

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 056/2023  
Data: 30/03/2023



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
SPA PROMOVE SIMULADO DE ACIDENTE COM VÍTIMAS EM ÁREA DE TERMINAIS DE CELULOSE PORTO DE SANTOS .....	4
BRASIL E CHINA AVANÇAM EM ACORDO PARA COMÉRCIO SEM O USO DO DÓLAR .....	5
<b>MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>7</b>
HUMBERTO QUER PT NA OPOSIÇÃO A RAQUEL LYRA E PEDE DEFINIÇÃO DO PARTIDO .....	7
FROTA DE APOIO OFFSHORE INICIA O ANO COM MAIS DE 410 EMBARCAÇÕES, SENDO 377 DELAS DE BANDEIRA BRASILEIRA.....	7
ANP ANUNCIA QUE DEFINIRÁ CRITÉRIOS TÉCNICOS PARA DEFINIÇÃO DE GASODUTOS DE TRANSPORTE .....	8
ENEVA FAZ DESCOBERTA DE GÁS NATURAL EM POÇO NA BACIA DO AMAZONAS.....	9
TERNIUM PASSA A CONTROLAR A USIMINAS DEPOIS DE COMPRAR MAIS AÇÕES DA COMPANHIA CHEGANDO A 55% DO TOTAL	9
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>10</b>
GOVERNO FEDERAL DIALOGA COM INVESTIDORES INTERNACIONAIS PARA MODERNIZAR A INFRAESTRUTURA BRASILEIRA ...	10
GUIA ORIENTA PREFEITURAS BRASILEIRAS SOBRE O PROCESSO DE MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO .....	11
ESSENCIAL PARA LIGAÇÃO ENTRE BRASIL E URUGUAI, BR-472/RS TEM 30 QUILOMETROS REVITALIZADOS .....	12
<b>PORTAL PORTO GENTE .....</b>	<b>12</b>
PARA CARBONO ZERO ATÉ 2050: PORTOS DO BRASIL, UNI-VOS!.....	12
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT.....</b>	<b>14</b>
EDITORIAL – UM PRIMEIRO PASSO.....	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
<i>Ferrovias seguras 1</i> .....	15
<i>Ferrovias seguras 2</i> .....	15
<i>Rang</i> .....	15
<i>Novas tarifas</i> .....	15
NACIONAL - CONFAZ DEFINE ICMS DE R\$ 1,45 POR LITRO DE GASOLINA E ETANOL EM TODO O PAÍS.....	15
NACIONAL - CÂMARA VAI CONVIDAR MINISTROS PARA OUVIR PLANOS DAS PASTAS.....	16
EMPREGO - BE JOB - VALE ABRE MIL VAGAS EM PROGRAMA DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL.....	17
REGIÃO SUDESTE - PF CUMPRE MANDADOS EM OPERAÇÃO CONTRA O TRÁFICO NO PORTO DE SANTOS.....	18
ESPAÇO ABTRA - PÍLULAS DE AFC – OEA-INTEGRADO .....	18
REGIÃO NORDESTE - SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS CONFIRMA PARTICIPAÇÃO NO NORTE EXPORT 2023 .....	19
REGIÃO NORTE - GOVERNADOR DO AMAZONAS PARTICIPARÁ DO NORTE EXPORT 2023.....	22
REGIÃO NORDESTE - DELMIRO GOUVEIA É INDICADO PARA ASSUMIR PRESIDÊNCIA DO PORTO DO RECIFE.....	23
TECNOLOGIA & INOVAÇÃO - MUSK E ESPECIALISTAS PEDEM PAUSA EM TESTES COM IA E ALERTAM PARA RISCOS À HUMANIDADE.....	24
OPINIÃO – ARTIGOS - SINAL AMARELO PARA OS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA .....	26
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>27</b>
PORTO ITAPOÁ REDUZ USO DE ÓLEO LUBRIFICANTE PELA METADE .....	27
CARGILL INTERROMPERÁ CARREGAMENTOS DE GRÃOS EM SEU TERMINAL DE EXPORTAÇÃO NA RÚSSIA .....	28
COM NOVA LEI, SANTOS BUSCA DESBUROCRATIZAR PROCESSOS DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL.....	29
SUSTENTABILIDADE NO SETOR PORTUÁRIO É TEMA DE GUIA LANÇADO NA CNT .....	30
PORTO DE SANTOS TERÁ SIMULADO DE ATENDIMENTO A ACIDENTE .....	31
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS.....</b>	<b>31</b>
PETROBRAS REAFIRMA QUE VAI MANTER A VENDA DE ATIVOS.....	31
ESTADOS NEGOCIAM NO STF ADIAMENTO DE NOVO ICMS DO DIESEL E GLP.....	34
IBAMA PODE DECIDIR SOBRE POÇO NA FOZ DO AMAZONAS EM 60 DIAS.....	36
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>38</b>
O QUE PENSAM OS ECONOMISTAS SOBRE O NOVO ARCABOUÇO FISCAL?.....	38
ARCABOUÇO FISCAL NÃO É 'BALA DE PRATA' E CRIARÁ COLCHÃO PARA O PAÍS, DIZ HADDAD; REGRA É CRÍVEL, GARANTE TEBET.....	42
CAMPOS NETO DIZ QUE EXISTE 'BOA VONTADE DA FAZENDA' EM FAZER 'ARCABOUÇO ROBUSTO' .....	45
FAZ SENTIDO UNIR GALEÃO COM AEROPORTO DE RESENDE E MANTER SANTOS DUMONT COM INFRAERO? ESPECIALISTAS RESPONDEM.....	45
LIRA DIZ QUE ARCABOUÇO FISCAL É 'BOM COMEÇO' E TRABALHARÁ PARA APROVAÇÃO DO PROJETO EM ABRIL.....	48



<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>48</b>
LIRA FALA EM 'AJUSTES' PARA EVITAR QUE NOVO ARCABOUÇO FISCAL LEVE A AUMENTO DE IMPOSTOS .....	48
ARCABOUÇO FISCAL PODE NÃO ESPECIFICAR CORTE DE DESPESAS EM CASO DE DESCUMPRIMENTO DA META .....	49
PRIMEIRO PEDÁGIO 100% ELETRÔNICO DO PAÍS ESTREIA NESTA SEXTA.....	50
CÂMARA APROVA MP QUE PRORROGA ATÉ 2024 CRÉDITO PRESUMIDO PARA MULTINACIONAIS BRASILEIRAS.....	51
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>52</b>
CASA DOS VENTOS FECHA COM A VESTAS MAIOR COMPRA DE TURBINAS EÓLICAS DA AMÉRICA LATINA.....	52
CABOTAGEM SOFRE COM CRISE CLIMÁTICA.....	54
AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES DEMANDA NOVOS MODELOS DE PARCERIA.....	55
EXPANSÃO DOS MODAIS DEPENDE DE NOVOS PROJETOS NA MALHA LOGÍSTICA.....	58
HIDROVIAS À ESPERA DE AVANÇOS NA REGULAMENTAÇÃO.....	61
MOVIMENTO DE CARGAS DEVE CAIR 10%.....	62
MUDANÇAS DE GOVERNO DEVEM REDUZIR RITMO DOS LEILÕES DE CONCESSÕES .....	65
PREÇOS MÉDIOS DO FRETE COMEÇAM A RECUAR .....	67
OPERADORES LOGÍSTICOS APOSTAM EM GEOLOCALIZAÇÃO DAS ENCOMENDAS .....	69
MARROCOS RECEBE PRIMEIRO CARREGAMENTO DE GADO VIVO DO BRASIL .....	72
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO</b> .....	<b>72</b>
SANTOS ESPERA REDUZIR GASTOS COM ÁGUA E ENERGIA EM ATÉ R\$ 2 MILHÕES COM AUXÍLIO DA TECNOLOGIA.....	72
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF</b> .....	<b>73</b>
GOVERNO QUER REAVALIAR PISOS PARA GASTOS COM SAÚDE E EDUCAÇÃO .....	73
IMPACTO DE NOVA REGRA FISCAL SOBRE JUROS AINDA SERÁ AVALIADO, DIZ BC.....	74
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>75</b>
TECNOLOGIA PODE AUXILIAR CADEIA LOGÍSTICA GLOBAL A REDUZIR IMPACTOS DE GREVES.....	75
APÓS 2 MESES, É DESIGNADO NOVO RELATOR DO PL DA RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES NA CVT .....	76
REGIÃO AMAZÔNICA TERÁ O PRIMEIRO PORTO SUSTENTÁVEL CERTIFICADO AQUA NO BRASIL.....	77
SPA ATUALIZA PERÍODOS DE ADAPTAÇÃO PARA AS NOVAS TOLERÂNCIAS DE RECEPÇÃO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS.....	79
NOVAS DIRETRIZES NO TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE BRASIL E ARGENTINA - “DECLARAÇÃO DO RIO DE JANEIRO” .....	79
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>80</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM .....	80





## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### SPA PROMOVE SIMULADO DE ACIDENTE COM VÍTIMAS EM ÁREA DE TERMINAIS DE CELULOSE PORTO DE SANTOS

Treinamento foi realizado na Área 5, na Margem Direita, na manhã desta quinta-feira (30)

Por: Bárbara Farias



**A ação durou aproximadamente uma hora e envolveu cerca de 150 pessoas. Foto: Alexander Ferraz/AT**

Um simulado de acidente foi realizado, na manhã desta quinta-feira (30), na Área 5, próximo ao Armazém 32, que concentra terminais de celulose, na Margem Direita do Porto de Santos. Para o treinamento, coordenado pela Santos Port Authority (SPA), por meio do Plano de Ajuda Mútua (PAM), foi criado um cenário onde um caminhão colide contra um terminal e incendeia, com três vítimas, e possível vazamento de combustível para o canal de navegação.

Além de técnicos da Autoridade Portuária, participaram da ação profissionais do Corpo de Bombeiros, Defesa Civil de Santos, Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário do Porto Organizado de Santos (Ogmo-Santos), Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) e brigadistas das empresas arrendatárias. A ação durou aproximadamente uma hora e envolveu cerca de 150 pessoas.

Segundo o gerente de Saúde e Segurança do Trabalho da SPA, engenheiro Ernesto Henriques da Costa Junior, o local escolhido para a realização do primeiro simulado do ano deve-se à expansão de terminais que operam celulose no Porto de Santos. “É o simulado da Área 5, onde estão localizados os terminais de movimentação de celulose. Essa é uma carga que está sendo muito operada, aqui, no Porto de Santos.

As obras de mais dois novos terminais estão sendo finalizadas. Então, decidiu-se iniciar por esse tipo de terminal já que nunca havíamos feito um simulado com esse tipo de carga”, explicou.

“Nós imaginamos o cenário de um atropelamento, com três vítimas. O motorista perde o controle, bate na parede do terminal e o caminhão se incendeia, com a possibilidade de vazamento de óleo combustível para o canal do Porto de Santos. Então, todos esses cenários foram estudados aqui dentro desse simulado”, contou Ernesto Henriques, complementando que “foi realizado um treinamento no cais para apagar o incêndio e o socorro às vítimas e, também, foi acionado o nosso Plano de Emergência Individual (PEI) da Autoridade Portuária, que está fazendo a varredura do canal em busca de possíveis manchas de óleo que, eventualmente, tenham vazado para o mar”.

Henriques disse ainda que “fora a própria brigada da Autoridade Portuária, através do PAM, foram chamados vários terminais que trabalham com celulose e granéis sólidos, do Corredor de Exportação, Corpo de Bombeiros, Samu, Defesa Civil, Ogmo-Santos, além de outras entidades que estão aqui representadas como, por exemplo, a Prefeitura de Santos, através da Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego”.

O engenheiro acrescentou que a equipe do PEI utilizou ainda a bomba de captação de água salgada. “Usamos, também, uma bomba de maré. Se toda a água doce for consumida durante o combate ao incêndio, não faltará recursos para combate uma vez que nós temos bomba de maré disponível”, observou.

O coordenador geral do Plano de Ajuda Mútua (PAM) do Porto de Santos, Evandro Lourenço, disse que “o simulado é só uma ponta do trabalho que nós temos feito ao longo dos anos. A função principal é capacitar os brigadistas dos terminais portuários para que, numa situação de emergência, possam apoiar o Corpo de Bombeiros em situações de grande emergência como já aconteceu no passado”.

De acordo com Lourenço, aproximadamente 150 pessoas foram envolvidas no treinamento. “A gente está na região da Área 5, com oito ou nove terminais, mais operadores portuários”, afirmou.

### Porto-cidade

Representante da Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego da Prefeitura de Santos, o coordenador da Integração Porto-Cidade, Antonio Fidalgo, afirmou que “o nosso papel é fazer a avaliação do simulado. A Prefeitura tem essa preocupação com toda a segurança na área do porto”, afirmou.

Fidalgo comentou ainda que o Município participou de todas as reuniões realizadas entre os órgãos envolvidos para a realização do treinamento. “É um trabalho de extrema importância porque capacita, treina e possibilita até que as pessoas, que buscam minimizar acidentes no porto, se conheçam”, salientou. “Esperamos que mais simulados ocorram”, finalizou Fidalgo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/03/2023

## BRASIL E CHINA AVANÇAM EM ACORDO PARA COMÉRCIO SEM O USO DO DÓLAR

O acordo pode trazer vantagens para exportadores e importadores brasileiros

Por: A Tribuna



**Aumentar a circulação do yuan, é uma das linhas de atuação da política externa e financeira da China Foto: Disponível em/Unsplash**

Os governos do Brasil e da China avançaram nas últimas semanas na negociação para que o comércio e os investimentos entre os dois países sejam feitos diretamente entre o real e o yuan (RMB), o que excluiria o dólar dos Estados Unidos como moeda de referência nas transações.

Reduzir a dependência do dólar, aumentando a circulação do yuan, é uma das linhas de atuação da política externa e financeira da China, num contexto de disputas comerciais e geopolíticas com os Estados Unidos. Recentemente, o governo do presidente Xi Jinping firmou acordos com Arábia Saudita e Rússia para o uso do yuan no comércio. O RMB tem cerca de 2% de participação nos pagamentos globais, em crescimento principalmente no entorno do gigante asiático.

No fim de janeiro, os bancos centrais dos dois países assinaram um memorando para estabelecer uma "clearing house" no Brasil. Na prática, trata-se de um banco escolhido pelo governo chinês - o ICBC - com liquidez na moeda chinesa para fazer a compensação das divisas diretamente. O empresário no Brasil receberia em yuan e faria, nesse mesmo banco, a troca pelo real.

Segundo relatório lançado em novembro do ano passado pelo Banco do Povo da China (PBC, o banco central chinês), no fim de 2021 existiam 27 bancos de "clearing" da moeda chinesa fora da China continental em 25 países e regiões diferentes, como Canadá, Alemanha, Reino Unido, França, Luxemburgo, Suíça, Catar, Taiwan, Coreia do Sul, Cingapura e Austrália. Na América do Sul, o Chile possui um acordo similar, assim como a Argentina. Mesmo os EUA possuem uma "clearing house" para fazer a troca direta da moeda, indicada pelo BC chinês.

A secretária de Assuntos Internacionais do Ministério da Fazenda, Tatiana Rosito, afirmou que "a maior previsibilidade das taxas de câmbio" é muito importante para investidores e comerciantes. Segundo ela, os impostos sobre transações de câmbio são um dos pontos mais questionados por parceiros

chineses no Brasil, e o comércio em moeda local poderia contribuir para o incremento das trocas bilaterais. A balança comercial entre os dois países alcançou U\$ 150 bilhões no ano passado, e os investimentos diretos da China no Brasil chegaram ao acumulado de U\$ 70 bilhões.

Além disso, ela celebrou o avanço de tratativas para que um banco brasileiro possa ingressar no sistema de pagamentos chinês. Em outra frente, o BNDES também planeja lançar novas linhas de financiamento para o comércio bilateral.

"Esses elementos reduzirão os custos de transação para trocas entre real e RMB, e são um elemento a mais nesse adensamento das relações", disse Tatiana, que participou do Fórum de Negócios Brasil-China, realizado ontem, em Pequim, com cerca de 523 participantes, entre autoridades dos dois governos e empresários.

### **Primeiro passo**

A secretária, que representou o Ministério da Fazenda, disse a jornalistas que o estabelecimento do banco autorizado pelos chineses para fazer as transações entre as moedas locais é um "primeiro passo", tornando-se mais uma opção para os negócios, embora a ideia não seja tornar esse sistema obrigatório. Ela disse que as próprias "clearing houses" podem ter limitações na capacidade de atender os negociantes agora. "Pode interessar, sim, para muitos empresários, sobretudo quando isso representar queda de custos nas transações, seja com financiamento, comércio exterior ou investimento."

A vice-ministra de Comércio da China, Guo Tingting, também celebrou os avanços no memorando para estabelecer uma "clearing house" para uso do yuan. Ela disse que os países são parceiros estratégicos e tem um relacionamento "modelo".

Empresários ouvidos pela reportagem dizem que os efeitos ainda não estão claros. O Ministério da Fazenda entende que o uso da moeda chinesa poderá reduzir custos.

Um executivo de um dos maiores frigoríficos do País disse que o acordo poderá ser interessante se o fato de não envolver o dólar permitir o acesso a linhas de financiamento para exportação, em bancos chineses, com taxas de juros mais baixas. Para exportadores do agronegócio nacional, o uso do dólar pode ser vantajoso, pois, além de receberem na moeda americana e terem despesas em real, conseguem reduzir os efeitos do chamado "custo Brasil".

### **Redução de custos**

O acordo pode trazer vantagens para exportadores e importadores brasileiros, com baixo risco para o Brasil, segundo especialistas ouvidos pelo Estadão.

Na visão de Tulio Cariello, diretor de Conteúdo do Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC), as transações diretas permitiriam redução de custos financeiros, já que ao passar os pagamentos da moeda chinesa para o dólar e depois para o real, ou vice-versa, há perdas nas taxas de câmbio. Em segundo lugar, as taxas de câmbio para yuan, com maior controle do governo chinês, variam menos, dando maior previsibilidade para as empresas.

"Pode ser uma alternativa para diminuir o custo de transação, para evitar duas conversões", afirmou o ex-secretário de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento Welber Barral. Ele pontua, porém, que o acordo não deve substituir por completo o uso do dólar nas transações com o gigante asiático. Isso porque, apesar de o Brasil poder comercializar diretamente por meio de outras moedas, chamadas de conversíveis - como euro, franco suíço e libra esterlina -, mais de 90% das transações do comércio exterior brasileiro hoje ainda são em dólar.

Segundo o consultor Sérgio Quadros, diretor da SQ Asia Business Consulting, outra vantagem das transações diretas para os exportadores brasileiros é a possibilidade de abrir mercado na China. Isso porque as regras da política de controle de capitais do governo chinês limitam o acesso dos importadores locais ao dólar. Com as transações diretas, é possível ir além desses limites. "Certamente haverá aumento do comércio", afirmou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 30/03/2023



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### HUMBERTO QUER PT NA OPOSIÇÃO A RAQUEL LYRA E PEDE DEFINIÇÃO DO PARTIDO

Por Jairo Lima



**O senador Humberto Costa cobra aos correligionários posicionamento de oposição a governadora Raquel Lyra (PSDB) (Marcelo Camargo/Agência Brasil)**

Vice-presidente nacional do Partido dos Trabalhadores (PT), o senador Humberto Costa quer que a legenda em Pernambuco se reúna para definir uma posição sobre o governo Raquel Lyra (PSDB). Para o parlamentar, os petistas devem assumir o campo de oposição à administração estadual.

“Tenho insistido que precisamos ter uma definição. Essa história de ser independente não existe. O PT nunca foi de ficar em cima do muro. Temos de nos perguntar: nós apoiamos o governo Raquel? Eu acho que não. Até o momento, não temos qualquer identidade com esse governo que está aí”, defende o senador.

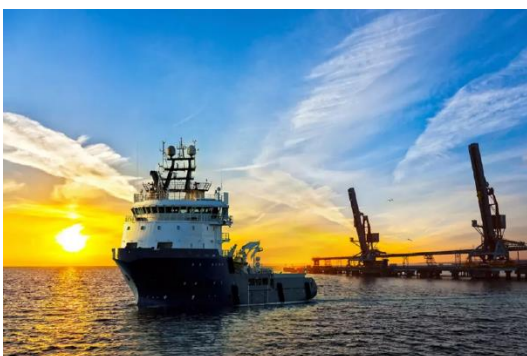
O líder petista, no entanto, faz questão de ressaltar que a oposição deve ser construtiva e aberta ao diálogo em todos os temas de interesse do estado. E diz confiar que Raquel Lyra caminhe para uma eventual aproximação com o governo do presidente Lula, que tem todo o interesse na construção desse arranjo político.

“Para isso, é necessário que a governadora tenha posições mais claras de qual é o campo político que ela quer construir. Ultimamente, temos visto uma aproximação, com partidos de posição contrária à nossa, como o PL de Bolsonaro. Então, neste contexto e neste cenário, não há identidade política entre nós”, concluiu.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda  
Data: 30/03/2023

## FROTA DE APOIO OFFSHORE INICIA O ANO COM MAIS DE 410 EMBARCAÇÕES, SENDO 377 DELAS DE BANDEIRA BRASILEIRA

Informações: Click Petróleo e Gás



**Cerca de 69 embarcações estrangeiras tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional**

O mês de janeiro teve sua frota de apoio offshore em águas jurisdicionais brasileiras fechada com um total de 418 embarcações (mesmo número de dezembro passado), representando aumento de 5,5% em relação a janeiro de 2022. Conforme divulgado pela Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), 377 do total correspondiam a navios de bandeira brasileira e 41 de bandeira estrangeira.



Se for feita uma comparação com 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 105 embarcações de origem estrangeira e acrescentadas 105 de bandeira brasileira. Já em janeiro deste ano, cerca de 69 embarcações que eram de origem estrangeira tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional.

### ***Frota de origem nacional e seu aumento***

A frota de apoio offshore de origem nacional teve um aumento de 90% para 91% em relação a novembro do ano passado, enquanto 11% correspondem a embarcações de apoio com origens estrangeiras. Em janeiro deste ano, o relatório da Abeam identificou uma frota de 418 embarcações, sendo 377 de origem brasileira e 41 de bandeiras estrangeiras. Em novembro, eram 420 embarcações, das quais 377 de origem brasileira e 43 de bandeiras estrangeiras.

Nem todas as embarcações listadas na publicação estão em operação, já que o levantamento inclui navios que podem ou não estar apoiados em contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. Para uma maior especificidade, o relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000.

De acordo com o site Sinaval, esses dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), por meio de publicações especializadas e informações das empresas de offshore.

### ***As diferentes embarcações que compuseram a frota de apoio offshore de janeiro***

Ainda de acordo com o levantamento da Abeam, a frota de apoio offshore de janeiro era composta por 45% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), o que totaliza 187 embarcações. Outros 19% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), porcentagem que representa 79 navios.

Além disso, os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 56 barcos no período (13%), enquanto 25 unidades 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).

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 30/03/2023**

## **ANP ANUNCIA QUE DEFINIRÁ CRITÉRIOS TÉCNICOS PARA DEFINIÇÃO DE GASODUTOS DE TRANSPORTE**

**Informações: PetroNotícias**



A diretoria da Agência Nacional do Petróleo (ANP) vai incluir em sua Agenda Regulatória uma ação destinada a estabelecer limites de critérios técnicos para definição de gasodutos de transporte. A medida atende a uma determinação da Nova Lei do Gás (Lei 14.134/2021), que estabelece que a ANP deverá regulamentar os limites de características técnicas para gasodutos de transporte.

### ***Gasoduto***

Os trabalhos em torno do tema não devem demorar a acontecer. A ANP pretende realizar, já a partir do próximo mês, algumas interações com o mercado regulado e a sociedade para a elaboração do Relatório de Análise de Impacto Regulatório e, em seguida, a disponibilização da minuta da resolução para consulta pública ainda em 2023. Se tudo sair como o previsto, a nova regulamentação poderá ser publicada em meados de 2024.

Para a ANP, a inclusão da discussão sobre critérios técnicos para definição de gasodutos de transporte em sua Agenda Regulatória é de grande importância tendo em vista as iniciativas de harmonização



das regras estaduais e federal atualmente em curso, que visam a redução de conflitos, existentes ou potenciais, entre diferentes entes federativos.

“A determinação clara dos parâmetros que configurem os gasodutos de transporte é essencial para evitar impasses de competência na regulação, especialmente face aos diversos projetos de lei e decretos em andamento nos estados envolvendo classificação de gasodutos de distribuição”, disse a agência, em comunicado.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 30/03/2023**

## ENEVA FAZ DESCOBERTA DE GÁS NATURAL EM POÇO NA BACIA DO AMAZONAS

**Informações: PetroNotícias**



### Eneva

A Eneva notificou à Agência Nacional do Petróleo (ANP) nesta semana sobre uma descoberta de gás natural no bloco AM-T-85, na Bacia do Amazonas, por meio do poço terrestre 3-ENV-39D-AM. A perfuração do poço começou no mês de fevereiro. O bloco AM-T-85 foi adquirido pela empresa no final de 2020, durante o Segundo Ciclo da Oferta Permanente. Segundo dados da empresa de dezembro de 2022, as suas reservas na Bacia do Amazonas somam 14,8 bilhões de m<sup>3</sup>.

Em meados deste mês, a Eneva também informou que encontrou indícios de gás natural no poço 1-ENV-36-MA, localizado no bloco PN-T-67A, na Bacia do Parnaíba. A perfuração do poço foi iniciada pela companhia em julho do ano passado. O bloco PN-T-67A foi arrematado pela Eneva durante o Primeiro Ciclo da Oferta Permanente, realizado em setembro de 2019.

Ainda durante março, a empresa revelou planos para investir R\$ 11 bilhões até 2030. As cifras ilustram a estratégia atual da empresa, que visa diversificação de portfólio, maior acesso ao mercado livre de energia e gás natural, criação de hubs regionais de gás e ampliação da geração de energia térmica e renovável.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 30/03/2023**

## TERNIUM PASSA A CONTROLAR A USIMINAS DEPOIS DE COMPRAR MAIS AÇÕES DA COMPANHIA CHEGANDO A 55% DO TOTAL

**Informações: PetroNotícias**



Movimentação no mercado do aço no Brasil e no mundo. A Ternium anunciou hoje (30) que suas subsidiárias Ternium Investments e Ternium Argentina, juntamente com a Confab, subsidiária de sua afiliada Tenaris, todas integrantes do Grupo T/T dentro do grupo de controle da Usiminas, firmaram contrato de compra e venda de ações para adquirir da Nippon Steel Corporation, Mitsubishi e MetalOne (Grupo NSC), na proporção de suas respectivas participações atuais no Grupo T/T, um total de 68,7 milhões de ações ordinárias da Usiminas ao preço de R\$ 10 por ação ordinária. Nos termos da transação, a Ternium pagaria aproximadamente US\$ 111 milhões à vista por 57,7 milhões

de ações ordinárias, aumentando sua participação no grupo de controle da Usiminas para 51,5%. A transação está sujeita à aprovação das autoridades de defesa da concorrência do Brasil (CADE) e será financiada com dinheiro em caixa.

### O CEO da Ternium no Brasil, Marcelo Chara

O grupo de controle da Usiminas detém a maioria dos direitos de voto da Usiminas e administra a empresa com base na confiança mútua. Ao fechamento da transação, o grupo T/T terá uma participação total de 61,3% no grupo de controle, enquanto o grupo NSC e a Previdência Usiminas totalizarão 31,7% e 7,1%, respectivamente. Os membros do grupo de controle da Usiminas também concordaram com uma nova estrutura de governança corporativa no melhor interesse da Usiminas. O Grupo T/T indicará a maioria dos membros do conselho de administração da Usiminas, o presidente e outros quatro membros da diretoria executiva da Usiminas, podendo as decisões ordinárias ser aprovadas por maioria de 55% das ações do grupo de controle.



A qualquer momento após o segundo aniversário do fechamento da transação, o grupo T/T terá o direito de adquirir a participação remanescente do Grupo NSC no grupo de controle da Usiminas (153,1 milhões de ações ordinárias) pelo maior entre o valor de R\$ 10 por ação e o preço médio por ação dos 40 dias úteis imediatamente anteriores à data de exercício da opção. Por sua vez, o Grupo NSC terá o direito, a qualquer momento após o fechamento da transação, de retirar suas ações remanescentes do grupo de controle e vendê-las no mercado aberto, tendo o Grupo T/T a opção de comprá-las ao preço por ação dos 40 dias úteis imediatamente anteriores à data do aviso de saída do Grupo NSC. Adicionalmente, o Grupo NSC terá o direito, a qualquer momento após o segundo aniversário do fechamento da transação, de vender as ações para o grupo T/T a R\$ 10 por ação. Em seu comunicado, a Ternium diz que “continuará trabalhando para levar a Usiminas ao seu pleno potencial. Todos os membros do grupo de controle da Usiminas estão comprometidos em melhorar a competitividade e o valor da empresa, no melhor interesse da Usiminas e de todos os seus stakeholders”.

Fonte: *Mercos Shipping Marítima Ltda*  
Data: 30/03/2023

Ministro dos Transportes participou de encontro empresarial com representantes de 57 empresas espanholas nesta quinta-feira, em São Paulo



***Prestígio do presidente Lula conduz Brasil para economia de mercado e distribuição de renda - Foto: Márcio Ferreira/MT***

A combinação de concessões e parcerias público-privadas, junto à recomposição do orçamento público, vai injetar mais recursos e modernizar a infraestrutura de transporte nos modos ferroviário e rodoviário. Por isso, o Governo Federal trabalha em duas frentes: a aprovação de um novo arcabouço fiscal, que possibilitará investimentos sustentáveis, e a abertura de canais de diálogo com investidores internacionais.

Em São Paulo, o ministro dos Transportes, Renan Filho, apresentou o cardápio de projetos do Governo Federal para o setor no Encontro Empresarial Espanha-Brasil. Organizado pela Embaixada da

Espanha no país, o evento reúne mais de 250 participantes nacionais e 57 empresas espanholas de diversos segmentos.

Com a Emenda Constitucional 126/2022, a EC do Bolsa Família, o Ministério dos Transportes tem R\$ 18,8 bilhões para investir em ferrovias e rodovias em 2023, sem contar os R\$ 1,7 bilhão em restos a pagar da gestão anterior. Mesmo com o incremento orçamentário, existe a necessidade de buscar investidores privados para suprir as deficiências na infraestrutura do Brasil.

"O governo do presidente Lula, do qual me orgulho de fazer parte, tem dialogado com líderes, representantes e executivos de governos e instituições de diversos países, a fim de atrair novas parcerias e investimentos para o Brasil. Com sua liderança e prestígio mundial, o presidente está conduzindo o Brasil, novamente, para uma economia de mercado com distribuição de renda e sustentabilidade ambiental", disse o ministro.

### Modernização

A participação do ministro dá continuidade a uma série de agendas bilaterais que visam a atração de investimentos, a promoção do Brasil como liderança regional na América Latina e a integração entre Mercosul e União Europeia. Entre os projetos de rodovias que devem ser concedidos em 2023 estão a BR-381/MG e as Rodovias Integradas do Paraná.

"Por meio de concessões e de parcerias público-privadas (PPPs), planejamos modernizar a logística brasileira de forma continuada, até 2035. Trabalhamos para ampliar a participação do modo ferroviário na matriz de transportes, obtendo ganhos de produtividade e de competitividade", disse.

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

*Data: 30/03/2023*

## GUIA ORIENTA PREFEITURAS BRASILEIRAS SOBRE O PROCESSO DE MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

Elaborado pela Senatran, documento orienta gestores e administradores das cidades para promover melhorias a motoristas e pedestres



**Processo permite que prefeitura assuma a responsabilidade pelos serviços de trânsito - Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil**

Com o objetivo de orientar sobre o processo de municipalização no trânsito, o Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), elaborou um guia com informações para a integração das cidades ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT). O ingresso está previsto na Resolução 811/2020, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Além de apresentar os principais passos a serem seguidos pelo município para integração ao SNT, o guia traz os benefícios ganho com a municipalização, de resolução de problemas já existentes até o fortalecimento da cidadania do trânsito brasileiro. "A integração permite que o administrador tenha facilidade para implantar as políticas de trânsito, transporte coletivo e de carga, uso e ocupação do solo em favor de uma cidade mais acessível", disse o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

A municipalização é o processo legal, administrativo e técnico. Por ele, o município assume integralmente a responsabilidade pelos serviços relativos ao trânsito da cidade, tratando de questões voltadas aos pedestres, à circulação, ao estacionamento e à parada de veículos e animais, à implementação e à manutenção de sinalização, entre outras.

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

*Data: 30/03/2023*



## ESSENCIAL PARA LIGAÇÃO ENTRE BRASIL E URUGUAI, BR-472/RS TEM 30 QUILOMETROS REVITALIZADOS

Usuários que transitarem entre os km 436,3 e km 466,3, trecho entre São Borja e Itaqui, vão trafegar por uma rodovia mais segura



**Contrato prevê a revitalização 115,9 quilômetros da rodovia que corta o Rio Grande do Sul - Foto: Divulgação/DNIT**

Empreendimento previsto no Plano de 100 Dias do Ministério dos Transportes, a revitalização de 30 quilômetros da BR-472/RS garante mais comodidade e segurança aos usuários a uma das principais vias que ligam o Brasil ao Uruguai. Realizadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as obras estão localizadas entre os kms 436,3 e 466,3,

entre as cidades de São Borja e Itaqui.

Para recuperar a rodovia, foi usado um contrato de restauração e manutenção (Crema), que prevê uma restauração mais completa da rodovia, com retirada do asfalto e até intervenções abaixo dele, com investimento de R\$ 5,8 milhões. A rodovia é importante para o escoamento da produção agrícola da região, reconhecida como uma das maiores produtoras de arroz do país, e para o acesso ao Uruguai.

Ao todo, o Crema prevê a revitalização 115,9 quilômetros da BR-472/RS. Deste total, 77 quilômetros já foram renovados. São R\$ 322,5 milhões estabelecidos para investimentos, que inclui o melhoramento de acessos, da drenagem e da sinalização. Também estão assegurados o aprimoramento das Obras de Arte Especiais (pontes e viadutos). Segundo o prazo do contrato, as ações na rodovia serão realizadas até 2025.

### Plano 100

Elaborado para melhorar a qualidade das rodovias brasileiras, o Plano de 100 Dias com as ações prioritárias do Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, para os setores rodoviário e ferroviário terá cerca de R\$ 1,7 bilhão para retomar e intensificar obras, preparar rodovias para o período de chuvas, garantir o escoamento da safra agrícola e diminuir o número de acidentes graves. O valor possibilitará a entrega de 861 quilômetros pavimentados, revitalizados e sinalizados até abril de 2023.

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

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

Data: 30/03/2023

**Portogente**  
Fazendo o mundo mais ágil.

**PORTAL PORTO GENTE**

**PARA CARBONO ZERO ATÉ 2050: PORTOS DO BRASIL, UNI-VOS!**

Editor Portogente

*O transporte no novo tempo do mundo físico-digital (Figital)*

O protagonismo do Brasil na COP 27, em Sham el-Sheik, no Egito, em novembro/22, como a segunda maior delegação no evento e o primeiro gesto de Lula como presidente eleito, também presente, impõe uma pauta ao debate da sustentabilidade nos nossos portos. Horizonte em que o Complexo Portuário

de Suape tem se destacado como um porto comprometido com as práticas ESG (sigla em inglês para Ambiente, Social e Governança). Na Europa, nos próximos dias 1 e 2, na conferência anual da Organização Europeia dos Portos Marítimos, em Bremen, EXPO23, o tema principal será os portos da Europa parceiros na corrida para o net zero, que significa zerar a emissão de gases do efeito estufa.



**Leia mais \* COP 27: demanda de energia e a oferta de fontes renováveis**

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/115113-cop-27-demanda-de-energia-e-a-oferta-de-fontes-renovaveis>

Esse assunto está vinculado a zerar a queima de combustível fóssil nos transportes. O Brasil tem potencial para encabeçar e beneficiar-se dessa nova cultura, como oportunidade. Como deu no Valor (27/3), investimento em energia limpa na América Latina em 2023 deve chegar a US\$ 20 bilhões. Os portos têm papel importante no processo de movimentar mercadorias e pessoas com emissão zero de carbono. Ao mesmo tempo, fazendo a transição para o combustível verde.

**Leia mais \* Gestão Lula não privatiza Porto de Santos e anuncia inovação**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115344-gestao-lula-nao-privatiza-o-porto-de-santos-e-anuncia-inovacao>

Por isso, os portos precisam ser parceiros nessa campanha. Para tanto, é necessário planejar e ter estratégia para chegar em 2050 com padrão de carbono zero. Portanto, é determinante traçar meta e caminhos. Há engenharia nacional com competência mundial para dar soluções avançadas. Com uma visão holística para os múltiplos papéis de combustíveis e energias verdes, levando em conta o potencial da natureza brasileira, “cujo território é assentado na mais bela e luminosa província da Terra”, como expõe o intelectual Darcy Ribeiro.

**Leia mais \* PortoESG destaca conceitos e práticas sociais sustentáveis na relação Porto-Cidade**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115307-portoesg-destaca-conceitos-e-praticas-sociais-sustentaveis-na-relacao-porto-cidade>

Os portos brasileiros alinhados nesse propósito é um debate nacional e permanente, compartilhando experiências exitosas. O portal Portogente abre seu espaço para essa conversa, a partir do dia 17 de abril, na Internet, expondo a posição de Suape, comparando-a com outros portos brasileiros e sul-americanos. A cobertura das nossas florestas é potencial relevante na produção de energia verde. Tudo isso traduz-se por expor o diferencial brasileiro e desenvolver uma nova economia. Expor realidades, trocar experiências e demonstrar soluções estimulam a percepção e fomentam união para enfrentar um problema comum.

**Leia mais \* Navio-bomba: potencial equivalente a 55 bombas de Hiroshima no Porto de Santos**



<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114017-navio-bomba-potencial-equivalente-a-55-bombas-de-hiroshima-no-porto-de-santos>

Hoje, a atividade portuária desempenha um papel muito maior do que movimentar carga no cais. A força da sua competitividade e a sua influência regional cruzam oceanos e alcançam longínqua hinterlândia. A prática de princípios sustentável, social e de governança, realça potenciais para fortalecer relações de negócios no novo tempo do comércio marítimo. Como diz a célebre frase do secretário-geral da ONU, Kofi Annan dirigida a 50 CEOs de grandes instituições financeiras: Who Cares Wins (Ganha quem se importa). Qual investidor hoje aplica seu capital em um empreendimento de porte em conflito com as práticas ESG?

**Leia mais \* Distrito Portuário Alemoa: o retrato da omissão e de uma tragédia anunciada**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115291-no-distrito-portuario-alemoa-tragedia-e-desleixomoram-juntos>

Tais princípios são cada vez mais exigidos para obtenção de empréstimos bancários e na contratação de seguros. As referências do porto com as responsabilidades climática, social e governança, podem também repercutir nas marcas de seus usuários, por exemplo, importadores e exportadores.

**Leia mais \* Incêndio da Ultracargo: crime ou acaso?**

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 30/03/2023



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – UM PRIMEIRO PASSO**

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

Os governos Federal e estaduais firmaram um acordo importante rumo a uma política tributária mais justa no Brasil. Nessa quarta-feira, no Diário Oficial da União, o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) publicou decisão de que, a partir do próximo mês de julho, todos os estados do País vão cobrar um mesmo valor de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) monofásico sobre os preços da gasolina e do etanol. Terá de ser pago, uma única vez sobre as operações com esses combustíveis, o valor de R\$ 1,4527 por litro.

Essa nova regra conclui a discussão sobre a forma de cobrança dos impostos. Havia um impasse se a arrecadação deveria ser calculada sobre a quantidade ou sobre o valor da operação. A fixação de uma alíquota única foi determinada como parte do acordo celebrado no final do ano passado entre União, estados, Distrito Federal e o Supremo Tribunal Federal (STF).

É sabido que as várias alíquotas cobradas pelos estados para as várias atividades econômicas – cada unidade da federação adotando um percentual distinto – só levam a uma disputa insensata entre eles. O caminho correto é acordar valores únicos, de modo a melhor regradar a movimentação de cargas pelo País e, assim, evitando o que ficou conhecido como guerra fiscal entre os estados. Com o pacto firmado no final de 2022 e que entrará em vigor em julho, o Confaz mostra que é possível abandonar disputas e criar uma estratégia única para toda a nação.

Que a experiência adotada neste episódio se repita em relação a outras atividades econômicas e as autoridades, principalmente as estaduais, saibam definir termos justos e harmonizar suas políticas tributárias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2023



### NACIONAL - HUB – CURTAS

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

#### FERROVIA SEGURA 1

O Ministério Público de São Paulo (MPSP), a partir do Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado (Gaeco), e as polícias Civil e Militar do estado realizaram nessa quarta-feira, no Litoral de São Paulo, a Operação Ferrovia Segura. O objetivo era cumprir 43 mandados de busca e apreensão e cinco de prisão nas cidades da região, como forma de combater a organização criminosa responsável por ataques a composições ferroviárias e o roubo de suas cargas, de grãos a combustíveis. Segundo o MPSP, esses crimes têm ocorrido principalmente na área do município de Cubatão (SP), nas proximidades do Porto de Santos (SP), e podem prejudicar as operações do complexo marítimo.

#### FERROVIA SEGURA 2

Como resultado da operação, seis pessoas foram presas - duas tinham mandados de prisão contra elas e quatro, em flagrante, por posse de drogas e armas e por serem foragidas da Justiça. Também houve a apreensão de 28 toneladas de soja, que estavam em sacas em contêineres e em uma casa de madeira no bairro Vila Nova, em Cubatão. E ainda foram recolhidos aparelhos celulares, munições, armas e ferramentas utilizadas nos ataques aos trens.

#### RANG

A Santos Brasil Participações S.A. informou ontem que teve seu rang de crédito corporativo reafirmado em 'brAAA', com perspectiva "estável". A avaliação foi feita pela Standard & Poor's - S&P Global Rangs, uma das principais agências de classificação de risco do mercado internacional. O 'brAAA' é o nível mais alto da Escala Nacional Brasil. De acordo com a S&P, a definição do rang se deu, principalmente, pela "expectativa de maior geração de caixa, considerando-se a dinâmica competitiva do Porto de Santos e o bom posicionamento do Tecon Santos em razão dos investimentos realizados e programados, além dos reajustes contratuais conduzidos pela companhia".

#### NOVAS TARIFAS

Os portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, vão ter novas tabelas de tarifas portuárias a partir de sábado, dia 1º de abril. Os novos valores foram debatidos com a comunidade portuária desde 2021, antes da aprovação do reajuste pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Segundo o presidente da Portos do Paraná (administradora dos portos), Luiz Fernando Garcia, "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"

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2023

### NACIONAL - CONFAZ DEFINE ICMS DE R\$ 1,45 POR LITRO DE GASOLINA E ETANOL EM TODO O PAÍS

Tributo será cobrado uma única vez sobre as operações com combustíveis

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



**A fixação de uma alíquota única para esses combustíveis estava prevista como parte de um acordo celebrado no fim de 2022 entre União, estados, Distrito Federal e STF Crédito: Rovena Rosa/Agência Brasil**

O Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) decidiu que, a partir de julho deste ano, todos os estados brasileiros vão cobrar o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) monofásico sobre o litro de gasolina e etanol. Ficou definido que o tributo será

cobrado uma única vez sobre as operações com combustíveis, no valor de R\$ 1,4527 por litro para a gasolina e etanol anidro.

A norma encerra a discussão sobre a forma de cobrança dos impostos. Havia um impasse se a arrecadação deveria ser calculada sobre a quantidade (ad rem) ou sobre o valor da operação (ad valorem). A fixação de uma alíquota única para esses combustíveis estava prevista como parte de um acordo celebrado no final do ano passado entre União, estados, Distrito Federal e o Supremo Tribunal Federal (STF).

Os poderes entraram em um impasse após uma lei aprovada no ano passado no Congresso Nacional que limitou o percentual do ICMS cobrado pelos estados sobre os setores de combustíveis, gás, energia, comunicações e transporte coletivo.

Os governadores alegaram que a medida provocou perdas na arrecadação dos estados. No início do mês de março, Fernando Haddad, ministro da Fazenda, anunciou um acordo com os Estados para a compensação de R\$ 26,9 bilhões aos governadores pelas perdas provocadas com a legislação do governo passado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/03/2023

## NACIONAL - CÂMARA VAI CONVIDAR MINISTROS PARA OUVIR PLANOS DAS PASTAS

Márcio França, de Portos e Aeroportos, e Renan Filho, dos Transportes, serão ouvidos por uma das comissões

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



***O ministro dos Transportes, Renan Filho, será um dos convidados da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados Crédito: Ricardo Botelho/MTransportes***

Duas comissões da Câmara dos Deputados aprovaram ontem (29) uma série de requerimentos de audiências públicas e convocações de ministros. São elas a Comissão de Viação e Transportes e a Comissão de Minas e Energia.

O colegiado de Viação e Transportes, por exemplo, quer ouvir o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França. O ministro dos Transportes, Renan Filho, e o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Fabrício Galvão, também vão ser convidados a prestar esclarecimentos sobre os seus planos de trabalho.

“Dentre as indagações necessárias destaca-se a BR-174. Essa é a principal via de acesso terrestre entre Boa Vista (RR) e Manaus (AM), sendo responsável pelo escoamento de produtos, movimentação de turistas e deslocamento de cidadãos via terrestre. No entanto, a rodovia tem enfrentado sérios problemas de conservação e manutenção, colocando em risco a segurança dos usuários”, justificou a deputada Helena Lima (MDB-RR), uma das autoras do requerimento.

Na Câmara, os deputados pretendem iniciar uma série de reuniões para ouvir as autoridades sobre os planos para as demandas dos ministérios. O intuito é municiar os parlamentares de informações para a colaboração nas atividades e decisões da infraestrutura.

As agências reguladoras também estão na mira dos congressistas. Foram aprovados uma série de pedidos para audiências com representantes das entidades. Os parlamentares querem explicações sobre o funcionamento dos órgãos que estão na mira do Congresso com a Emenda 54, que prevê a fiscalização do trabalho de agências como a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e Anac (Agência Nacional de Aviação Civil).

Na Comissão de Minas e Energia, foi solicitada a criação de uma subcomissão de mineração. O requerimento é da deputada Greyce Elias (Avante-MG).

“A mineração responde, sozinha, por quase 5% do PIB brasileiro. O segmento atrai muitos investimentos e possibilita o surgimento de externalidades positivas, em especial na geração de emprego e renda e na arrecadação de tributos”, justificou a parlamentar.

Ainda não há data marcada para nenhuma das atividades aprovadas pelos parlamentares. Segundo os deputados, isso vai depender da articulação dos partidos e da agenda dos ministros, mas a expectativa é que seja nas próximas semanas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 30/03/2023**

## EMPREGO - BE JOB - VALE ABRE MIL VAGAS EM PROGRAMA DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL

Oportunidades estão distribuídas no Espírito Santo, Maranhão, Minas Gerais e Pará

Por VANESSA PIMENTEL [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br),



**Myllena Lima, natural de Açailândia (MA), entrou na Vale pelo Programa de Formação Profissional e hoje atua na operação da Estrada de Ferro Carajás Crédito: Divulgação/Banco Vale**

A empresa Vale está com inscrições abertas para o Programa de Formação Profissional da Vale (PFP). São mil vagas distribuídas em quatro estados: Espírito Santo, Maranhão, Minas Gerais e Pará. As inscrições começaram no último dia 28 e seguem até 14 de abril, pelo site [www.vale.com/pfp](http://www.vale.com/pfp).

O PFP oferece qualificação profissional para o desempenho de funções operacionais e técnicas em diversas áreas de negócio da Vale e é uma iniciativa que busca aumentar a oferta de mão de obra qualificada nas regiões onde a empresa atua, contribuindo para o desenvolvimento das comunidades.

O programa é realizado em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) e para participar é preciso ter a partir de 18 anos de idade e formação completa no Ensino Médio Regular ou em Cursos Técnicos de Ensino Médio, de acordo com a vaga.

A aprendizagem teórica dura de 4 a 6 meses e a prática ocorre em até 9 meses, nas instalações da Vale. O processo seletivo será online, dividido em várias etapas e ocorrerá entre os meses de abril e julho.

As etapas incluem inscrições, avaliações de conhecimento, entrevistas com gestores (as) da Vale e exames médicos. A previsão é de que o início da formação aconteça a partir de julho.

As pessoas selecionadas receberão remuneração mensal de até R\$ 1.937,31 para o cargo de Trainee Operacional. Terão direito também à assistência médica, seguro de vida, reembolso creche e pré-escola, benefícios de atividade física (Gympass), acesso ao Apoiar – programa de assistência ao empregado que dá suporte jurídico, financeiro e psicológico, vale-refeição ou refeitório no local de atuação (quando aplicável) e vale-alimentação, vale-transporte (quando aplicável) ou transporte no local de atuação, cesta de Natal, dentre outros.

Mira Noronha, gerente global de Atração de Talentos na empresa, destaca que o PFP é um dos programas porta de entrada da Vale e vem alcançando resultados significativos na preparação de profissionais para o mercado de trabalho.



“Oferecemos a oportunidade de conhecer as nossas operações e o dia a dia da empresa. Temos um ambiente que valoriza a diversidade e que está em constante evolução. Além da aprendizagem baseada nos processos produtivos da Vale, o PFP também oferece o início de uma carreira com atuação responsável, buscando o desenvolvimento local e a sustentabilidade”, afirma.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 30/03/2023**

## REGIÃO SUDESTE - PF CUMPRE MANDADOS EM OPERAÇÃO CONTRA TRÁFICO NO PORTO DE SANTOS

Investigação ocorreu a partir de uma apreensão de 172 kg de cocaína em um contêiner

Por Cássio Lyra [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



**A operação teve como finalidade o aprofundamento de investigação sobre a prática do crime de tráfico internacional de drogas no cais**

A Polícia Federal realizou na manhã de ontem (29) uma operação contra o tráfico internacional de drogas em Santos (SP).

Segundo a corporação, o crime que deu origem à investigação foi a inserção de 172 kg de cocaína em um contêiner localizado no Porto de Santos.

Ainda de acordo com as autoridades, o contêiner possuía como carga original pisos de cerâmica e tinha como destino final o Porto de Luanda, em Angola.

Na operação de ontem, foram cumpridos ao todo dois mandados de busca e apreensão expedidos pela Justiça Federal de Santos, com a finalidade de aprofundamento de investigação sobre a prática do crime de tráfico internacional de drogas no cais.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 30/03/2023**

## ESPAÇO ABTRA - PÍLULAS DE AFC – OEA-INTEGRADO

O programa Operador Econômico Autorizado (OEA) é tão importante para otimização da cadeia logística global e para a facilitação do comércio no mundo inteiro, que merece mais uma dose dessas nossas pílulas!

Ainda no Argo 7 do Acordo de Facilitação do Comércio (AFC), o OEA-Integrado permite certificar empresas integrantes de uma cadeia logística que apresentem baixo grau de risco no controle exercido pela Receita Federal e, também, nos de outros órgãos anuentes, como o Vigiagro/Mapa e a Anvisa, com vista a facilitar o fluxo de mercadorias nas operações de comércio exterior.

Cada um dos órgãos públicos participantes do OEA-Integrado estabelece seus próprios requisitos para certificação e os níveis de benefícios, em relação ao grau de segurança ou conformidade demonstrado pelo operador.

O mais bacana é que as facilidades de um OEA são estendidas a todos os envolvidos na sua cadeia de comércio exterior, independentemente da certificação!

Isso quer dizer que todos podem passar a ser menos exigidos quanto à documentação, sofrer menor número de inspeções e exames físicos, gastar menos tempo na liberação, ter o pagamento diferido de direitos, tributos e encargos, utilizar garantias globais ou reduzidas, operar com uma única declaração

aduaneira para as importações ou exportações dentro de um mesmo período e, ainda, realizar o despacho aduaneiro nas instalações do OEA ou em outro lugar autorizado pela Aduana.

Para a OMC, um país que atende à recomendação do AFC sobre o programa de OEA oferece, pelo menos, três dessas facilidades.

**Coluna sob responsabilidade da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra). Jornalista responsável: Milena de Castro**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2023

## REGIÃO NORDESTE - SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS CONFIRMA PARTICIPAÇÃO NO NORTE EXPORT 2023

Fabrizio Pierdomenico estará na abertura do fórum, que será realizado nos próximos dias 3 e 4, em Manaus (AM)

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



**À frente da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Pierdomenico coordena projetos estratégicos para a Região Norte, como a BR do Mar e a BR dos Rios**

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, do Ministério de Portos e Aeroportos, irá participar da edição deste ano do Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, a ser realizado nos próximos dias 3 e 4 de abril, em Manaus (AM). Sua presença foi confirmada na tarde dessa quarta-feira, dia 29. Ele estará na solenidade de abertura do evento, que irá debater os desafios para o desenvolvimento portuário, logístico e do setor de transportes na Região Norte do Brasil.

Atualmente, a Secretaria Nacional de Portos analisa projetos estratégicos para os estados do Norte. Há a regulamentação do programa BR do Mar, que reúne uma série de incentivos à navegação de cabotagem (realizada ao longo da costa do País e que avança pelo Rio Amazonas, chegando ao Porto de Manaus), e a própria elaboração da BR dos Rios, destinada a impulsionar o transporte hidroviário, estratégico para essa região – temas que podem ser tratados por Pierdomenico em sua participação.

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.

O Norte Export 2023 também contará com visitas técnicas, apresentações e painéis de debates, com 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.

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: 30/03/2023

## REGIÃO NORTE - GOVERNADOR DO AMAZONAS PARTICIPARÁ DO NORTE EXPORT 2023

Wilson Lima estará na solenidade de abertura do fórum, na noite da próxima segunda-feira, em Manaus (AM)

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



**Lima vem defendendo investimentos na infraestrutura de transportes do estado, como a reconstrução da BR-319 (crédito: Divulgação/Governo do Amazonas)**

O governador do Amazonas, Wilson Miranda Lima (União Brasil), confirmou sua participação na edição deste ano do Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que irá ocorrer



nas próximas segunda e terça-feira, dias 3 e 4 de abril, em Manaus (AM). Ele estará entre as autoridades reunidas na solenidade de abertura, às 18 horas (no fuso horário de Manaus, uma hora antes do horário de Brasília) de segunda. Realizado pela primeira vez no estado, o evento vai debater o desenvolvimento sustentável dos setores portuário, logístico e de transportes na Região Norte do Brasil.

Lima tem defendido investimentos na infraestrutura de transportes amazense, em especial a reconstrução da BR-319, a rodovia federal que liga Manaus a Porto Velho (RO) e que ainda apresenta trechos sem pavimentação. Também pede maior atenção à Zona Franca de Manaus e o combate ao desmatamento da floresta amazônica, principalmente no sul do estado, em áreas de responsabilidade do Governo Federal.

A solenidade de abertura do Norte Export também contará com as participações do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico; do diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Caio César Farias Leônico; do ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ) Paulo Dias Moura Ribeiro; e do ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Evandro Pereira Valadão Lopes; além do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, do presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e do presidente do Conselho do Norte Export e presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino.

O Norte Export 2023 também terá visitas técnicas, apresentações e painéis de debates, com 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.

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, maior fórum de debates do País sobre transportes, logística e infraestrutura, e uma produção da Una Marketing de Eventos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 30/03/2023**

**REGIÃO NORDESTE - DELMIRO GOUVEIA É INDICADO PARA ASSUMIR PRESIDÊNCIA DO PORTO DO RECIFE**

Indicação está em linha com o compromisso do Governo do Pernambuco de escolher nomes técnicos para funções estratégicas

Por VANESSA PIMENTEL [vanessa@forumbrasilexport.com.br](mailto:vanessa@forumbrasilexport.com.br)



***Delmiro Gouveia disse que espera “contribuir com uma gestão moderna, devolvendo ao Porto do Recife seu protagonismo econômico e turístico” Crédito: Divulgação***

O advogado Delmiro Gouveia foi anunciado pelo secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Guilherme Cavalcanti, para assumir a presidência do Porto do Recife.

A indicação está em linha com o compromisso do Governo Estadual de escolher nomes técnicos para

funções estratégicas na gestão pública.

Delmiro é especialista na área de gestão de contratos e graduado em Direito pela Universidade Católica de Pernambuco (Unicap).

Além da atuação na advocacia, Gouveia tem passagens no terceiro setor, associativismo, pecuária e é comodoro (posto de oficial general da Marinha) do Cabanga late Clube de Pernambuco.

Um dos destaques de sua atuação no segmento de entidades empresariais foi a reestruturação da Sociedade Nordestina dos Criadores, da qual é presidente desde 2019.

Para o secretário Guilherme Cavalcanti, a experiência do indicado vai contribuir para o enfrentamento dos desafios do Porto do Recife, na melhoria do processo de governança e na relação com os órgãos reguladores federais.

“O Porto do Recife tem desafios específicos de ordem regulatória e de ajustes ao seu plano diretor. Tem também a necessidade de se tornar superavitário e de integrar sua estratégia ao seu porto-irmão, Suape. O novo gestor estará alinhado a estes desafios”, diz o secretário.

Já Delmiro Gouveia agradeceu a “confiança depositada pela governadora Raquel Lyra”, e o secretário de Desenvolvimento Econômico, e disse que espera “contribuir com uma gestão moderna, devolvendo ao Porto do Recife seu protagonismo econômico e turístico”.

Cumprindo a norma regimental, o Governo de Pernambuco indica o nome do presidente ao Conselho de Administração da Porto do Recife S.A. junto ao parecer do comitê de elegibilidade. O Conselho se reúne nos próximos dias para promover a nomeação da nova diretoria.

O Porto do Recife é uma sociedade de economia mista, de natureza jurídica de direito privado, vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco.

Atua na prestação de serviços para atendimento de navios de longo curso e cabotagem para importação e exportação de cargas nacionais e estrangeiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2023

## **TECNOLOGIA & INOVAÇÃO - MUSK E ESPECIALISTAS PEDEM PAUSA EM TESTES COM IA E ALERTAM PARA RISCOS À HUMANIDADE**

Carta aberta diz que é preciso, primeiro, estabelecer protocolos de segurança nos sistemas

Por VANESSA PIMENTEL [vanessa@forumbrasilexport.com.br](mailto:vanessa@forumbrasilexport.com.br)





***A carta defende que sistemas poderosos de inteligência artificial devem ser desenvolvidos apenas quando estivermos confiantes de que seus riscos serão administráveis Crédito: Reprodução***

O empresário Elon Musk e mais de mil pessoas, entre especialistas e executivos da Tecnologia, assinaram ontem (29) uma carta aberta pedindo para que empresas do ramo pausem por seis meses os experimentos com inteligência artificial (IA), alegando “grandes riscos para a humanidade”.

O documento foi publicado no site [futureoflife.org](http://futureoflife.org) e explica que a pausa é necessária até que sejam estabelecidos e inseridos protocolos de segurança nos sistemas, com técnicas que auxiliem a distinguir entre o real e o artificial, além de órgãos que sejam capazes de enfrentar “dramáticas perturbações econômicas e políticas, especialmente para a democracia, que a IA irá causar”.

Além das fake news, os novos modelos de IA podem causar desemprego em massa em todo o planeta.

Os assinantes pedem para que as empresas pausem os treinamentos de sistemas de IA “mais poderosos que o GPT-4”, uma espécie de nova versão do ChatGPT lançado pela OpenAI neste mês.

Inclusive, Sam Altman, CEO da OpenAI, disse ter “um pouco de medo” de que sua criação possa ser usada para gerar ataques cibernéticos e desinformação em larga escala, afirmando que a companhia precisa de tempo para se adaptar.

Além de Elon Musk, que é ainda CEO da Tesla, da SpaceX e do Twitter, assinaram a petição Steve Wozniak, cofundador da Apple; Jaan Tallinn, cofundador do Skype; Evan Sharp, cofundador do Pinterest; e Yuval Noah Harari, famoso historiador que já escreveu livros citando os possíveis impactos da IA na sociedade.

A carta afirma ainda que os produtos de inteligência artificial não estão sendo planejados e gerenciados com cuidados suficientes.

“Nos últimos meses laboratórios de IA estão travados em uma corrida descontrolada para desenvolver e implantar mentes digitais cada vez mais poderosas que ninguém, nem mesmo seus criadores, podem entender, prever ou controlar de forma confiável”, alerta a petição.

A carta também questiona se “devemos arriscar perder o controle de nossa civilização”, e defende que “sistemas poderosos de IA devem ser desenvolvidos apenas quando estivermos confiantes de que seus efeitos serão positivos e seus riscos serão administráveis”.

O documento ressalta que esse alerta não significa uma pausa no desenvolvimento da IA em geral, “apenas um retrocesso na corrida perigosa para modelos de caixa preta cada vez maiores e imprevisíveis com capacidades emergentes”.

O texto ainda define uma série de parâmetros para manter as inteligências artificiais seguras e pede que governos intervenham para que se tornem obrigatórios.

“A pesquisa e o desenvolvimento de IA devem ser reorientados para tornar os sistemas avançados e poderosos de hoje mais precisos, seguros, interpretáveis, transparentes, robustos, alinhados, confiáveis e leais”, ressalta.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 30/03/2023**

## OPINIÃO – ARTIGOS - SINAL AMARELO PARA OS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA



### FERNANDO BIRAL

Sócio sênior da Mapa Capital e ex-presidente da Santos Port Authority (2020-2023)

opinioao@portalbenews.com.br



Em meio ao intenso debate sobre os juros no País, é inegável que as altas taxas no Brasil estão influenciando negativamente o apetite por novos projetos portuários. Claro que os efeitos do patamar atual da taxa de juros podem variar em função do tipo de projeto, do seu estágio e das micro condições econômicas, mas a elevação do custo de capital, associada à uma curva de juros de longo prazo com trajetória ascendente, é muito preocupante, pois há uma sinalização pelo mercado de que as atuais condições podem se manter por muito tempo.

Em retrospectiva, sobrevivemos, entre 2003 e 2017, com uma taxa média de juros (Selic) de 13,12%. Somente no período entre 2018 e 2021 é que convivemos com taxas civilizadas, ao redor de 5% ao ano, o que pode ser explicado pela implantação do teto de gastos e também pela necessidade de praticar juros menores diante do quadro recessivo provocado pela pandemia. Logo em 2022, entretanto, as taxas começaram a aumentar, atingindo 13,75% em setembro/22, como uma resposta do Banco Central (BC) ao aumento da inflação, e refletindo as crescentes incertezas provocadas pela intensificação das críticas ao teto de gastos e pela sinalização de maiores dispêndios por parte do governo federal.

Taxas de juros mais altas possuem efeitos deletérios em projetos de infraestrutura. Em primeiro lugar, podem resultar em uma redução do portfólio de novos empreendimentos, bem como na diminuição do tamanho e escopo dos projetos. Em segundo lugar, podem levar a atrasos na construção, pois os patrocinadores do projeto podem precisar obter financiamento adicional, o que pode ser crítico diante de um possível credit crunch ou uma crise mais severa nos sistemas financeiros da Europa e dos Estados Unidos. Por último, taxas de juros mais altas resultam em aumento de custos nos projetos de infraestrutura que estão sendo financiados com dívidas com taxas variáveis.

Nesse contexto, esperamos que os esforços conjuntos dos poderes possam prover os elementos necessários ao Banco Central para que a taxa Selic e a curva de juros sejam alteradas. Um novo arcabouço fiscal robusto e esforços de controle dos gastos públicos serão primordiais.

De forma complementar, a linha de ação, já ventilada pelo governo, de fomento a novos projetos de infraestrutura por meio de concessões, é salutar, dado que o investimento privado não altera o quadro fiscal e é executado com muito mais eficiência. O sucesso de um programa desse tipo depende, obviamente, da curva de juros a longo prazo, mas também de segurança jurídica e previsibilidade.

Esperamos que os próximos planos de ação do Ministério dos Transportes e do Ministério de Portos e Aeroportos possam conter esses elementos, contribuindo para a retomada do crescimento econômico e para o desenvolvimento sustentável do País, e sejam implementados em um contexto macro econômico equilibrado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2023



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

### PORTO ITAPOÁ REDUZ USO DE ÓLEO LUBRIFICANTE PELA METADE

*Informações: Informativo dos Portos (30 de março de 2023)*

A iniciativa baseou-se em um estudo realizado pela equipe de manutenção do Porto Itapoá, através da metodologia de análise de óleo, e comprovou a possibilidade de usar o mesmo óleo pelo dobro do tempo, sem qualquer tipo de prejuízo.

O óleo lubrificante usado nos motores diesel dos guindastes sobre pneus (RTGs – Rubber Tired Gantry Cranes) do Porto Itapoá foi reduzido pela metade a partir deste ano. Com isso, o Terminal deixou de usar cerca de 10 mil litros de óleo e mais 120 filtros. A iniciativa baseou-se em um estudo realizado dentro da empresa pela equipe de manutenção, através da metodologia de análise de óleo enviado a laboratório especializado, e comprovou a possibilidade de usar o mesmo óleo pelo dobro do tempo, sem qualquer tipo de prejuízo.

Os estudos duraram cerca de um ano, afirma o diretor de Operações, Meio Ambiente e Tecnologia, Sergni Pessoa Rosa Jr. “O óleo desses equipamentos durava 500 horas operacionais e através de análises técnicas indicou-se a possibilidade de aumentar esse tempo. Os resultados laboratoriais confirmaram a possibilidade de dobrar o tempo de uso, sem que o lubrificante perca suas características consideradas ideais”, explica.

O óleo utilizado é encaminhado para uma empresa que faz reciclagem do material, que retorna para o mercado com outros fins. “Mesmo com a destinação correta, é importante reduzir o consumo como um todo, tornando a cadeia mais sustentável”, avalia Rosa Jr.

A economia de óleo e filtros vai poupar cerca de R\$ 218 mil ao Terminal catarinense no ano de 2023.

***“É a prova de que a sustentabilidade é um conceito multifatorial, pois traz benefícios ambientais e econômicos, tornando as empresas e organizações mais resilientes e saudáveis”, reforça o diretor do Porto Itapoá.***

Os RTGs foram os primeiros escolhidos por um motivo simples: Os aparelhos receberam motores novos em 2022 e, portanto, gozam de condições perfeitas para o funcionamento, entretanto, explica Rosa Jr. há planos estender essa política para os demais equipamentos, “Respeitando, obviamente, a capacidade de cada um, que será aferida nas análises físico-químicas feitas em laboratório”.

Atualmente o Porto Itapoá conta com 17 RTGs e já adquiriu mais dez equipamentos como este, que entrarão em operação em 2023. Os novos equipamentos serão híbridos, consumindo três vezes menos combustível (óleo diesel) que os RTGs convencionais. Também serão operados por controle remoto – o Terminal catarinense será o primeiro da América do Sul a usar essa tecnologia.

Além disso, o porto conta com 49 Terminal Tractors (caminhões que transportam contêineres dentro do Terminal), cinco Reach Stacker (empilhadeira que movimentam contêineres) e três Empty Loader (empilhadeira para movimentação de contêineres vazios).

Além disso, o Porto Itapoá adquiriu um Portainer (guindaste que movimentam contêineres entre o cais e o navio) com uma lança com 70 metros de alcance. O Terminal já dispõe de seis portainers, sendo 4 com 55 metros e dois com 65 metros de lança.

#### Sobre o Porto Itapoá



O Porto Itapoá iniciou suas operações em junho de 2011, sendo considerado um dos terminais mais ágeis, eficientes e sustentáveis da América Latina e um dos maiores e mais importantes do País na movimentação de cargas containerizadas, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Situado no litoral norte de Santa Catarina, o Porto Itapoá está posicionado entre as regiões mais produtivas do Brasil, contemplando importadores e exportadores de diversos segmentos empresariais.

Sua localização privilegiada, na Baía Babitonga, proporciona condições seguras e facilitadas para a atracação dos navios. Com águas calmas e profundas, a Baía é ideal para receber embarcações de grande porte, uma tendência cada vez mais adotada na navegação mundial.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 30/03/2023*

### **CARGILL INTERROMPERÁ CARREGAMENTOS DE GRÃOS EM SEU TERMINAL DE EXPORTAÇÃO NA RÚSSIA**

*Informações: Moneytimes (30 de março de 2023)*

A Cargill disse nesta quarta-feira que dará mais um passo atrás no mercado russo ao deixar de movimentar grãos do principal fornecedor de trigo em seu terminal de exportação a partir de julho, embora sua unidade de transporte continue a carregar grãos dos portos do país.

A medida alimentou preocupações sobre o fornecimento global de grãos interrompido pela guerra de 13 meses na região do celeiro do Mar Negro, elevando os preços futuros de referência do trigo em relação às perdas anteriores.

A maioria das tradings internacionais de grãos interrompeu novos investimentos na Rússia desde o ano passado, após a invasão da Ucrânia por Moscou, mas continuou exportando trigo russo.

“À medida que os desafios relacionados à exportação de grãos continuam aumentando, a Cargill vai parar de elevar o grão russo para exportação em julho de 2023, após o término da temporada 2022/2023”, disse a empresa em comunicado por e-mail.

“Eleva” refere-se ao levantamento de grãos em navios de exportação.

A Cargill, que possui uma participação no terminal de grãos no porto de Novorossiisk, no Mar Negro, não especificou se estava vendendo a participação.

Os futuros de trigo de referência da Bolsa de Chicago subiram para um pico de um mês nesta quarta-feira e o trigo de moagem de maio da UE atingiu uma máxima de duas semanas, com a notícia provocando nervosismo sobre os fluxos de grãos do maior exportador de trigo.

“Os exportadores estatais russos afirmam que serão capazes de manter os grãos no mesmo ritmo, mas os principais fundos especulativos que mantêm grandes posições vendidas não têm confiança nisso atualmente”, disse Arlan Suderman, economista-chefe de commodities da StoneX, em nota ao mercado.

O Ministério da Agricultura da Rússia havia dito anteriormente que a Cargill informou que interromperia suas atividades de exportação de grãos a partir do início da próxima temporada.

“A cessação de suas atividades de exportação no mercado russo não afetará o volume de embarques domésticos de grãos para o exterior. Os ativos de exportação de grãos da empresa continuarão a operar independentemente de quem os administre”, disse o Ministério da Agricultura em um comentário à Reuters.

Além disso, a trading de grãos Viterro, de propriedade da gigante suíça de mineração e negociação Glencore, está planejando interromper o comércio de grãos na Rússia, informou a Bloomberg News, citando fontes familiarizadas com o assunto.



Um porta-voz de Viterra se recusou a comentar, mas disse que um comunicado seria emitido posteriormente.

Viterra e Cargill estão entre os maiores exportadores de trigo russo.

De acordo com o jornal de negócios RBC, a Cargill exportará 2,2 milhões de toneladas de grãos russos na temporada de exportação de 2022/23, ou cerca de 4% das exportações totais de grãos da Rússia.

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

*Data: 30/03/2023*

### **COM NOVA LEI, SANTOS BUSCA DESBUROCRATIZAR PROCESSOS DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL**

*Informações: Prefeitura de Santos (30 de março de 2023)*

Visando acelerar e desburocratizar os processos de licenciamento ambiental em Santos, sem deixar de levar em consideração, principalmente, a proteção ao meio ambiente, a Prefeitura sancionou, na última segunda-feira (27), a Lei Complementar 1.196, que dispõe sobre as normas, critérios, prazos e procedimentos destinados aos empreendimentos, que causem ou possam causar impactos ambientais no Município.

A Secretaria Municipal de Meio Ambiente (Semam), através da Seção de Licenciamento Ambiental, tem 60 dias para complementar a legislação com o Decreto Regulamentador e finalizar a implantação dos procedimentos internos.

Desde janeiro de 2018, após deliberação do Consema – Conselho Estadual do Meio Ambiente, Santos está apta a licenciar ambientalmente os empreendimentos e as atividades de impacto ambiental de âmbito local de baixo, médio e alto impactos.

De acordo com secretário de Meio Ambiente, Marcos Libório, com a lei, as regras ficam claras. “A licença de operação é expedida para funcionamento de determinada atividade e, agora, a licença prévia pode ser dada por meio da análise de viabilidade. A partir daí, ocorrem as etapas seguintes. Teremos mais celeridade no processo”, explica.

Ao todo serão fornecidas, pela Secretaria do Meio Ambiente, nove tipos de documentos ao licenciamento ambiental, são eles:

- Autorização Ambiental (AA): permite a realização de atividade, obra, serviço ou utilização de recursos naturais, tais como movimentação de terra, manejo de vegetação e intervenção em área de preservação permanente (APP);
- Certidão de Dispensa de Licença Ambiental Municipal (CDL): emitido quando a atividade não demanda licenciamento ambiental;
- Exame Técnico (ET): emitido para os casos que o licenciamento seja de responsabilidade de órgão ambiental estadual ou federal;
- Licença Ambiental Prévia (LP): como o nome já diz é concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade. Aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condições que deverão ser atendidos nas próximas fases;
- Licença Ambiental de Instalação (LI): autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes;
- Licença Ambiental de Operação (LO): autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta nas licenças anteriores. Esta inclui as medidas de controle e monitoramento ambiental e condicionantes determinados para a operação, podendo ser a título precário (LOTP);



- Parecer Técnico (PT): parecer elaborado pelo órgão ambiental municipal, contemplando a análise técnica do pedido de licenciamento ambiental municipal, devendo ser conclusivo e recomendar a emissão de determinado ato administrativo cabível, seja licença ambiental, dispensa de licença ambiental ou indeferimento, podendo também exigir a complementação ou adequação dos estudos ambientais e projetos do empreendimento, para continuidade do processo de licenciamento;
- Termo de Compromisso (TC): termo firmado entre a parte interessada e a Prefeitura de Santos, onde são especificados os compromissos e condicionantes a serem observados pelo interessado no desenvolvimento do empreendimento, obra ou atividade, contendo, ainda, prazos e penalidades;
- Termo de Desativação (TD): documento que atesta a regularidade da desativação do empreendimento ou atividade licenciada e comprova a não existência de passivos ambientais na área.

### DOCUMENTOS

Inicialmente, para a solicitação do licenciamento, seja para fins da primeira licença ou para renovação, o empreendedor deverá apresentar, através de processo administrativo, os seguintes documentos:

- cópia do RG, ou outro documento de identidade oficial;
- CPF do solicitante interessado;
- cópia da certidão de uso e ocupação do solo específica, para o endereço e para as atividades em análise, estabelecidas pelo Cadastro Nacional de Atividades Econômicas (CNAE);
- cópia do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ);
- cópia das 3 (três) últimas contas de água e energia elétrica do endereço de análise, quando houver;
- Certidão Negativa de Débitos do Município;
- cópia das licenças ambientais prévia (LP), de instalação (LI) e a última de operação (LO) expedidas para o mesmo CNPJ, CNAE e endereço, quando houver;
- cópia do alvará de licença de funcionamento e localização, caso exista; planta da área de interesse, indicando caracterização da vegetação existente.

O órgão ambiental municipal poderá, a qualquer momento, solicitar complementação de documentação caso necessário.

### FISCALIZAÇÃO E PUBLICIDADE

Os pedidos de licenciamento ambiental municipal, em qualquer modalidade, renovação ou concessão da licença, deverão ser publicados (com custos pagos pelo interessado) em algum jornal de circulação no território do Município. Dando assim publicidade e transparência para todos os atos.

O órgão ambiental municipal poderá (caso encontre motivos) suspender ou cancelar a licença ou outro documento a qualquer momento, quando ocorrer: violação da lei, graves riscos ambientais encontrados ou descumprimento de qualquer cláusula de termos de compromisso (TC) firmados pelo empreendedor.

### COMPENSAÇÃO AO MUNICÍPIO

Libório explica que, além de agilizar a regularização nos processos de licença ambiental, a lei possibilita maior benefício ao Município, por ser mais fácil controlar as compensações firmadas em todo o processo. “Quem licencia também fiscaliza, então entendemos que as compensações aconteçam localmente. A ideia é que em todos os projetos, programas, atividades que dependam de licenciamento, as compensações permaneçam no Município”.

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

*Data: 30/03/2023*

### SUSTENTABILIDADE NO SETOR PORTUÁRIO É TEMA DE GUIA LANÇADO NA CNT

*Informações: CNT (30 de março de 2023)*

Foi lançado, nesta terça-feira (28), o “Guia de Melhores Práticas de Sustentabilidade Portuária: A Estratégia ESG”. A publicação é resultado de um estudo conduzido pelo Grupo de Pesquisa LabPortos



da UFMA (Universidade Federal do Maranhão), em parceria com a ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) e a AbepH (Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias). O evento ocorreu na sede da CNT (Confederação Nacional do Transporte), em Brasília.

Pioneiro em aplicar indicadores ESG (ambiental, social e governança) ao setor portuário, o documento reúne 42 melhores práticas ambientais; 43 sociais e 13 de governança – tanto para portos públicos quanto para os privados. Seu objetivo é ser “uma bússola para a compreensão da sustentabilidade, para a sensibilização e para a adoção de boas práticas para o setor”, definiu o professor Sérgio Cultrim, coordenador técnico do estudo.

O presidente da CNT, Vander Costa, compôs a mesa da cerimônia. Também estiveram presentes: o almirante Murillo Barbosa, diretor-presidente da ATP; Luiz Fernando Garcia da Silva, presidente da AbepH; Flávia Nico, representante da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários; Eduardo Ney, diretor geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários); Janaína Cunha Vieira, coordenadora de Licenciamento Ambiental de Portos e Estruturas Marítimas do Ibama; o deputado federal Edinho Bez (MDB-SC), representando a Frenlogi (Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura); entre outros.

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

*Data: 30/03/2023*

## **PORTO DE SANTOS TERÁ SIMULADO DE ATENDIMENTO A ACIDENTE**

*Informações: Santos Port Authority (30 de março de 2023)*

O Plano de Ajuda Mútua (PAM) do Porto de Santos, coordenado pela Santos Port Authority (SPA), promove nesta quinta-feira (30), às 10h, um exercício simulado de atendimento a acidente. O objetivo é treinar e preparar os integrantes das equipes de emergência para casos de ocorrência real, avaliar a eficiência do uso de recursos e tempo de resposta, bem como verificar necessidades de melhorias.

O treinamento será em um terminal de celulose no cais de Outeirinhos, margem direita do Porto. No cenário, um caminhão perde o controle no cais, atropela um trabalhador e bate, provocando incêndio em carga de celulose. Para o atendimento, serão chamados o Samu (Serviço de Atendimento Médico de Urgência), Corpo de Bombeiros, Brigada de Incêndio da Guarda Portuária e membros do PAM da região.

O simulado servirá para que as equipes conheçam as rotas de acesso e verificação do tempo de atendimento. Para isso, haverá ação da Guarda Portuária na Avenida Sérgio da Costa Matte (via perimetral).

Os exercícios simulados ocorrem regularmente e permitem a promoção de orientações a importantes atores envolvidos no processo, como colaboradores da SPA, prestadores de serviço, terminais e operadores portuários, além de usuários do Porto. Traz conhecimento para agilidade e eficiência na mobilização de recursos e identificação de melhorias que serão implementadas para os próximos exercícios e, conseqüentemente, nos atendimentos futuros.

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

*Data: 30/03/2023*



**AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

**PETROBRAS REAFIRMA QUE VAI MANTER A VENDA DE ATIVOS**

A companhia informa que há um calendário para conclusão de negócios em fases finais de negociação ao longo de todo o ano de 2023

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



*Ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante sua a primeira reunião do CNPE (Foto: Tauan Alencar/MME)*

A Petrobras reafirmou nesta quarta (29/3) que vai manter em andamento a venda de ativos em “fase de assinatura e fechamento de contratos”. A questão foi analisada novamente pelo conselho da companhia, após pedido de revisão da posição, feita pelo Ministério de Minas e Energia.

A companhia informa que há um calendário, com datas já definidas, para conclusão de negócios nessas fases finais de negociação ao longo de todo o ano de 2023.

A companhia não listou quais seriam esses ativos.

Mais cedo, a Petrobras e o ministério comandado por Alexandre Silveira (PSD) informaram que a pasta havia solicitado para nova diretoria da companhia, que também toma posse hoje, o envio de uma nova análise do pedido de suspensão da venda de todos os ativos da companhia.

O pedido foi feito pelo MME no fim de fevereiro, por 90 dias; em 17 de março (antes da eleição da diretoria), a Petrobras respondeu que não havia fundamentos para atender ao pedido nos casos em fase final de negociação.

A revisão da venda de ativos, ressalta a Petrobras, “não deverá incluir os desinvestimentos já em fase de assinatura e fechamento de contratos”.

Segundo a nota, é a forma de “cumprir plenamente os direitos e as obrigações já assumidas” e “não causar qualquer dano às partes envolvidas nas negociações, em especial à Petrobras”.

O conselho da Petrobras decidiu que “a revisão dos processos de investimentos e desinvestimentos tem de ser realizada com base no plano estratégico da companhia”.

A nova diretoria, eleita para comandar a Petrobras com Jean Paul Prates (PT) até abril de 2025, poderá portanto propor tal revisão para o próximo ciclo plurianual da companhia, o que já é feito todos os anos.

### **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: 30/03/2023

## ESTADOS NEGOCIAM NO STF ADIAMENTO DE NOVO ICMS DO DIESEL E GLP

Transição para cobrança de imposto fixo demanda mais tempo e pode coincidir com reforma para gasolina

Por Hanrrikson de Andrade e André Ramalho 30 de março de 2023 Em Biocombustíveis, Combustíveis, Judiciário, Política energética



**Ministro do STF André Mendonça, determinou em 2022 que reforma do ICMS alcance todos os combustíveis (Foto: Carlos Moura/STF)**

Brasília e Rio — Os governos estaduais pretendem definir até amanhã (31/1) o adiamento por três meses do início da cobrança do ICMS fixo sobre diesel, biodiesel, e gás liquefeito de petróleo (GLP). A mudança estava prevista para 1º de abril.

Há reuniões marcadas para esta quinta (30/3) com o ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF) e apoio de setores do mercado de combustíveis para o adiamento.



Se confirmado, a reforma ficará para 1º de julho, coincidente com a entrada em vigor do novo ICMS da gasolina, definido ontem pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz).

Os entes federados entendem que é inviável mudar o sistema de forma abrupta, sem que ocorra uma transição. O novo ICMS do diesel do GLP foi aprovado pelo Confaz em dezembro.

Essas informações foram antecipadas pelo político epbr, serviço por assinatura para empresas, da agência epbr.

A reforma está prevista na lei complementar 192/2022, que teve sua constitucionalidade questionada pela maioria dos estados. O ministro André Mendonça, contudo, determinou a aplicação da regra diversas vezes, desde junho do ano passado.

O que muda? O ICMS dos combustíveis é cobrado com a aplicação de uma alíquota percentual sobre preços médios no varejo (ad valorem). Com a reforma, o imposto passa a ser fixo, por quantidade vendida (ad rem), igual em todos os estados e cobrado no primeiro elo da cadeia (monofásico).

### **Por que discutir o ICMS dos combustíveis no STF?**

O provável adiamento é um capítulo do imbróglio político, fiscal e judicial do ICMS. Diferentes ações no STF acabaram concentradas em uma comissão de conciliação coordenada por Gilmar Mendes. Chegou-se a um acordo parcial, que levou à edição do convênio de dezembro, do diesel e GLP.

“A gente espera que o Mendonça não analise a situação com o fígado, e sim com o coração”, disse ao político epbr um dos secretários estaduais de Fazenda mobilizados na força-tarefa.

Ainda que um risco distante, uma preocupação citada pelo grupo é o abastecimento: evitar que a insegurança na emissão de notas fiscais, recolhimento do imposto e reconhecimento de créditos tributários afete o suprimento.

### **Distribuidoras de GLP pedem adiamento**

Este mês, o Sindigás manifestou oficialmente ao Comitê Nacional de Secretários de Fazenda (Comsefaz) o apoio à postergação do ICMS fixo em, pelo menos, 90 dias.

Os distribuidores de GLP vêm buscando, desde dezembro, esclarecer dúvidas sobre a nova sistemática, mas entende que a reforma ainda carece de regulamentação.

Em 10 de março de 2023, a três semanas do prazo atual para para entrada em vigor do novo ICMS, foi publicada uma nota técnica com orientações para emissão de nota fiscal.

Preocupação semelhante foi apresentada também pelo Instituto Brasileiro do Petróleo (IBP) — que representa as grandes empresas de distribuição de combustíveis (Vibra, Raízen e Ipiranga) e refinadores (Petrobras e Acelen).

A entidade já havia recorrido ao STF para acelerar as providências para aplicação da monofasia do ICMS do diesel e GLP.

Afirma que “tem causado especial apreensão ao contribuinte o risco de inexistência de definições seguras, claras e objetivas”, por parte dos estados, sobre os requisitos técnicos necessários para a implementação da monofasia.

### **Detalhes**

Foram apontados problemas na solução “tida como definitiva” para os campos da Nota Fiscal Eletrônica (NFe), além de inércia nos ajustes que devem ser feitos no sistema SCANC.

É o sistema utilizado para promover a rastreabilidade da destinação dos combustíveis e garantir a adequada apuração do tributo para as autoridades fiscais competentes.

A diretora de Downstream do IBP, Valéria Lima, reforça que a aprovação da LCP 192/2022, no Congresso Nacional, completou um ano em março.

Valéria Lima defende que a legislação seja implementada, de fato, em sua plenitude — incluindo a alíquota fixa e o regime monofásico também para a gasolina e etanol anidro.

“Vamos entender [o adiamento] se for algo extremamente necessário, mas para ter adiamento tem que entrar a gasolina [na reforma]”, defende.

### **Biodiesel**

O IBP também solicitou a mudança no regimento do biodiesel, que desde janeiro de 2022, passou a ser comercializado diretamente entre produtores e distribuidoras de diesel B.

Antes do novo modelo de comercialização do biodiesel, as compras eram intermediadas pelas Petrobras, em leilões regulados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

“O biodiesel não passa pelo refino e pelos importadores. É comprado diretamente pelas distribuidoras. Na forma como está, estão imputando a uma indústria [de combustíveis fósseis] o recolhimento de um imposto de uma outra indústria [de biocombustíveis]”, explica a executiva.

### **Créditos**

Há diferenças também entre arrecadação dos combustíveis fósseis (recolhidos no estado de consumo); e biocombustíveis, dividido entre origem (produção) e consumo (destino).

O setor entende que faltam as regras para garantir essa harmonização entre o ICMS atual e o novo para garantir que os créditos que são acumulados hoje ao longo dessa cadeia sejam aproveitados no novo modelo monofásico.

O não reconhecimento de créditos legítimos, na prática, representa um aumento irregular de carga tributária. “Não é porque passa a ser monofásico que não vai reconhecer o crédito das operações anteriores. Isso é um problema, pode significar aumento de custo para a indústria”, reforça Valéria Lima.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 30/03/2023*

## **IBAMA PODE DECIDIR SOBRE POÇO NA FOZ DO AMAZONAS EM 60 DIAS**

Petrobras tenta perfurar em águas profundas na bacia e discute com o órgão ambiental estrutura de resposta a vazamentos

*Por eptr 30 de março de 2023 Em Comece seu Dia, Petróleo e gás, Política energética*



***O presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, defende mais estudos na Foz do Amazonas antes de autorizar qualquer atividade na área (Foto: Cleia Viana/Agência Câmara)***

Você vai ver aqui: Petrobras diz estar pronta para perfurar em abril, mas precisa aguardar decisão do órgão ambiental; venda de ativos será mantida, reafirma Petrobras; Confaz define ICMS fixo para a gasolina e imposto vai subir nos estados. E mais:

O presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, indicou um prazo de 60 dias para responder aos pedidos da Petrobras no licenciamento da campanha de perfuração do bloco FZA-M-59, na Foz do Amazonas.





“Tem ainda alguns caminhos pela frente até que o Ibama possa tomar a decisão. A gente estima que a decisão possa ser tomada talvez em até 60 dias”, disse Agostinho, em entrevista ao Metrôpoles.

— A Petrobras tenta obter autorização para perfurar um poço pioneiro em águas profundas na bacia. A companhia diz estar pronta para iniciar os trabalhos em abril. No momento, discute com o Ibama a estrutura de resposta a um eventual vazamento.

Em vídeo enviado à imprensa, o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, defendeu o projeto: “Com o resultado 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”, afirma.

— O executivo defende que a produção de petróleo e gás natural na Foz – e em outras bacias da margem equatorial brasileira – tem de ser discutida com a sociedade.

Tanto Agostinho como a ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, defenderam recentemente mais estudos na Foz do Amazonas antes de autorizar qualquer atividade na área – Ibama admite exigir novo estudo antes de licenciamento na Foz do Amazonas e Marina diz ser contra emissão de licença “pontual” para perfurar na Foz do Amazonas

Petrobras reafirma que vai manter a venda de ativos A petroleira anunciou nessa quarta (29/3) que vai manter os processos em “fase de assinatura e fechamento de contratos”.

— A questão foi analisada novamente pelo conselho de administração da Petrobras, após o Ministério de Minas e Energia (MME) pedir que a petroleira revisse essa decisão, comunicada ao mercado há quase 15 dias.

— A FUP informou que a lista de ativos à venda que não se enquadram nessa regra e, portanto, podem ter o desinvestimento suspenso, totaliza 32 projetos. A Petrobras não fez essa discriminação, mas lista é conhecida.

Segundo o Valor, a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) recebeu denúncia anônima com pedido de investigação de decisões que levem à interrupção da venda de ativos da Petrobras.

Conselho veta indicação de Efrain Cruz Como esperado, o secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia (MME) também teve sua indicação questionada pelo CA. Com os outros casos, a decisão final cabe aos acionistas, na assembleia do dia 27 de abril. Valor

Investidores sugerem restringir novos negócios em upstream Grupo de investidores com mais de US\$ 11 trilhões em ativos sob sua administração propôs 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.

O Brent operava em alta de 0,70%, a US\$ 78,83 o barril, na manhã desta quinta-feira (30/3). Ontem, fechou o dia com valorização de 0,49%, a US\$ 78,14 o barril, com investidores de olho em sinais de demanda global e problemas na oferta. As negociações também foram beneficiadas pelo dólar fraco. Estadão

Estoques de petróleo dos EUA caem Os volumes caíram 7,5 milhões de barris, para 473,7 milhões de barris, na semana encerrada em 24 de março. O consenso Refinitiv projetava alta de 187 mil barris no período. Segundo o Departamento de Energia (DoE, na sigla em inglês), os estoques ainda estão cerca de 6% acima da média de cinco anos para esta época do ano. InfoMoney

Confaz define ICMS fixo da gasolina e imposto vai subir nos estados Convênio publicado pelo Conselho Nacional de Política Fazendária nessa quarta (29/3) estabelece a alíquota fixa (ad rem) do ICMS da gasolina e do etanol anidro em R\$ 1,4572 por litro. A decisão confirma a elevação da carga tributária da gasolina em todos os entes federados.

Governo publica cronograma de aumento da mistura de biodiesel A Resolução 3/2023 do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) oficializa a decisão do governo de aumentar o mandato do biodiesel nos próximos anos. O percentual, hoje em 10% (B10), deve subir para 12% a partir de 1º de abril, e evoluir 1 ponto percentual anualmente, sempre em abril, até alcançar 15% em 2026.

Painéis solares isentos de tributos federais O governo publicou, nessa quarta-feira (29/3), decreto do 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.

Casa dos Ventos fornece energia eólica para a Braskem As companhias firmaram um novo acordo, de R\$ 2,1 bilhões, para fornecimento de energia dos complexos Rio do Vento e Umari, no Rio Grande do Norte, por até 22 anos. É o segundo grande acordo entre as empresas. Com ele, a Casa dos Ventos se torna a principal fornecedora de energia renovável da Braskem. Valor

UE estabelece 42,5% de renováveis até 2030 Os Estados-membros da União Europeia e o Parlamento Europeu concordaram, nesta quinta-feira (30/3), com uma meta de 42,5% de energias renováveis no consumo europeu de energia até 2030, quase o dobro do nível atual, de 22%. O novo objetivo está no meio do caminho entre os 45% pedidos pela Comissão Europeia e os 40% reivindicados pelos governos do bloco. RFI

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 30/03/2023



## JORNAL O GLOBO – RJ

### O QUE PENSAM OS ECONOMISTAS SOBRE O NOVO ARCABOUÇO FISCAL?

Felipe Salto, Fabio Giambiagi e Alexandre Manoel, Manoel Pires, entre outros dão suas opiniões sobre as novas medidas

Por João Sorima Neto, Renan Monteiro, Manoel Ventura e Cássia Almeida — Brasília, São Paulo e Rio



#### **Arcabouço fiscal: Haddad detalha a proposta** — Foto: Reprodução

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, divulgou na manhã desta quinta-feira o novo arcabouço fiscal do governo Lula. Com a regra, que cria metas para a redução da dívida pública e traça como cenário que as contas do governo voltarão a ficar no azul já no ano que vem, o ministério da Fazenda prevê que o país voltará a ser considerado grau de investimento, ou seja, um porto seguro para investidores.

O GLOBO procurou economistas que acompanham a política fiscal para saber o que pensam da proposta de Haddad. Leia algumas das opiniões abaixo:



*Felipe Salto, economista-chefe e sócio na Warren Brasil  
— Foto: Wenderson Araujo/Agência O globo*

### **Felipe Salto, economista-chefe e sócio na Warren Brasil**

"A regra é boa. O crescimento do gasto limitado a 2,5%, no máximo, com regra pautada pela receita, confere devida flexibilidade ao arcabouço. Entendo que o arcabouço nasceu crível. Produzirá bons efeitos na curva de dívida/PIB".

### **Gabriel de Barros, economista-chefe da Ryo Asset**

"Não está claro como a banda (limites superior e inferior) de resultado primário vai operar. E é útil lembrar que isso já foi testado no passado, com grande fracasso. O gasto pró-cíclico com saúde e educação vai consumir boa parte do espaço fiscal da regra de gasto. Já o crescimento real do gasto previdenciário também ajuda a comprimir espaço fiscal. O piso para investimentos reduz o espaço para acomodar demais despesas. Ou seja, para atender a todas as preferências reveladas de gastos, a receita precisa surpreender muito, sempre."

"O gatilho, em caso de descumprimento, é frágil, de baixo enforcement, pois o gasto segue com crescimento real. Economia e arrecadação crescendo, despesa avança. Economia e arrecadação decrescendo, despesa segue avançando. Despesa nunca cai e ajuste no primário é integralmente focado em ampliação da arrecadação."

"O Fundeb fora do teto não é positivo, assim como piso da enfermagem. Não está claro o que ocorre com as atuais exceções do teto de gastos (crédito extraordinário, capitalização de estatais, etc). Incentivo é para busca crescente de receitas extraordinárias, condição para o cumprimento das preferências reveladas e promessas".

### **Bráulio Borges, economista da LCA Consultores e pesquisador da FGV**

"Regra de resultado primário é melhor que o teto de gastos e a criação de bandas suaviza um pouco o caráter pró-cíclico (aumenta o gasto público quando a economia está crescendo) do arcabouço fiscal. A questão é como o governo pretende viabilizar isso. Sabemos que a despesa não vai cair como proporção do PIB.

Já houve aumento com o Bolsa Família, talvez um aumento da carga tributária entre 0,5% e 1%. A meta de superávit é ambiciosa, mas o esforço ainda não é suficiente para estabilizar a trajetória da dívida pública frente ao PIB. O ideal era chegar a 1,5%. É importante, não desprezível, mas não é o suficiente. Mas precisamos saber como será o plano de voo, se virá de receitas atípicas (como as do ano passado com a subida forte de commodities como petróleo).

As bandas dão uma certa flexibilidade para o marco, mas ainda sim é pró-cíclico, o que pode exigir Taxa Selic mais alta, partindo do pressuposto que, em alguma medida, vai atrapalhar o trabalho do Banco Central."



*Economista-chefe da MB Associados, Sérgio Vale —  
Foto: Claudio Belli/Agência O Globo*

### **Sérgio Vale, economista-chefe da MB Associados**

"O governo cria uma regra de piso: o gasto vai sempre crescer no mínimo 0,6%. Não é anticíclico, já que mais crescimento leva a mais gasto nessa regra. Não há clareza sobre os parâmetros que o governo trabalha em termos de crescimento e receita pra essas estimativas de PIB. Mas era o esperado: o governo sinalizou o que quer crescer de gasto e o ajuste vai ser

feito via arrecadação. Acho difícil não ver crescimento de carga tributária nos próximos anos nessas condições dadas de crescimento de gasto."

### **Alexandre Manoel, economista-chefe na AZ Quest e ex-secretário dos ministérios da Economia e da Fazenda**

"Saiu melhor que era esperado. Contém limite de despesas, gatilho para correção de rumo e incentivo para aumentar a arrecadação. Três fatores fundamentais para recuperarmos o superávit primário que torne nossa dívida sustentável.

A propósito, ter um limite de despesa global é fundamental, pois significa que aprendemos com os erros. Sem limite de despesas, nosso orçamento era sempre fictício, pois o Congresso superestimava receitas e depois o Executivo corrigia, por meio dos contingenciamentos, gerando um orçamento paralelo, que incentivava contabilidade criativa e terminou redundando num impeachment da presidente Dilma.

"A nossa reação a isso foi um teto, aplicado corretamente, mas que se mostrou não adequado à economia política. Só funcionou quando o PIB cresceu abaixo do PIB potencial e não havia receita líquida para o teto, que ocorreu nos anos 2017-2019.

Nesse sentido, uma regra com um limite de despesa é um avanço institucional importante para nossa sociedade, pois significa que aprendemos com os erros e é natural que, para ser factível, seja menos rígida que o limite do teto imposto em 2016.

O mercado naturalmente vai ajudar, talvez, a sugerir melhor parametrização, mas, ao olhar para nossa história e realidade de nossa economia política, deve gostar com o passar do tempo, sim, especialmente por que essa regra ajudará a reduzir o déficit e, com o passar do tempo, a eliminar nossa vulnerabilidade fiscal, contribuindo para a queda na taxa real de juros e potencializando nosso crescimento econômico."

### **Manoel Pires, coordenador do Observatório de Política Fiscal da FGV/Ibre**

"Espera-se aumento forte de produção de óleo e gás a partir de 2025 (a Empresa de Pesquisa Energética espera um crescimento de 78% da extração de petróleo e gás natural na comparação 2030 em relação a 2022). Pela projeção no Ibre, a arrecadação no setor de petróleo vai crescer muito. Quando converso com o pessoal de mercado, eles dizem que o governo vai querer gastar.

Com o plano, o governo assume um compromisso explícito de poupar uma parte dessa renda de petróleo. Esse aspecto da regra é positivo e alivia a discussão sobre a carga tributária. A questão é o período de transição, até 2025."

### **Rafaela Vitória, economista-chefe do Banco Inter**

"O investimento deve ter um piso e o governo indicou uma curva de crescimento entre 2,2% e 3,2% do total das despesas primárias e que poderia ser maior, caso o superávit fique acima da meta. O governo não deixou claro quais investimentos e qual seria exatamente o piso, mas 2,2% das despesas significam investimentos próximos de R\$45 bilhões esse ano, crescendo para R\$65 bilhões até 2026".



"As projeções de trajetória da dívida apresentadas foram bastante agressivas. Na nossa simulação, em um cenário de 1% de superávit a partir de 2026 e juros reais convergindo para 3%, a dívida seria estabilizada em 79% do PIB a partir de 2026, enquanto o governo projeta, no cenário mais otimista, 73% de dívida/PIB em 2026".

*Fábio Giambiagi, um dos autores de 'Antologia da Maldade II' — Foto: Leo Martins/Agência O Globo*

**Fabio Giambiagi, pesquisador do Ibre**



"O arcabouço se parece ao de uma empresa deficitária em recuperação judicial que promete se tornar fortemente superavitária em dois anos, sem explicar que custos cortará, qual é a estratégia e como aumentará suas vendas. Um simples exemplo dá uma ideia do 'realismo mágico' envolvido: dia 22 o governo divulgou a primeira revisão trimestral das contas de 2023, mostrando um déficit de 1 % do PIB.

Hoje, dia 30, no ano inicial da apresentação esse resultado já diminuiu para 0,5 % do PIB. O que aconteceu em 8 dias para justificar tal revisão? É mais fácil o Vasco ser campeão do Brasileirão do que fechar muito a curva de juros tendo por base essa apresentação."

**Zeina Latif, consultora econômica da Gibraltar — Foto: Edilson Dantas/Agência O Globo**

### **Zeina Latif, consultora econômica da Gibraltar**

"Achei precipitada a divulgação. Não vejo uma proposta suficientemente madura. Sinal disso é a própria falta de texto. Parece muito mais uma proposta de piso do que de teto de despesas. Há um incentivo para buscar aumento da carga tributária, o que enfrentará dificuldades no Congresso. Assim, o compromisso (não é meta) com resultado fiscal poderá ser inviabilizado.



Como efeito de segunda ordem, também gera incentivo para expansão de crédito de bancos públicos para estimular o PIB e, assim, a arrecadação. Inseriu uma grande complicação que é a necessidade de estimar a surpresa com arrecadação, para acionar o teto. A regra não é exatamente simples."

### **Silvia Matos, economista do Ibre/FGV**

"Aspectos positivos: Finalmente temos uma regra. Uma primeira impressão é positiva, pois há uma meta ambiciosa de superávit primário para os próximos anos, algo que não está contemplado nas expectativas dos agentes econômicos. Além disso, há uma previsão de déficit primário aquém do esperado pelo mercado e pelo próprio governo há algumas semanas atrás, em 2023.

E, por fim, alguma trava no aumento dos gastos, aquém do crescimento das receitas, ou seja, o compromisso de pouparmos uma parte das receitas, caso elas cresçam muito. O que é negativo: Para a nova regra ser crível, ou seja, termos superávit no horizonte futuro, temos que ter aumento de receitas. Pois as despesas crescem sempre.

Tem piso para as despesas. E o governo terá condições de aprovar aumento de receitas? O Congresso vai aprovar? Se conseguir, vamos ter mais gastos, mas ao mesmo tempo, superávit primário. O que é necessário. Sem ele, não haverá sustentabilidade fiscal", afirmou.

### **Felipe Salles, economista-chefe do C6 Bank:**

"O arcabouço fiscal apresentado indica a busca pela elevação do superávit primário ao longo do tempo. O ajuste proposto é ambicioso: zerar o déficit primário do governo federal em 2024 e obter um superávit de 1% do PIB em 2026. Esses resultados, caso alcançados, seriam um passo relevante na direção de estabilizar a dívida do governo.

Na nossa visão o resultado primário necessário para estabilizar a dívida como percentual do PIB é de cerca de 2,0% a 2,5%. No entanto, apesar de os objetivos serem claros, ainda faltam detalhes de como eles seriam alcançados. Apesar do arcabouço fiscal estabelecer uma limitação ao crescimento das despesas, aparentemente a maior parte do ajuste acabaria recaindo sobre a necessidade de um aumento das receitas."

### **Andrea Damico, sócia e economista-chefe da Armor Capital**

"Mostra realmente que o governo tem algum compromisso com o fiscal, e portanto, está impondo um limite para os gastos, com 70% da receita, mas limitado ao crescimento de 2,5% em termos reais.

Nesse primeiro ponto é um compromisso interessante, que traz mais previsibilidade realmente. Conseguimos fazer as contas [sobre a trajetória da dívida pública]. Porém, faltam vários detalhes, quais os parâmetros foram utilizados. O texto do projeto, não só o powerpoint, deve elucidar isso”.

"Com os nossos números de atividade econômica e juros, não conseguimos chegar nos mesmos números apresentados de trajetória de dívida pública, o que nos leva a crer que o governo está considerando uma trajetória de PIB mais forte e queda de juros maior do que a projetada nas nossas contas. Boa parte do mercado, quando for simular, vai ter um pouco de dificuldade de chegar exatamente na trajetória [mais otimista] que o governo [projeta] de dívida pública [a partir do novo arcabouço fiscal]"

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/03/2023

## ARCABOUÇO FISCAL NÃO É ‘BALA DE PRATA’ E CRIARÁ COLCHÃO PARA O PAÍS, DIZ HADDAD; REGRA É CRÍVEL, GARANTE TEBET

Nova regra fiscal prevê alta real de gastos e piso para investimentos; entenda

Por Manoel Ventura — Brasília



### Fernando Haddad detalha o novo arcabouço fiscal Diogo Zacarias/MF

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, apresentou nesta quinta-feira a proposta do novo arcabouço fiscal, a regra de controle das contas públicas que vai substituir o teto de gastos. Ao defender a proposta, Haddad afirmou que a norma irá criar um “colchão” para o país atravessar momentos difíceis da economia e defendeu a necessidade de o Brasil recuperar a credibilidade nas contas públicas.

### A nova regra prevê:

- Um crescimento real das despesas entre 0,6% e 2,5% ao ano. Esses são o piso e o limite máximo de avanço dos gastos, sempre acima da inflação.
- Piso para os aportes em investimentos. Esse piso será de R\$ 75 bilhões mais a inflação do ano.
- As contas públicas terão metas. Em 2024, o déficit será zerado e, a partir de 2025, são previstos superávits
- Gastos do Fundeb e a ajuda financeira para estados e municípios bancarem o piso da enfermagem ficarão fora da regra.

Haddad afirmou que a fórmula proposta pelo governo não é uma "bala de prata" para resolver a situação das contas públicas e adiantou que haverá um novo pacote para ampliar a arrecadação do governo em até R\$ 150 bilhões por ano.

— Isso aqui (o novo arcabouço fiscal) não é uma bala de prata que resolve tudo. É o começo de uma longa jornada. É um plano de voo de como vamos enfrentar o problema da economia brasileira.

### Tributação sobre setores não onerados

O ministro afirmou que o governo atuará para recompor a base tributária que garante a arrecadação do governo, mas negou que isso vá representar um aumento da carga sobre os contribuintes. Ele defende a maior cobrança sobre aqueles que hoje quase não pagam imposto e descartou a criação de impostos como a CPMF.

— Temos muitos setores que estão demasiadamente favorecidos com regras de décadas. Vamos, ao longo do ano, encaminhar medidas para dar consistência a esse anúncio. Sim, contamos com setores que estão beneficiados e setores novos que não estão regulamentados — disse. — Vamos fechar os ralos do patrimonialismo brasileiro e acabar com uma série de abusos que foram cometidos contra o Estado brasileiro.

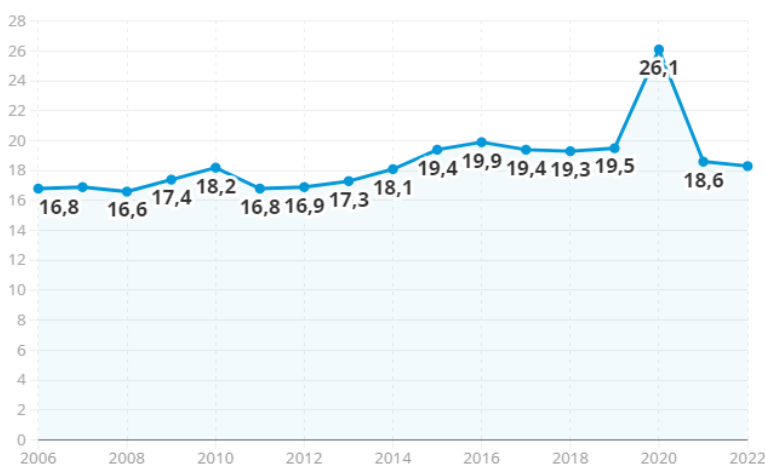
O ministro disse que todos serão beneficiados se quem não paga impostos passarem a pagar.

**— Se quem não paga imposto, passar a pagar, todos nós vamos pagar menos juros. É isso que vai acontecer. Agora para isso acontecer, aquele que está fora do sistema tem que vir para o sistema.**

### Regra 'crível'

#### Evolução das despesas

Em percentual do PIB



Fontes: Banco Central e Tesouro Nacional

Ao lado de Haddad durante apresentação da regra fiscal, a ministra do Planejamento, Simone Tebet, afirmou que o foco principal da nova regra não é diminuir despesas, mas sim ampliar a qualidade dos gastos.

— Depois dos primeiros números já checados, podemos garantir que essa regra fiscal é crível, é possível e temos condição de cumpri-la. Porque ela tem flexibilidade e permite que façamos ajustes para atingir as metas. Estamos convictos que, se o Congresso aprovar esse arcabouço, conseguiremos atingir a meta: diminuir as despesas dentro do possível com qualidade do gasto público. E vamos procurar zerar esse déficit e ter possibilidade de superávit

em 2025 — afirmou a ministra.

### O que vai determinar o crescimento das despesas

- As despesas do governo deverão crescer abaixo da expansão das receitas.
- Os gastos só poderão subir o equivalente a até 70% da variação da receita. A receita apurada será entre julho e um junho, já que o Orçamento é enviado em agosto. Em 2024, por exemplo, a receita considerada será entre julho de 2022 e junho de 2023.
- Não poderá, porém, haver crescimento menor que 0,6% acima da inflação e superior a 2,5% real, por ano.

As contas públicas terão metas de superávit. A previsão, para este ano, é de um déficit primário (receitas menos despesas, descontando o pagamento de juros da dívida pública) de 0,5% do PIB. Em 2024, este déficit ficaria zerado. E, em 2025, haveria um superávit de 0,5% do PIB.

Essas metas de resultado primário seriam cumpridas dentro de bandas, com um intervalo de 0,25% para mais e para menos. Para este ano, a margem é de um déficit entre 0,25% do PIB e 0,75% do PIB.

Durante a entrevista, o ministro da Fazenda disse que, como as novas regras preveem que o crescimento das despesas esteja atrelado ao das receitas, o país poderá formar uma espécie de "colchão" para atravessar momentos difíceis na economia.

**— Você faz colchão na fase boa para poder usar na fase ruim e não deixar que o Estado se desorganize. Você dá segurança, não só para empresário que quer investir, mas para famílias**

***que precisam do apoio do Estado no que diz respeito aos serviços essenciais — afirmou o ministro.***

Caso o resultado das contas venha melhor do que a banda superior da meta anual, o excedente poderá ser usado para financiar os investimentos. Por outro lado, se o governo não conseguir atingir sequer o piso da meta de primário, o crescimento das despesas ficará limitado a 50% da alta das receitas no ano seguinte.

### **Definição de metas para quatro anos**

Porém, as despesas federais sempre crescerão ao menos 0,6% ao ano acima da inflação. Não será possível um incremento menor ou mesmo redução, mesmo se a receita cair. Ou seja, mesmo que um futuro governo queira reduzir o tamanho do Estado, não será possível.

Da mesma forma, o máximo que as despesas poderão crescer serão de 2,5% ao ano acima da inflação.

***— O mantra é dar estabilidade e previsibilidade  
— disse o secretário do Tesouro, Rogério Ceron.***

As metas de resultado para as contas públicas (seja déficit ou superávit) serão definidas para um ciclo de quatro anos a partir de o começo de um governo. Por exemplo: o governo Lula definirá as metas entre 2024 e 2027. Hoje, as metas são definidas anualmente. O novo arcabouço não poderá permitir a alteração das metas.

A ideia do arcabouço fiscal é equilibrar despesas, mas manter o crescimento do investimento público. Pela meta da equipe econômica, esse indicador saltaria 2,2% do PIB, este ano, para 4,2% em 2030. A meta é ambiciosa. Para se ter uma ideia, entre 2002 e 2010, o melhor momento do investimento público foi de 2,6% do PIB em 2010.

### **Dívida em alta**

O governo ainda apresentou diferentes cenários para a dívida pública. No mais otimista deles, a dívida do governo seria equivalente a 73,58% do PIB em 2026. Hoje, a dívida é de 73,1% do PIB (R\$ 7,3 trilhões). Portanto, a dívida não entraria numa trajetória de queda durante o governo Lula. Para Haddad, porém, o que faz a dívida cair é o crescimento econômico.

***— Com uma boa regra e condições sustentáveis de crescimento, esse problema (dívida elevada) desaparece do cenário — disse***

Depois de polêmicas sobre a possibilidade de o arcabouço reduzir espaço para investimentos, Haddad afirmou que a regra tem “100% de consenso” dentro do governo.

### **Saúde e educação**

O governo ainda antecipou que avalia mudanças nas regras de correção para saúde e educação. Esses pisos tiveram trava após a aprovação do teto de gastos do governo Temer, em 2016. Com a revogação do teto, volta a valer a previsão constitucional anterior, que fixava os gastos com essas áreas sociais como um percentual da receita do governo.

A Constituição prevê uma obrigação para gastos com saúde e educação proporcional à arrecadação do governo. As vinculações constitucionais são as seguintes:

- Saúde: o governo precisa gastar no mínimo 15% de sua receita corrente líquida.
- Educação: o governo precisa gastar no mínimo 18% da receita com impostos.

As despesas com essas áreas, porém, seguem dentro da regra geral. Se houver, por exemplo, uma alta maior de saúde, outras despesas serão prejudicadas.

***— Nós entendemos que há critérios que podem ser melhores que a mera indexação — afirmou Ceron.***



## CAMPOS NETO DIZ QUE EXISTE 'BOA VONTADE DA FAZENDA' EM FAZER 'ARCABOUÇO ROBUSTO'

Presidente do BC disse, no entanto, que ainda não viu detalhes do projeto

Por *Fernanda Trisotto* — *Brasília*



**Roberto Campos Neto - Foto : BCB/Diculgação**

O Banco Central, Roberto Campos Neto, diz que há boa vontade do Ministério da Fazenda em fazer um projeto robusto sobre o arcabouço fiscal, mas que não teceria comentários profundos sobre a proposta porque não conhece o desenho final.

— Eu destaquei que existe uma boa vontade muito grande da Fazenda em fazer um arcabouço robusto. Quando olhamos o arcabouço, sem a calibragem dos parâmetros, parecia bastante razoável, mas faz algum tempo e não tivemos atualização. Quero reconhecer o esforço feito pelo Ministério da Fazenda em um projeto que é duro, num governo que tem bastantes divisões e denota claramente uma preocupação com a trajetória da dívida.

Campos Neto participa da divulgação do Relatório Trimestral de Inflação, na sede do Banco Central, nesta quinta-feira. Na ocasião, o presidente do BC rebateu o governo e disse que o trabalho da autoridade monetária é técnico, além de ressaltar que o custo de não combater a inflação é muito alto, e é sentido no longo prazo de uma forma mais severa.

Ele disse que viu uma apresentação da proposta que não tinha a calibragem de parâmetros. Agora, o BC vai analisar o desenho e estudar como isso será incorporado nas projeções da autoridade monetária.

— A gente ainda não olhou os detalhes (do arcabouço). Tivemos uma exposição ao arcabouço e entendemos que haveria ainda calibragem nos parâmetros. Vamos olhar e analisar o que está sendo anunciado. O importante para a gente é como incorporamos isso nas nossas projeções — afirmou Campos Neto.

### **O presidente do BC acrescentou:**

— Nós não fazemos fiscal, mas incorporamos isso nas nossas expectativas. Temos um regime que se baseia em câmbio flutuante e um sistema de metas que têm uma âncora fiscal. Precisamos avaliar e ver como será a trajetória do que foi anunciado.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 30/03/2023

## FAZ SENTIDO UNIR GALEÃO COM AEROPORTO DE RESENDE E MANTER SANTOS DUMONT COM INFRAERO? ESPECIALISTAS RESPONDEM

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. Analistas apontam 'puxadinho'

Por *Geralda Doca e Ivan Martínez-Vargas* — *Brasília e São Paulo*

Disposto a manter a Changi, concessionária de Cingapura, no controle do Galeão, o governo federal avalia relincar o terminal em bloco, junto com o aeroporto de Resende, no Sul Fluminense. Especialistas, porém, reagiram com ceticismo à proposta.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, a operadora poderá participar da disputa e baixar o valor da outorga (valor pago pelo concessionário ao poder concedente). No início do mês, a concessionária informou que havia desistido de devolver o Galeão à União e que queria negociar sua permanência no país.



**O Aeroporto Internacional Tom Jobim/Galeão, no Rio – Foto : Domingos Peixoto/Agência O Globo**

A lei que permite relicitações, editada em 2017, veda que a concessionária que desiste de um ativo possa participar do novo leilão. Daí a ideia de relicitar o aeroporto em bloco com outro terminal. Isso, no entendimento do governo, abriria caminho para que a Changi pudesse participar.

Assim, conseguiria reduzir a outorga, já que o Galeão foi leiloadado com premissas em volume de passageiros que nunca foram alcançadas. Ele foi arrematado em 2013, por R\$ 19 bilhões, com ágio de 294%.

— 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.

Advogados que atuam em grandes casos na área de infraestrutura afirmam que a interpretação do ministério contraria o espírito da lei de relicitações. Para eles, órgãos de controle devem questionar o desenho de um novo bloco apenas para que Changi participe.

O argumento é que a inclusão apenas do aeródromo de Resende não seria suficiente para mudar o perfil do ativo, já que se trata de um aeroporto de pequeno porte que não recebe voos comerciais. Hoje, o local tem apenas uma pista, de 30 metros de largura e 1.300 metros de comprimento. O aeroporto não tem equipamentos que permitam aterrissagem por instrumentos.

### 'Um puxadinho'

O advogado Ordélio Azevedo Sette, que atua há décadas em grandes projetos de infraestrutura, considera a ideia “um puxadinho”.

— É uma interpretação forçada da lei da relicitação para vender o terminal (Galeão) de qualquer jeito. O aeroporto de Resende não tem nada em termos de movimento se comparado ao Galeão, não mudaria a natureza do lote. O Tribunal de Contas da União pode bloquear isso — disse.

Para a advogada Leticia Queiroz, sócia do escritório Queiroz Maluf, a proposta não está em linha com a lei e pode enfrentar resistências:

— O que o governo pode fazer é editar uma medida provisória para mudar a lei. Órgãos de controle podem e certamente farão observações.

### Aeroporto está com prefeitura

O terminal de Resende foi delegado à prefeitura da cidade em 2012, por 35 anos.

A prefeitura de Resende informou que tem interesse em devolver o terminal para a Infraero: “No momento, se devolver para União é a garantia de que as obras necessárias serão realizadas e que haverá solução para trazer voos noturnos e por instrumentos, a atual gestão é favorável. É preciso ressaltar que não existe orçamento próprio municipal para realizar obras e a compra dos equipamentos necessários.”



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

Em nota, a RIOGaleão, que administra o aeroporto internacional e é controlada por Changi, informou que “assinou — com ressalvas — o termo aditivo que permite a continuidade do processo de relicitação do Aeroporto Internacional Tom Jobim, e segue à disposição para contribuir na identificação de alternativas para a administração desse

sítio aeroportuário.”

### **Santos Dumont sem leilão**

Um dos principais problemas citados no debate sobre o futuro do Galeão é a concorrência com o Santos Dumont, localizado no Centro do Rio. França disse ainda que o Santos Dumont permanecerá com a Infraero.

— 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.

### **Sobrevida à Infraero**

Para Claudio Frischtak, sócio da consultoria Inter.B, a ideia de leiloar o Galeão com o terminal de Resende e manter o Santos Dumont com a Infraero tem problemas:

-- Seria uma alternativa criativa se não existisse o Santos Dumont -- diz Frischtak.

O especialista em infraestrutura mencionou que um dos entraves seria como tornar o Galeão sustentável com concorrência do Santos Dumont, nas mãos da Infraero.

Segundo ele, o plano do governo anterior de leiloar o Galeão com Santos Dumont seria melhor solução porque permitiria uma coordenação das operações nos dois aeroportos. Essa saída, destacou, é defendida pelas autoridades do Rio para fazer com que o Galeão volte a ser uma porta de entrada no o país.

- Não tem lógica manter o Santos Dumont com a Infraero. A concorrência com o Galeão vai continuar - emendou André Soutelino, sócio da A.L.D.S. Sociedade de Advogados.

Ele alertou que o "jogo ficará aberto" a outros concorrentes com novo leilão do Galeão e que a medida poderá abrir precedentes. Além disso, destacou, um dos principais problemas do Galeão e o acesso, a falta de segurança.

França destacou que, ao contrário do que defendia o governo anterior, que queria a extinção da Infraero, a estatal será reforçada. Ele também afirmou 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. Determinei que a Secretaria de Aviação Civil contratasse a Infraero para fiscalizar esses aeroportos. A Infraero fará uma avaliação de todos os aeroportos, diariamente.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 30/03/2023**

## LIRA DIZ QUE ARCABOUÇO FISCAL É 'BOM COMEÇO' E TRABALHARÁ PARA APROVAÇÃO DO PROJETO EM ABRIL

Presidente da Câmara disse que ainda aguarda a chegada da proposta à Casa para analisar os detalhes

*Por Geralda Doca*



**Arthur Lira seminário 'Liberdade de Expressão, Redes Sociais e Democracia' – Foto : Reprodução**

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), disse que novo arcabouço fiscal apresentado nesta quinta-feira pelo governo é "um bom começo". Ele mencionou que a nova regra será uma diretriz mais flexível em relação ao atual teto de gastos, que limita o crescimento da despesa à inflação.

Lira afirmou que vai trabalhar para aprovar a proposta na Casa em abril e que a relatoria será entregue a parlamentar do Progressista, seu partido. Mas que aguarda a chegada da proposta na Casa para analisar os detalhes.

Contudo, Lira chamou a atenção para os desdobramentos do novo arcabouço fiscal, a necessidade de aprovar projetos para que ele tenha eficácia. Citou a reversão de subvenções e incentivos fiscais para manter a arrecadação.

- O X (da questão) vai ser as negociações para ver quais projetos vamos ter que aprovar - disse Lira ao conversar com jornalistas na chegada à Câmara dos Deputados.

Ele citou a promessa do governo de não aumentar a carga fiscal, mas fazer com que quem não paga imposto comece a pagar.

- Acho que o governo vai nessa linha e propor modificações nos incentivos fiscais concedidos ao longo do tempo.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 30/03/2023*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

## LIRA FALA EM 'AJUSTES' PARA EVITAR QUE NOVO ARCABOUÇO FISCAL LEVE A AUMENTO DE IMPOSTOS

Presidente da Câmara dos Deputados classificou nova regra como mais flexível e 'um bom começo'

*Por Marlla Sabino e Iander Porcella*

BRASÍLIA - O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), afirmou nesta quinta-feira, 30, que, após a aprovação do novo arcabouço fiscal, será necessário fazer ajustes na legislação para se adequar às novas regras. Segundo ele, essas alterações são remetentes a isenções, desonerações e incentivos fiscais para evitar uma alta de impostos pelo governo.

De acordo com Lira, o arcabouço será uma diretriz "mais flexível" que o teto de gastos. "É um bom começo. Faz parte daquilo que já estávamos tratando. Tivemos alguns detalhes, do que se pretende fazer, as metas, os efeitos. Lógico que o arcabouço vai ser uma diretriz mais flexível do que é o teto hoje", afirmou.



Ele disse acreditar que o governo irá propor as alterações nessas modificações tributárias que aconteceram ao longo do tempo. “O x [da questão] vai ser as nossas negociações para ver que projetos e que votações nós vamos ter que fazer após para ajustar o arcabouço”, disse. “Como, por exemplo, na tese que o governo defende de não aumentar impostos e fazer com que quem hoje não paga impostos, passe a pagar. O que nos remete a isenções, desonerações, subvenções, incentivos fiscais”, emendou.

A proposta do novo arcabouço para substituir o teto de gastos foi apresentada pela equipe econômica mais cedo, após o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, se reunir com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e líderes partidários para tratar sobre o tema. Ontem, Haddad já havia se reunido com Lira e líderes da Câmara. A nova regra prevê que, a cada ano, o crescimento máximo dos gastos públicos seja de 70% do crescimento da receita primária (ou seja, da arrecadação do governo com impostos e transferências).



**Fernando Haddad, ministro da Fazenda, e Simone Tebet, ministra do Planejamento, durante coletiva de apresentação do novo arcabouço fiscal Foto: Sergio Lima / AFP**

Durante a apresentação, Haddad afirmou que o texto do arcabouço ainda está sendo redigido e sinalizou que deve ser enviado ao Congresso Nacional na próxima semana. Segundo ele, o governo não pretende aumentar a alíquota dos impostos existentes, mas vai buscar recompor a arrecadação cobrando de setores “mais abastados”, que, segundo ele, não são atualmente tributados.

“Se por carga tributária se entende criação de novos tributos ou aumento de alíquota dos tributos existentes, a resposta é: não está no nosso horizonte. Não estamos pensando em CPMF, não estamos pensando em acabar com Simples, não estamos pensando em reonerar a folha de pagamentos”, declarou o ministro.

Haddad citou o exemplo das “big techs” (grandes empresas de tecnologia) como sistemas “à margem” da tributação. “Se quem não paga imposto passar a pagar, todos nós vamos pagar menos juros, para isso acontecer, quem tá fora do sistema tem que vir pro sistema”, afirmou o ministro.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 30/03/2023*

## **ARCABOUÇO FISCAL PODE NÃO ESPECIFICAR CORTE DE DESPESAS EM CASO DE DESCUMPRIMENTO DA META**

Gatilho prevê que caso o resultado primário não seja alcançado, crescimento das despesas cai de 70% para 50% do aumento de receitas

*Por Adriana Fernandes e Anna Carolina Papp*

BRASÍLIA - O secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, afirmou que ainda não está definido se o governo indicará no projeto de lei do novo arcabouço fiscal as medidas que terão de ser tomadas para frear o crescimento de despesas caso a meta de resultado primário (receitas menos despesas) não seja atingida. Ele defendeu, porém, que o governo tenha flexibilidade para fazer as escolhas.

“Você vai ter de deixar de crescer o tanto que gostaria. Crescer menos na área de pessoal, realizar menos concurso... Ainda estamos discutindo se já deixamos claro a sequência de medidas”, afirmou Ceron. “O Brasil já viu muito tempo de blefe, de prometer que vai cumprir e, quando não atende, faz PEC em cima de PEC. A escolha desses movimentos é social e política”, afirmou.

O novo arcabouço prevê que, caso a meta de resultado primário não seja cumprida, o crescimento das despesas cairá de 70% para 50% do aumento de receitas. “Ela tem um incentivo muito forte a você performar acima do resultado primário para poder aumentar os investimentos. Se não conseguir ficar

dentro da banda (intervalo), (a despesa) só pode crescer 50% do aumento da receita. É uma força de movimento, uma recuperação do resultado primário para o exercício seguinte”, disse.

A trajetória prevista pelo governo é zerar o rombo das contas públicas em 2024, fazer um superávit de 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2025 e, no último ano do governo Lula, em 2026, a projeção é de um resultado no azul de 1% do PIB. Essas metas têm bandas, ou seja, um intervalo de 0,25 ponto percentual para cima e para baixo.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 30/03/2023**

## PRIMEIRO PEDÁGIO 100% ELETRÔNICO DO PAÍS ESTREIA NESTA SEXTA

Rio-Santos terá praças de cobrança sem cabines distribuídas em três pontos da rodovia

**Por Elisa Calmon**

O primeiro pedágio integralmente eletrônico (free flow) do País começa a operar nesta sexta-feira, 31, na Rio-Santos (BR-101). As praças de cobrança sem cabines, distribuídas em três pontos da rodovia, servirão de referência para implementar o modelo na Via Dutra nos próximos anos. O pagamento será realizado por tags instaladas nos para-brisas ou leitura da placa. No segundo caso, deve ser efetuado em até 15 dias para evitar multas ou perdas de pontos na carteira de motorista.



***O primeiro pedágio integralmente eletrônico (free flow) do País começa a operar nesta sexta-feira, 31, na Rio-Santos***  
**Foto: Nilton Fukuda/Estadão**

Não há uma projeção de quanto a CCR deve economizar com a operação dos três pórticos instalados em Paraty (km 538), Mangaratiba (km 447) e Itaguaí (km 414). “É uma operação mais barata, mas não estamos fazendo isso em busca de benefício econômico”, afirma Eduardo Camargo, presidente da CCR Rodovias. O executivo explica que os valores poupados geram um crédito a favor do poder concedente, que pode ser redirecionado para novas obras ou reduções de tarifas, por exemplo. Ele destaca ainda a possibilidade de atingir a “justiça tarifária”, com usuários pagando apenas pela distância percorrida.

Até o momento, não havia pedágio na Rio-Santos. Com isso, não foram realizadas demissões para a implantação do free flow. Camargo destaca que o pedágio eletrônico cria empregos mais qualificados, e com salários maiores, principalmente na área de backoffice. A concessionária informa que gerou cerca de 500 postos de trabalho no último ano em função dos investimentos nos trabalhos iniciais.

O modelo free flow estava sujeito à aprovação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), publicada no Diário Oficial da União (DOU) em 21 de março. Além disso, o início da cobrança dependia de investimentos iniciais da CCR na rodovia nos 270 km administrados pela empresa, conforme previsto na licitação. Entre os valores aportados pela companhia, R\$ 7,4 milhões foram em ISSQN (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza) pagos para as cidades lindeiras, situadas na beira da rodovia, entre maio de 2022 e fevereiro de 2023.

Questões ambientais contribuíram para a escolha da BR-101 para estreitar o free flow. “Queremos evitar uma intervenção em uma região que já é frágil ambientalmente”, diz Camargo, lembrando dos efeitos das fortes chuvas na rodovia. Os planos da CCR para a Via Dutra também foram levados em consideração. “A meta é utilizar a Rio-Santos de teste para depois implementar em uma região mais caótica”, afirma. O contrato da concessionária prevê a cobrança na modalidade free flow na região metropolitana de São Paulo a partir de 2025.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 30/03/2023**

## CÂMARA APROVA MP QUE PRORROGA ATÉ 2024 CRÉDITO PRESUMIDO PARA MULTINACIONAIS BRASILEIRAS

Medida também permite que as multinacionais considerem de forma consolidada lucros e prejuízos de todas as suas controladas fora do País na apuração do lucro real

*Por Iander Porcella*

BRASÍLIA - A Câmara aprovou na noite de quarta-feira, 29, a medida provisória (MP) que prorroga até o fim de 2024 o prazo de vigência do crédito presumido e do regime de consolidação para multinacionais brasileiras. O relator da proposta, deputado Danilo Forte (União Brasil-CE), decidiu manter o texto original da MP, com a rejeição de todas as emendas apresentadas. O texto vai agora para o Senado.



***Câmara aprovou MP que prorroga até o fim de 2024 o prazo de vigência do crédito presumido e do regime de consolidação para multinacionais brasileiras Foto: Wilton Júnior/Estadão***

Por meio do crédito presumido, uma empresa controladora no Brasil que tenha controladas no exterior tem direito a deduzir até 9% do Imposto de Renda PJ que incide sobre a parcela positiva de seu lucro real. A dedução vale para investimentos em atividades de fabricação de bebidas, produtos alimentícios, construção de edifícios e obras de infraestrutura.

A medida também permite que as multinacionais brasileiras considerem de forma consolidada lucros e prejuízos de todas as suas controladas fora do País na apuração do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL). Nesse caso, as controladas não podem estar localizadas em paraísos fiscais.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) atuou no Congresso para a aprovação da MP. A renúncia fiscal estimada para 2023 com as medidas, em cálculo feito pela Receita Federal, é de R\$ 4,2 bilhões. Antes da MP, o crédito presumido e o regime de consolidação para as multinacionais brasileiras acabaria no fim de 2022.

“Nessa situação em que se encontra a indústria nacional, nós fazemos aventar a possibilidade de garantir benefícios que possam dar à indústria brasileira uma equidade na competição internacional pelos mercados”, disse Danilo Forte.

### **Esforço concentrado para MPs**

Enquanto permanece o impasse entre Câmara e Senado sobre o rito de tramitação das Medidas Provisórias editadas pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, os deputados começaram nesta semana a votar as medidas restantes do governo Bolsonaro. Outras quatro já foram aprovadas por consenso e seguem agora para análise do Senado.

Uma delas diminui a taxa de fiscalização usada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) para a verificação de cronotacógrafos, que monitoram a velocidade, o tempo e a distância percorrido por veículos. Essa cobrança ocorre sempre que o Inmetro verifica um desses instrumentos.

Outra MP muda a tabela usada para o cálculo dos vencimentos de pessoal civil e militar a serviço da União no exterior. A medida determina que os pagamentos que não sejam considerados indenização devem observar o teto do funcionalismo, usando como base a paridade entre o real e o dólar.

Também foi aprovada uma medida que prorroga contratos temporários de profissionais da saúde no Rio de Janeiro, de dezembro de 2023 para dezembro de 2024. Outra MP aprovada autoriza a Caixa a

administrar os recursos arrecadados pelo DPVAT em 2023. O seguro prevê indenizações a vítimas de acidentes de trânsito.

### Perse

A Câmara adiou para depois do feriado de Páscoa a votação da medida provisória (MP) que limita os incentivos fiscais do Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse). Havia expectativa de aprovação de duas emendas que, nos cálculos do governo, teriam um impacto fiscal de R\$ 27 bilhões, apurou o Estadão/Broadcast.

“Vão refazer as contas. Vamos diminuir muitos setores e fazer uma peneira para só ficar alguns que são a essência da derrubada do veto do Perse”, disse à reportagem uma fonte que acompanha as discussões.

O Perse foi criado durante a pandemia de covid-19 para socorrer empresas afetadas pela emergência sanitária. No ano passado, contudo, o governo Bolsonaro editou uma MP para limitar as atividades que contam com alíquotas zero de Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ), da Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL), de PIS/Pasep e da Cofins. A medida restringe a isenção fiscal a atividades efetivamente relacionadas ao setor de eventos.

O texto original da MP havia sido mantido pelo relator, deputado José Guimarães (PT-CE), que é o líder do governo na Câmara. Mas integrantes da base querem derrubar a limitação para os benefícios fiscais, que hoje incluem também turismo e cultura.

Na quarta, Guimarães e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, se reuniram com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), para tratar do assunto. “Talvez saiam algumas empresas de capital estrangeiro do setor de eventos e hoteleiro”, disse a fonte, em referência ao conteúdo das emendas à MP que devem ser aprovadas.

No último dia 22, o líder do PSB na Câmara, Felipe Carreras (PSB-PE), promoveu um jantar em comemoração aos resultados do Perse. O evento, em Brasília, contou com a participação de Lira, de parlamentares e de quatro ministros do governo Lula, além do presidente da Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur), Marcelo Freixo.

“Estamos mostrando a união dos setores que mais geram empregos no Brasil e hoje está fortalecido graças ao Perse. Vamos ver o Parlamento trabalhando como nunca para ajudar eventos, turismo e cultura”, declarou Carreras na ocasião.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 30/03/2023*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### CASA DOS VENTOS FECHA COM A VESTAS MAIOR COMPRA DE TURBINAS EÓLICAS DA AMÉRICA LATINA

Ao todo serão 291 aerogeradores, que vão totalizar 1,3 gigawatts de potência, para o Complexo Eólico Babilônia Centro, na Bahia, e para o Complexo Eólico Serra do Tigre, no Rio Grande do Norte

*Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo*

Para colocar de pé dois empreendimentos eólicos no Nordeste com investimentos na ordem de R\$ 9 bilhões, a Casa dos Ventos fechou acordo com a Vestas para fornecimento de 291 aerogeradores que vão totalizar 1,3 gigawatts (GW) de potência. Este é o maior contrato já realizado pela fabricante



dinamarquesa no mundo para turbinas onshore (localizados em terra) e a maior aquisição de equipamentos de energia eólica registrada na América Latina.



— Foto: Pixabay

A parceria é para o fornecimento de equipamento para o Complexo Eólico Babilônia Centro, na Bahia, com 554 MW de capacidade instalada, que receberá 123 turbinas, e o Complexo Eólico Serra do Tigre, no Rio Grande do Norte, com 756 MW, que contará com 168 turbinas. As máquinas são do modelo V150-4.5MW.

As empresas fazem segredo do valor do contrato dos aerogeradores, mas sabe-se que, em média, os equipamentos custam entre 65% a 75% do valor

global dos empreendimentos.

Em conversa com o Valor, o diretor-executivo da Casa dos Ventos, Lucas Araripe, e o presidente da Vestas América Latina, Eduardo Ricotta, contam que a parceria é de longa data e tornou a Casa dos Ventos a maior cliente da Vestas na América Latina. A fabricante também foi a fornecedora de turbinas para os Complexos Eólicos Folha Larga Sul, Rio do Vento, Babilônia Sul e Umari.

“Para este novo acordo, são 1,3 GW de máquinas. É o maior contrato da Vestas para projetos onshore, o maior da América Latina e um dos maiores do mundo (...). Somando os projetos anteriores e mais este último pedido, chegamos a mais de 3 GW parceria com a Vestas”, diz Araripe.

O executivo explica que a estrutura de financiamento será 30% equity e 70% dívida de longo prazo, sendo o BNDES e o BNB os principais meios. Como última opção, ele também considera o mercado de capitais.

Os projetos estão agora em busca de grandes consumidores para ancorar contratos de fornecimento (Power Purchase Agreement - PPAs, na tradução para o inglês) para o mercado livre, hoje a principal via de expansão da geração de energia renovável no Brasil.

Já Ricotta afirma que a companhia começa agora a mobilizar a fábrica no Ceará para a montagem dos equipamentos. A previsão é que as primeiras entregas comecem em 2024 com o comissionamento previsto para o primeiro trimestre de 2025. Ele prevê que cerca de 800 empregos serão criados por conta da parceria, que vai durar 25 anos para serviços de operação e manutenção.

Diante das tensões geopolíticas, ambiente inflacionário, riscos macroeconômicos e reflexos ligados à pandemia de covid-19, o desafio da Vestas é travar os custos e entregar o equipamento mantendo as margens. A empresa tem apostado em uma cadeia de suprimentos local, mas sabe que é difícil fazer contratos de commodities em longo prazo.

“A primeira coisa que fizemos foi aumentar o número de parceiros na cadeia de suprimentos. aumentamos os fornecedores de torres, transformadores. O segundo ponto que fizemos foi ter mais disciplina na cadeia fazendo compra condicionada aos contratos”, frisa Ricotta.

A parceria acontece em um contexto em que o setor eólico no Brasil está em estado de alerta. Em um momento de aquecimento dos investimentos no segmento, a decisão da americana GE Renewable Energy e mais recentemente da espanhola Siemens Gamesa de suspender a produção de novas turbinas eólicas no Brasil levanta o temor de uma possível escassez de máquinas e aumentos de preços no setor.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/03/2023



## CABOTAGEM SOFRE COM CRISE CLIMÁTICA

Após recuo em 2022, operadoras esperam um ano melhor e aguardam novos dispositivos do governo federal para a aplicação da BR do Mar

*Por O Valor*

Com histórico de crescimento em torno de 10% ao ano, o segmento de cabotagem sofreu um forte revés em 2022 devido à redução da demanda interna: os 203,3 milhões de toneladas movimentadas representaram recuo de 1,76% em relação a 2021. O clima também influenciou os resultados. Luís Fernando Resano, vice-presidente-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), diz que a seca na região amazônica reduziu o calado e impactou a movimentação de mercadorias na região – a profundidade caiu de 11,4 metros para 9 metros, impedindo a navegação.

Embora a movimentação portuária nacional tenha sido menor, Danilo Ramos, diretor comercial de operações portuárias da Santos Brasil, diz que a empresa registrou aumentos em suas unidades. “Em Ibituba (ES), a alta foi de 18%; em Vila do Conde, em Barcarena (PA), de 10% – ambas por causa da expansão da cabotagem”, conta. “Em Santos, a alta foi de 14%, puxada pelas operações de transbordo e feeder, porque está ocorrendo a chegada de navios maiores que não vão fazer escala nos portos da Argentina e Uruguai, o que deve crescer em 2023.”

Já a BR do Mar, programa de incentivo à cabotagem, segue sem efeitos depois de um ano e quatro meses da aprovação da Lei nº 14.301/2022, que flexibiliza o afretamento de embarcações estrangeiras. O decreto com a regulamentação dos principais pontos não foi publicado pelo governo de Jair Bolsonaro, e o novo governo vai reavaliá-lo, possivelmente com algum dispositivo adicional que gere estímulos à combatida indústria naval.

“Há espaço para se estabelecer qual é o lastro em embarcação própria para o afretamento a tempo, contrato de longo prazo ou para operações especiais”, diz Diogo Piloni, consultor portuário e ex-secretário nacional dos portos. “Havia um debate entre o Ministério da Economia e o de Infraestrutura sobre o que seria contrato de longo prazo. Quanto maior o prazo do contrato, mais restritiva é a regra de afretamento. Esses pontos precisam ser definidos.”

Para Eduardo Nery, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a lei que instituiu a BR do Mar está pronta e o decreto não pode extrapolar o que ela prevê. “Mas sempre há a oportunidade de absorver as políticas públicas do novo governo, abrindo ou fechando um pouco mais o mercado”, observa.

Fabrizio Pierdomenico, secretário nacional de portos e transportes aquaviários, diz que o Ministério de Portos e Aeroportos vai analisar o decreto à luz da nova forma de política pública, com as metas do novo governo de gerar emprego e desenvolvimento. “Não há mais pressão do [então] Ministério da Economia e teremos uma primeira versão até meados de abril”, afirma o secretário.

“A ideia da BR do Mar de permitir navios só com tripulação estrangeira vai ser combatida. Nós defendemos a propriedade de embarcações de bandeira e tripulação brasileiras. Os que vão fazer operações de cabotagem com base apenas em contratos de longo prazo precisam contar com, no mínimo, 15 anos para viabilizar o investimento no navio. E essas empresas devem se limitar ao atendimento do contrato de longo prazo, e não fazer especulação de mercado”, defende o vice-presidente-executivo da Abac.

Por enquanto, as três principais operadoras de cabotagem de contêineres seguem encomendando seus navios no exterior. Marcus Voloch, CEO da Aliança Navegação e Logística, controlada pela Maersk, diz que a BR do Mar não faz falta para a empresa, que tem oito navios, sendo seis brasileiros e dois a casco nu. Com o lastro de seis navios, a empresa pode trazer mais duas embarcações.

A Aliança está investindo em duas barcas oceânicas de transporte de contêineres feitas no Brasil pelo Estaleiro Rio Maguari, em Belém (PA). As embarcações têm capacidade para 700 contêineres e



gerador para contêiner refrigerado. O projeto, que teve início em dezembro de 2021, inclui dois empurradores e tem previsão de entrega até 2024.

“Nós tentamos muito contratar navio da indústria nacional, mas não vimos segurança. O projeto da barcaça foi uma aposta na competência do estaleiro Rio Maguari, com um projeto conjunto. Nossa expectativa é de que, após a conclusão, o estaleiro esteja pronto para um passo mais grandioso. Para navio contêineiro, ainda não há estaleiro apto no Brasil. O mais próximo seria o EAS, mas ele só fez navios para o setor de petróleo e está em recuperação judicial”, argumenta Voloch.

Segundo ele, 2022 foi um ano desafiador, com queda de 8% na cabotagem, seca em Manaus e queda de market share de 54% para 50,5%. O início de 2023 foi positivo, mas há preocupação com a conjuntura global, os juros altos no Brasil e a crise do varejo, cujas empresas estão com dificuldade de conseguir capital de giro.

A Log-In, controlada pela MSC, planeja dois porta-contêineres operando em sua frota em 2024. Eles foram encomendados a estaleiros chineses e começaram a ser construídos em 2021. Os dois navios devem agregar capacidade nominal de 3.158 TEUs cada um, e a primeira unidade está com entrega prevista para o fim de 2023, para entrar em operação em março do próximo ano.

A empresa tem seis navios operando na cabotagem nos trechos de Argentina a Fortaleza (CE) e de Itapoá (SC) a Manaus (AM), em compartilhamento com a Mercosul Line. Uma sétima embarcação – adquirida há dois anos e inicialmente deslocada para o mercado internacional – será incorporada no segundo semestre à cabotagem brasileira num novo serviço para Manaus.

Felipe Gurgel, diretor comercial da Log-In, diz que a empresa teve recordes de receita, volume e resultado, além de ter crescido em market share. Com a aquisição da transportadora Tecmar, a empresa espera uma grande sinergia de conversão do modal rodoviário para a cabotagem. Outra aquisição foi do grupo Oliveira Pinto, de Manaus, para ampliar o braço logístico no Arco Norte.

“Em volume, fizemos 442 mil TEUs, sendo 157 mil TEUs na cabotagem; em receita, alcançamos R\$ 1,3 bilhão; e de resultado operacional chegamos a R\$ 450 milhões. Na cabotagem, crescemos 11% e chegamos a uma participação de 25%”, diz Gurgel.

A Mercosul Line, do grupo francês CMA CGM, anunciou a integração em abril de um novo navio de 3.800 TEUs, substituindo um de seus navios de 2.500 TEUs, visando o aumento da capacidade do serviço BRACO. Segundo a empresa, a rota beneficia diretamente o Amazonas, onde se encontra a Zona Franca de Manaus, que tem 500 empresas.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 30/03/2023*

## AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES DEMANDA NOVOS MODELOS DE PARCERIA

Governos precisam de criatividade para atrair investimentos para modernização de rodovias, portos, aeroportos e ferrovias

*Por Luiz Maciel, Para O Valor*

Após a grande transferência de ativos logísticos para a iniciativa privada nas últimas duas décadas – principalmente no governo de Jair Bolsonaro –, o país tem diante de si agora o desafio de encontrar novas maneiras de captar recursos para renovar e ampliar a infraestrutura de transportes, apontam especialistas. Paulo Resende, coordenador do Núcleo de Infraestrutura da Fundação Dom Cabral (FDC), nota que o programa de privatizações brasileiro foi o maior de todos os países nesse período, garantindo a modernização de rodovias e aeroportos do país, por exemplo, mas sem ajudar na conservação das malhas rodoviária e ferroviária em geral. Maurício Lima, do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), estima que a depreciação dos ativos logísticos do Brasil já esteja por volta de R\$ 100 bilhões, “depois de anos em que o governo investiu apenas 0,1% do PIB na estrutura de transportes, quando deveria investir vinte vezes mais”.



**Maurício Lima, diretor da Ilos: depreciação de ativos logísticos já alcança R\$ 100 bilhões — Foto: Nilani Goettems/Valor**

Com uma malha rodoviária de 1,4 milhão de quilômetros (km), o Brasil tem cerca de 190 mil km pavimentados, dos quais 26 mil entregues à administração privada, segundo dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT). Resende calcula que outros 25 mil km dessas estradas asfaltadas poderiam ser privatizados sem maiores problemas, por receberem mais de 5 mil veículos/dia. “Para conservar as que restam, bem como

pavimentar novas estradas, o governo vai precisar ser criativo para encontrar recursos. Uma possibilidade é a emissão de títulos, o que já deu certo em países como os Estados Unidos e a Alemanha e está sendo cogitado no Chile”, afirma.

O governo atual ainda não emitiu nenhum sinal de que pode aceitar essa sugestão, mas já ordenou que os ministros Renan Filho, dos Transportes, e Márcio França, de Portos e Aeroportos, elaborem até o fim de abril planos para a revitalização e ampliação da estrutura logística, buscando viabilizar novas concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs).

Nesse meio tempo, ambos estão usando a relativa folga orçamentária, garantida pela Emenda Constitucional da Transição, para entregar obras paradas – e, com isso, reforçar a marca de gestão atuante que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva quer imprimir nos primeiros meses de mandato. O orçamento do Ministério dos Transportes para 2023 é de R\$ 23,24 bilhões e o de Portos e Aeroportos, de R\$ 3,98 bilhões. Somados, representam quatro vezes mais do que os R\$ 6,7 bilhões disponíveis para o Ministério da Infraestrutura no ano passado.

“Vamos investir em um ano mais do que foi investido nos últimos quatro anos”, afirmou o presidente em 10 de março, no lançamento da plataforma Mãos à Obra, que reúne os projetos que prefeitos e governadores consideram prioritários para as suas regiões, com orçamentos atualizados. “Os projetos lançados primeiro terão prioridade na análise”, avisou o ministro da Casa Civil, Rui Costa, no mesmo evento.

Antes mesmo de convidar prefeitos e governadores a expor suas reivindicações – a consulta aos administradores estaduais e municipais é outra prática que o governo quer fixar –, a recuperação de oito rodovias federais já está sendo tocada em nove Estados desde janeiro, com promessa de entrega dos trechos renovados em abril. As informações inseridas na plataforma, diz o governo, serão consideradas nas decisões futuras.

No Ministério dos Transportes, o plano deverá prever a recuperação emergencial da malha rodoviária classificada como ruim ou péssima, que soma 13,9 mil km, e o leilão de trechos da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) e da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), cujas obras caminham lentamente. O ministro Renan Filho também apoia a construção da Ferrogrão, ligando Sinop (MT) ao porto de Miritituba (PA), no Arco Norte, cujo projeto é contestado por ambientalistas e foi embargado pelo Supremo Tribunal Federal (STF). Ao levar essa posição ao presidente Lula, porém, o ministro ouviu que o assunto deve ser discutido com a participação de Marina Silva, da pasta do Meio Ambiente, antes de qualquer decisão.

No Ministério de Portos e Aeroportos, a meta para 2023 é preparar a concessão de 20 terminais portuários, na expectativa de garantir R\$ 3,3 bilhões de investimentos – o primeiro deles, no porto de Paranaguá, já foi licitado e captou R\$ 350 milhões. Outros 11 terminais de uso privado (TUPs) também devem ser autorizados, representando investimentos de R\$ 840 milhões. Já a concessão integral de portos públicos – como ocorreu no ano passado com os de Vitória e Riacho Fundo, no Espírito Santo, rompendo uma resistência histórica de sucessivos governos – não deve ser repetida na administração atual.



No caso das ferrovias, não há dúvidas sobre a conveniência – ou mesmo necessidade – de manter a política de leiloar todas as concessões possíveis. Com o trecho inicial da Fiol, entre as cidades baianas de Ilhéus e Caetité, já concedido à mineradora Bamin, do Cazaquistão, que explora minério de ferro na região, a aposta do governo é conseguir interessados em assumir os dois trechos seguintes, que levam a Barreiras – maior polo do agronegócio na Bahia – e depois a Figueirópolis (TO), uma das paradas da Ferrovia Norte-Sul. O trecho até Barreiras tem mais da metade das obras concluída pela estatal Infra S.A., o braço empreiteiro do governo, e a ideia é leiloá-lo junto com o trecho final, que ainda não saiu do papel.

A Fico começa em Mara Rosa (GO), também na Norte-Sul, e vai no sentido oeste até Água Boa (MT) – as obras estão sendo construídas pela Vale, em contrapartida à renovação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas para a mineradora. Os trechos seguintes da Fico, até Lucas do Rio Verde (MT) e depois a Vilhena (RO), talvez dependam da conclusão das obras da Vale para ter as concessões viabilizadas.

Uma ferrovia que também avança com capital privado é a tocada pela Rumo Logística no Mato Grosso, ligando Rondonópolis a Cuiabá e Lucas do Rio Verde, num modelo de concessão estadual. A Rumo é a maior operadora de ferrovias do país, com 14 mil km de linhas férreas – metade da malha existente – conectando regiões produtoras de grãos, combustíveis e produtos industriais aos portos de Santos (SP), Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS).

Já a Ferrogrão tem acumulado críticas tanto pelas soluções de engenharia apresentadas quanto pelo risco de violações ambientais e de ter sido subavaliada. “É um projeto que não para em pé, porque passa por uma região que fica alagada em parte do ano, além de cruzar um parque nacional e áreas indígenas. Seu traçado teria de ser revisto, o que custaria bem mais do que os R\$ 21,5 bilhões anunciados”, analisa o consultor Claudio Frischtack, da Inter.B. Outro fator que concorre contra a Ferrogrão é a existência de uma rodovia recém-privatizada, a BR-163, que já faz o trajeto entre Sinop e Miritituba.

Paulo Resende, da FDC, um entusiasta do transporte ferroviário, discorda. “Se há problemas no projeto, a saída não é arquivá-lo, e sim aperfeiçoá-lo. O Brasil tem a matriz de transportes mais desequilibrada do mundo, com uma concentração absurda no modal rodoviário. A Ferrogrão encherá os vagões logo no primeiro dia e trará benefícios ambientais muito maiores do que os que estão sendo apontados, pois reduzirá a emissão de CO2 na atmosfera”, sustenta. Nas projeções que faz para a FDC, Resende estima que o transporte de carga por ferrovias deverá crescer 4,2% ao ano até 2035, enquanto o hidroviário avançará 3,5%/ano e o rodoviário, apenas 1,1%/ano.

Essas previsões se baseiam na expansão da malha ferroviária com as novas concessões a serem feitas, somadas às autorizações do programa Pro Trilhos, lançado em 2021, que abre a possibilidade de implantação de ferrovias particulares sem a tutela governamental – os projetos só precisam indicar as fontes de financiamento e ser avaliados dos pontos de vista técnico e ambiental. Dos 90 projetos apresentados até agora, 33 já foram aprovados – inclusive o mais ambicioso deles, orçado em R\$ 50 bilhões, que prevê a ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro por trem-bala, ressuscitando um sonho antigo.

Embora o futuro aponte para um renascimento ferroviário, depois de mais de meio século de sucateamento, os últimos quatro anos – marcados pela pandemia de covid-19 – registraram um recuo na quantidade de carga transportada por trens e um aumento na distribuída por rodovias. De 2018 a 2022, a participação das ferrovias na matriz de transportes brasileira caiu de 23,3% para 19,1%, enquanto a de rodovias cresceu de 59,8% para 62,6%. No mesmo período, o transporte aquaviário passou de 13,4% para 14,6% do volume transportado e o dutoviário variou de 3,4% para 3,6%. O frete aéreo, bem menos usado, seguiu com menos de 1% de participação.

“O avanço das rodovias está ligado ao aumento das entregas na última milha, que passaram a ser feitas diretamente para o consumidor com o isolamento imposto para controlar a disseminação da doença. Quando as medidas de segurança foram relaxadas, o e-commerce já estava estabelecido e



continuou crescendo”, argumenta Pedro Moreira, presidente da Associação Brasileira de Logística (Abralog).

Em 2022, observa o consultor Maurício Lima, houve uma inversão nas taxas de crescimento do transporte de carga e do PIB, o que é raro. “Geralmente é o transporte de carga que puxa a economia, mas no ano passado a movimentação de mercadorias cresceu apenas 1,8%, abaixo dos 2,9% do PIB. Neste ano essa peculiaridade não deve ocorrer de novo: as previsões são de um aumento de 3% na movimentação de carga, ante um crescimento de apenas 0,9% da economia em geral”, afirma. As quedas de 12% no transporte de minérios e de 8% na distribuição de álcool hidratado responderam pelo avanço tímido nos transportes em 2022, segundo ele.

Um ponto preocupante, que persiste, é o alto percentual dos custos logísticos no Brasil, que vêm em ritmo crescente desde 2014 e representaram 13,7% do PIB nacional em 2021 – o dobro da taxa americana, por exemplo. “É algo a ser combatido em várias frentes, desde a adoção de tecnologia até a melhoria das condições das vias de transporte e dos galpões logísticos”, diz Lima.

O uso de tecnologia para agilizar as entregas foi um dos temas mais debatidos na última feira Intermodal, em São Paulo, que teve cerca de 500 expositores da área logística e recebeu mais de 40 mil visitantes no início de março. Um dos palestrantes, o belga Bart De Muynck, CIO da Project 44, startup americana especializada em projetos para empresas de supply chain, ressaltou a importância dos dados no planejamento do transporte. “Inteligência artificial, machine learning, automação, IoT [internet das coisas] e big data são ferramentas que devem ser usadas sobretudo para produzir dados. Os dados é que são a chave do sucesso, pois é por meio deles que conseguimos obter respostas que nos ajudem na tomada de decisão. Monitorados em tempo real, são ainda mais estratégicos.”

Vasco Oliveira, CEO da nstech, vai mais longe ao destacar a logística como um diferencial competitivo fundamental. “Quando um consumidor entra numa loja para comprar uma roupa, por exemplo, essa guerra já foi ganha semanas antes. Ter o produto que o cliente quer, disponível na hora certa, no canal de vendas que ele escolher, ao menor custo possível, é a diferença entre uma venda realizada e uma perda, entre o lucro sustentável e o prejuízo”, afirma.

Definida como um “ecossistema de tecnologia para logística e mobilidade”, a nstech acaba de lançar uma plataforma que agrega dezenas de soluções para os clientes, amparadas na tecnologia. Uma delas, por exemplo, indica o percurso mais rápido para entregas em 50 cidades. Outra é a possibilidade de agendar a descarga de grãos no terminal da Rumo em Rondonópolis. “Quem não faz isso pode esperar até três dias na fila. Com o agendamento, a espera cai para duas horas”, afirma.

As ferramentas para melhorar a operação logística já existem há anos, basta saber usá-las, diz o empresário. “O ponto de virada aconteceu em 2007, com o surgimento do iPhone, das mídias sociais, do armazenamento em nuvem e do big data. Tudo isso está disponível hoje no smartphone do operador logístico e do motorista, junto com outras tecnologias que surgiram depois. A tecnologia foi crucial na pandemia e continuará sendo cada vez mais, pois sempre haverá novos desafios”, afirma.

Apesar disso, nota Pedro Moreira, da Abralog, há muito o que melhorar. “Os caminhões brasileiros ainda viajam vazios em 40% do tempo e precisamos emitir muitos documentos em papel para desembaraçar as entregas.”

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 30/03/2023**

## **EXPANSÃO DOS MODAIS DEPENDE DE NOVOS PROJETOS NA MALHA LOGÍSTICA**

Segundo especialistas, matriz de transporte desequilibrada eleva o custo para os donos da carga  
*Por Inaldo Cristoni, Para*

Considerada essencial para estabelecer o equilíbrio da matriz brasileira de transporte de carga, ainda concentrada no modal rodoviário, a expansão da multimodalidade no país depende da implementação de projetos estruturantes na malha logística. Significa investir em infraestrutura viária e na construção

de estações de transbordo, para melhorar a eficiência e desonerar a operação de escoamento da produção.

Uma matriz de transporte desequilibrada eleva o custo para os donos da carga que, segundo Paulo Resende, coordenador do núcleo de infraestrutura, supply chain e logística da Fundação Dom Cabral (FDC), pode atingir 12,35% do faturamento bruto. O índice está muito acima do registrado em outros países (8,5%), como China, Canadá, Estados Unidos, Austrália e até mesmo a Índia, compara.

A avaliação é que a integração entre os modais contribui não apenas para reduzir os custos de logística, como também assegura rapidez na entrega de mercadorias. Essa agilidade operacional é de extrema relevância porque, diferentemente do que ocorria no passado, grande parte das empresas não opera mais com grandes volumes de estoques para suprir o mercado. “O estoque agora anda sobre as rodas”, afirma Resende.

A multimodalidade se associa ao conceito de corredor logístico, ou seja, um tronco ferroviário ou hidroviário principal alimentado por acessos rodoviários. Essa configuração guarda relação entre distância e atratividade econômica. Estudo apresentado em meados do ano passado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) indica que a cabotagem é atrativa no transporte superior a 1,5 mil quilômetros (km) de extensão. Já o escoamento da carga por ferrovia torna-se uma opção vantajosa a partir de 500 km a 750 km, enquanto as rodovias são a opção mais interessante para percursos menores.

Entretanto, o cenário do escoamento de carga no Brasil está bem distante do conceito de corredor logístico que caracteriza a multimodalidade. De acordo com Pedro Moreira, presidente da Associação Brasileira de Logística (Abralog), atualmente as rodovias detêm a maior participação no transporte de cargas, com 62% do total, as ferrovias respondem por 20%, enquanto hidrovia e navegação de cabotagem representam 14,3%. O restante abrange o fluxo de cargas por outros modais (dutoviário e aeroviário).

Apostando na sincronia dos modais como fator de competitividade para o país, o presidente da Abralog se mostra otimista quanto ao desenvolvimento de projetos necessários para mudar o cenário da logística nacional. Segundo Moreira, o orçamento para investimento público em infraestrutura de transporte previsto para este ano, de R\$ 18 bilhões, será maior do que nos últimos cinco anos somados. O desafio será fazer com que esse recurso seja efetivamente executado, ressalta. “Temos que ter persistência para tornar nossa infraestrutura multimodal e competitiva.”

Investimentos bilionários em infraestrutura de transportes constam no Plano Nacional de Logística (PNL) 2035, elaborado no fim de 2021 – não se sabe ainda se o novo governo fará revisão –, cuja meta é o crescimento médio dos modais rodoviário (5%), ferroviário (193%), cabotagem (57%), hidroviário (44%), dutoviário (58%) e aeroviário (60%). Os valores médios aplicados podem chegar a R\$ 25,1 bilhões por ano, no cenário de menor demanda, e a R\$ 52,6 bilhões por ano, no cenário de maior demanda.

No entendimento de Resende, da FDC, os investimentos para equilibrar a matriz de transporte devem ser feitos simultaneamente em duas frentes. Uma delas é na melhoria do sistema rodoviário. A outra deve contemplar as ferrovias, “porque são capazes de captar cargas que necessitam de uma redução de custo logístico imediata”. No que diz respeito às ferrovias, ele defende a execução de no máximo cinco grandes projetos estruturantes para responder à demanda existente no curto prazo.

O regime de autorização para a iniciativa privada construir e operar ferrovias, ramais, pátios e terminais ferroviários, em vigor desde o ano passado com a aprovação da Lei nº 14.273/2022 – oriunda da Medida Provisória 1.065/2021 –, é visto como um estímulo aos projetos de expansão da malha ferroviária. Mas esse instrumento legal não vincula os projetos ao transporte multimodal, ou seja, os pedidos de autorização de estrada de ferro não precisam ser necessariamente relacionados à integração entre modais, explica Rafael Vanzella, sócio-líder da área de infraestrutura do Machado Meyer Advogados. “A multimodalidade não é um condicionante”, frisa.



O propósito da Lei de Autorização, prossegue o especialista, é facilitar o investimento principalmente em ferrovias de menor porte que interligam uma determinada unidade econômica – uma fábrica, uma fazenda, um armazém etc. – a uma malha ferroviária estruturante de maior densidade. A rigor, afirma Vanzella, são poucos os projetos conduzidos no âmbito governamental ou por meio de Parcerias Público-Privadas (PPP) com foco em transporte multimodal. Entre eles, cita a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) – concessão que no trecho da Bahia foi acompanhada de autorização para construção de um terminal portuário de uso privativo (TUP). Outro exemplo é a Ferrovia Interna no Porto de Santos (Fips).

A expectativa é de que o potencial hidroviário também possa ser mais explorado no país. Os rios navegáveis brasileiros somam 63 mil km de extensão, mas somente 30,9% deste total (o equivalente a 19,4 km) são utilizados comercialmente para o transporte de cargas. Elias de Souza, sócio-líder da indústria de governo e serviços públicos da consultoria Deloitte, chama a atenção para existência de poucos prestadores de serviços de logística nesse modal (356), enquanto no transporte de carga por rodovias atuam mais de 150 mil empresas. “No curto prazo, deve ser aberta a porta para mais operadores aquaviários. A hidrovia já existe, é só facilitar a operação”, afirma.

Ante a perspectiva de o equilíbrio da matriz de transporte de cargas ocupar posição de destaque na agenda do país, empresas que prestam serviços de logística alinham a estratégia para suprir a demanda crescente do mercado. De acordo com Ângelo Stradioto, gerente-geral da estratégia da VLI, que é especializada no transporte integrado entre produtores, terminais de transbordo, ferrovias e portos, tem sido grande a adesão de empresas de diversos ramos de atividade econômica à multimodalidade.

Uma das iniciativas da VLI contempla o transporte de fertilizantes no corredor Centro-Norte, entre o porto do Itaqui (MA) até Palmeirante (TO), uma parceria com a Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi). Com investimento inicial em torno de R\$ 200 milhões, o projeto tem capacidade para escoar 1,5 milhão de toneladas por ano. “É um ótimo exemplo da integração modal entre ferrovias e caminhões para substituição de produtos a partir do terminal da VLI em Palmeirante”, ressalta Stradioto.

Para aumentar a movimentação de cargas nas ferrovias e, conseqüentemente, a integração com caminhões e portos, a VLI comprou em fevereiro nove locomotivas no valor de R\$ 200 milhões, que serão utilizadas no transporte de celulose no corredor Centro-Leste, entre os Estados de Minas Gerais e Espírito Santo. Também em fevereiro, a companhia assinou memorando de entendimento com a Vports, antiga Codesa, para avaliar investimento para aumento de capacidade no novo porto de Vitória (ES).

Com planos de intensificar a operação multimodal, a Log-In Logística Intermodal adquiriu no ano passado duas empresas que operam no ramo de transporte rodoviário: a Tecmar Transportes, com a qual pretende atuar fortemente no segmento de transporte de carga fracionada, e a Olívia Pinto, que aumentará a presença da companhia na região Norte, aumentando sua capilaridade no país.

A Log-In está investindo também na ampliação de sua frota de navios utilizados para o transporte de contêineres nos quatro tipos de serviço de navegação que oferece ao mercado. Atualmente, são sete embarcações próprias, com capacidade total de 18.050 TEUs. Segundo Rafael D’Assunção, diretor de atendimento da companhia, mais dois navios foram contratados na China, com capacidade nominal de 3.158 TEUs cada um, com previsão de entrega em dezembro deste ano e maio de 2024.

A expectativa é de crescimento exponencial de movimentações de carga. O executivo da Log-In revela que existe uma demanda reprimida na cabotagem, principalmente no corredor entre as regiões Sul/Sudeste e Manaus (AM). No ano passado, parte da carga foi transportada por outro modal, por falta de espaço nos navios. “Como estamos investindo na ampliação da capacidade, entendemos que existe uma perspectiva muito positiva de crescimento de nosso market share”, afirma.

Além das recém-adquiridas Tecmar e Olívia Pinto, a Log-In administra e opera o Terminal Portuário de Vila Velha, no porto de Vitória (ES). Os ativos incluem dois terminais intermodais localizados em Itajaí





(SC) e no Guarujá (SP). No ano passado, a companhia reportou crescimento de 48% na receita operacional líquida em relação a 2021, totalizando R\$ 2,06 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/03/2023

## HIDROVIAS À ESPERA DE AVANÇOS NA REGULAMENTAÇÃO

Setor fecha o ano no azul, mas ainda precisa de investimentos em canais de navegação, construção de terminais fluviais e eclusas

Por *Marcela Marcos*

Depois de amargar prejuízos pela seca, as hidrovias brasileiras registraram movimentação 5,36% maior no ano passado, na comparação com o anterior. Os dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) indicam que o transporte de carga em navegação interior teve balanço anual positivo em 2022, com 38,4 milhões de toneladas. O destaque ficou com as regiões hidrográficas Amazônica e Tocantins-Araguaia, responsáveis por 76% do transporte interior do país. Ambas tiveram crescimento de 14,5% e 13,1%, respectivamente.

A hidrovia do Paraguai também teve aumento no total de cargas transportadas (45,9%), uma surpresa positiva para o setor, que em 2020 havia registrado o menor nível de navegação em dez anos. Já a hidrovia Atlântico Sul contabilizou queda de 31,9%, enquanto a do Paraná registrou retração de 27,4%.

Com relação às principais mercadorias, o destaque no balanço da Antaq, de janeiro a dezembro de 2022, foi o milho. No ano passado, 22,1 milhões de toneladas do grão foram transportados entre os portos interiores, com um aumento de 87,2% em relação a 2021. Apesar de a principal carga movimentada pelas hidrovias brasileiras ter sido a soja – responsável por 20% do total embarcado –, a commodity teve queda de 9,4%. Já o transporte de minério de ferro cresceu 62% diante da elevação no nível do rio Paraguai.

Embora o balanço seja positivo em geral, alguns obstáculos à navegação hidroviária são recorrentes, como a falta de obras de dragagem e de sinalização. Nesse sentido, a Antaq está coordenando um grupo de trabalho interministerial para subsidiar um estudo de viabilidade técnico-ambiental para Parcerias Público Privadas (PPPs) para as principais hidrovias brasileiras. “Espera-se que o resultado desse esforço contribua para acelerar a atratividade e os investimentos necessários e, dessa forma, aumentar a movimentação de cargas e melhorar a competitividade”, informa a entidade.

Para Elisângela Pereira Lopes, assessora técnica da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), é preciso que haja regulação específica para conseguir avanços. “Ainda precisamos reforçar a necessidade de melhorar nossos rios: Madeira, Tapajós, Tocantins, Tietê-Paraná... O regulamento vem para estabelecer regramentos necessários e dar segurança jurídica aos investidores desses setores”, pontua.

Houve evolução em relação a alguns entraves passados, como a liberação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama), em outubro, para licença prévia do derrocamento do Pedral do Lourenço. A retomada das operações na Hidrovia Tietê-Paraná, que chegou a ficar paralisada em consequência da seca, também foi um destaque positivo. Em 2022, foram transportadas 1,43 milhão de toneladas de produtos pelo trecho paulista da hidrovia, segundo a Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do governo de São Paulo.

A expectativa da CNA era de que o mesmo esforço feito pela esfera federal para aprovar a Lei nº 14.301/2022, conhecida como BR do Mar (da cabotagem), deveria ser empregado para fomentar a navegação por hidrovias. “Continuamos tratando internamente com o [então] Ministério da Infraestrutura, fazendo modificações no texto que seria um desdobramento da BR dos Rios, mas o produto final, ou seja, o regulamento, de fato, não aconteceu”, diz Lopes.

Na avaliação do advogado Paulo Dantas, sócio do escritório Castro Barros Advogados e especialista em hidrovias, “regulação nem é tanto o problema”. Ele destaca a necessidade de haver um



planejamento logístico que integre os meios de transporte. “O que precisa ser realizado mesmo é o Plano Nacional de Logística, que leve em consideração todos os modais possíveis e como um pode beneficiar o outro. Não podem ser vistos como competidores, mas como complementares”, destaca.

Em relação aos recursos, as hidrovias contam com R\$ 1,061 bilhão do orçamento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) em 2023 para o custeio de intervenções em canais de navegação, construção de terminais fluviais e operação de eclusas, por exemplo. Apesar de a verba ficar com o Dnit, no entanto, é o atual Ministério de Portos e Aeroportos o responsável por planejar a política setorial. Em nota, a pasta afirmou que, cumprindo o que prevê o Decreto nº 11.354 de 1º de janeiro de 2023 (que criou a estrutura do novo governo federal), “administra as políticas públicas federais desenvolvidas para o setor de hidrovias, por meio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários”. O órgão citou alguns empreendimentos que devem avançar em 2023, entre os quais estão as dragagens dos rios Madeira e Paraguai, além do derrocamento do Canal de Nova Avanhandava – este último, em parceria com o governo paulista.

Outro destaque são as melhorias no sistema hidroviário Tapajós, a partir do plano de monitoramento contratado pelo Dnit para o trecho compreendido entre Itaituba (PA) e a foz do rio. A hidrovia movimentou 11,9 milhões de toneladas em 2022 e, de acordo com o ministério, existe a estimativa de que alcance 31 milhões de toneladas anuais. O Tapajós tem se destacado como importante corredor logístico para o deslocamento da produção agrícola proveniente, principalmente, do Mato Grosso.

Para a Hidrovias do Brasil, empresa de soluções logísticas integradas que tem o modal dos rios entre as frentes de atuação, as perspectivas para 2023 são positivas. “Estamos otimistas com os bons resultados decorrentes da normalização da navegação em nosso sistema Sul, com perspectiva de safra recorde no Mato Grosso, que terá impacto positivo em nossa operação no Arco Norte e com o pleno funcionamento da nossa operação em Santos”, afirma o CEO Fabio Schettino. A companhia ainda não fechou suas projeções para o ano, mas inaugurou recentemente um grande comboio de barcaças para grãos na região Norte, com capacidade de transportar até 70 mil toneladas. “A nova composição aumenta em 40% a capacidade de transporte quando comparado aos nossos comboios de 25 barcaças. Na comparação com o modal rodoviário, substitui aproximadamente 1,7 mil caminhões por viagem”, explica o executivo.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 30/03/2023**

## MOVIMENTO DE CARGAS DEVE CAIR 10%

Criação do Ministério de Portos e Aeroportos traz alento ao setor

**Por Carmen Nery**

Depois de registrar resultados expressivos em 2022, com a movimentação de 1,209 bilhão de toneladas, muito próxima do volume recorde de 1,214 bilhão de toneladas no ano anterior, considerando os resultados a partir de 2010, o setor portuário projeta para este ano queda de até 10% devido à redução da demanda global e aos altos juros praticados no país.

“No Brasil, a taxa de juros inibe investimentos. Em nível global, há uma queda do consumo e do poder aquisitivo por causa da retirada de programas de transferência de renda”, diz Caio Morel, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec).

Na movimentação de contêineres, Andrew Lorimer, CEO da Datamar, aponta queda de 3,86% em 2022. “A guerra na Ucrânia, a inflação americana e a crise nos preços de energia na Europa geraram uma demanda global mais fraca. O cenário tende a melhorar vagarosamente em 2023”, diz.

A desaceleração, porém, trouxe alguns resultados considerados positivos, como a derrubada dos preços dos fretes e a reordenação da logística global. “Não há mais porto engarrafado, nem falta de contêineres. O frete caiu de US\$ 10 mil durante a pandemia para US\$ 1,5 mil da China para Santos (SP) e US\$ 3,5 mil da China para Manaus (AM)”, diz Rafael Dantas, diretor de vendas da operadora logística Asia Shipping.



Na área regulatória, a criação do Ministério de Portos e Aeroportos e as escolhas de Márcio França para a pasta, de Fabrizio Pierdomenico para secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários e de Roberto Gusmão para secretário-executivo, trouxe um certo alento ao setor.

“Ter pessoas do setor é animador e positivo para que o país siga crescendo e se desenvolvendo”, diz Ulisses Oliveira, diretor de relações institucionais e sustentabilidade do porto Sudeste. “O ministro deixou claro que não vai adotar o modelo anterior, nem privatizar a autoridade portuária, mas quer fazer alterações para melhorar a operação. Esse pode ser um caminho para acelerar a velocidade dos investimentos”, analisa Antonio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil.

Na avaliação de Ricardo Arten, presidente da Arten, “não é preciso licitar a autoridade portuária, mas encontrar uma fórmula para acelerar os investimentos em acessibilidades marítima, rodoviária e ferroviária é bem-visto pelo mercado”.

Na visão do secretário Pierdomenico, o porto tem duas partes que serão separadas: a de fiscalização e ordenamento e a de zeladoria. A primeira não será privatizada, mas a parte de serviços poderá ser concedida. “Paranaguá vai conceder o canal de acesso, um projeto da autoridade portuária com modelagem da Infra S.A. Essa modelagem pode servir de base para outras concessões portuárias, como as do Rio Grande e de Itajaí.”

Paulo Bertinetti, diretor-executivo do Tecon Rio Grande, da Wilson Sons, diz que o canal tem mesmo de ser concedido, porque porto é sobretudo acesso. “O canal de acesso de Buenos Aires é concessão e a dragagem é permanente. Em 2022, o que nos afetou foram os congestionamentos no mundo, que nos levaram a perder escalas.”

Com a privatização descartada, o porto de Santos segue batendo recordes, tendo movimentado 162,4 milhões de toneladas, alta de 10,5% em 2022. “A preparação para a privatização trouxe eficiência, o que é útil para qualquer cenário”, diz Marcus Mingoni, diretor-presidente interino da Santos Port Authority.

Pierdomenico destaca que outros dois modelos estão em análise: a concessão não apenas do canal, mas de toda a zeladoria, e a autogestão. “Para Santos, tenho grande simpatia pelo modelo de autogestão, com a formação de um condomínio, em que os operadores do porto assumem a gestão da operação da infraestrutura portuária. Talvez exija alguma alteração na legislação para não haver insegurança jurídica.”

Primeira e única autoridade portuária privatizada, a antiga Codesa, agora VPorts, tem planos ambiciosos de crescimento de 90% em cinco anos, para 15 milhões de toneladas ante a média de 8 milhões dos últimos anos. Bruno Fardin, diretor de infraestrutura e operações, diz que o principal projeto estruturante será a revitalização do modal ferroviário.

Embora as licitações dos arrendamentos portuários ocorram desde a década de 1990, o ritmo em que serão conduzidas ainda é incerto. Entre 2015 e 2022, foram 48 leilões, somando investimentos de R\$ 7,2 bilhões. Para o período de 2023 a 2026, estariam previstos 46 arrendamentos e investimentos de R\$ 10 bilhões. “Essa é uma previsão, mas depende das diretrizes do novo governo no curto prazo”, ressalva Eduardo Nery, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Para Pierdomenico, o número pode estar superdimensionado e será depurado, com uma avaliação mais realista. “Em abril, vamos ter o primeiro lote, que deve ser anunciado até o fim de março.”

O mais cobiçado é o quarto terminal de contêineres de Santos, o STS-10, que está em processo de revisão para alteração do layout, cedendo uma pequena parte para viabilizar a troca de área do terminal de passageiros. Também se discute sobre a participação da BTP e de seus controladores.

“A finalidade continua sendo movimentação de contêineres. Eu entendo que deva ter o maior número de participantes, desde que a concorrência seja preservada pela Antaq e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Vamos concluir essas análises ainda neste semestre”, diz

Pierdomenico. Para Mário Povia, ex-secretário nacional de portos e ex-diretor-geral da Antaq, a melhor solução é fazer a licitação e deixar o Cade avaliar depois.

Antonio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil, diz que tem interesse no terminal e está discutindo no Cade, via entidades de classe, a exclusão da BTP. A empresa está na fase 2 de seu projeto de expansão, com investimentos de R\$ 540 milhões, a fim de aumentar a capacidade de 2,3 milhões para 2,6 milhões de TEUs em 2023.



**Antonio Carlos Sepulveda, presidente da Santos Brasil: fase 2 de seu projeto de expansão tem investimentos de R\$ 540 milhões — Foto: Claudio Belli/Valor**

“O problema não é de verticalização, mas de práticas anticoncorrenciais e abusivas pelos grupos MSC e Maersk, responsáveis por mais de 70% da carga containerizada que vem para o Brasil. A BTP já trabalha com mais de 100% da capacidade e não tem mais para onde crescer. Se adquirir o STS-10, haverá um monopólio em Santos devido à prática de self-preference, o que pode até alterar a matriz de produção

do país”, alerta Jesualdo Silva, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).

“Entendemos que tem de deixar participar e, depois do resultado, verifica-se se há algum problema concorrencial”, defende Ricardo Arten, presidente da BTP. A empresa movimentou 1,9 milhão de TEUs em 2022 e espera crescer 5% em 2023. Ela ainda aguarda a renovação antecipada de seu contrato, prevendo investimentos de R\$ 1,5 bilhão.

O eventual esvaziamento das agências reguladoras também preocupa o setor após a Emenda Aditiva nº 54, de autoria do deputado federal Danilo Forte (União Brasil-CE). Em nota, a Abratec critica a vinculação das agências reguladoras aos conselhos ligados aos ministérios e secretarias. “O posicionamento do setor e da Antaq é de que o atual modelo já está consolidado, e as agências vêm buscando aperfeiçoamentos, como a introdução das análises de impacto regulatório e a exigência de audiências públicas”, diz o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery.

“Precisamos colocar arbitragem nos contratos para reduzir a judicialização de matérias muito técnicas, que levam anos para ter um desfecho. O TCU está instalando uma câmara arbitral semipública e semiprivada”, reforça Mario Povia, ex-diretor-geral da Antaq.

Outra demanda do setor é a extensão por cinco anos do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), que desonera investimentos em portos e ferrovias. Renovado por dois anos (2022 e 2023), o programa não teve resultados no ano passado, porque a Receita Federal teria dificultado as aprovações.

“Estamos mais otimistas do que no governo anterior, que era contrário a regimes especiais. O Reporto tem renúncia fiscal de R\$ 500 milhões por ano, incluindo o setor ferroviário, apenas 0,01% do orçamento da União”, diz Morel, da Abratec.

Para Pierdomenico, o Reporto é estratégico como alternativa para desonerar e apoiar os investimentos em infraestrutura, mas deve ser alinhado com a proposta de reforma tributária em estudo pelo governo.

O porto Sudeste precisou entrar na Justiça para usar os benefícios do Reporto na compra de um guindaste. Em 2022, a empresa movimentou cerca de 18 milhões de toneladas de minério de ferro e espera crescer para 20 milhões em 2023. O Sudeste também vem se consolidando como um terminal multicarga. “No ano passado, fizemos cinco operações ship to ship (transferência de petróleo entre duas embarcações no mar) por meio de três contratos com a Galp, a Petrobras e a Prio. E estamos próximos a fechar outros”, diz Oliveira. Já o Tecon Salvador postergou para este ano a chegada de 12 tratores elétricos de pátio e duas reachstackers (veículo para movimentar contêineres) para aproveitar





os benefícios do Reporto. “Este ano, vamos operar com dois berços de 400 metros cada um e estamos habilitados para navios de 366 metros”, comemora Demir Lourenço, diretor-executivo do Tecon Salvador, da Wilson Sons.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 30/03/2023*

## MUDANÇAS DE GOVERNO DEVEM REDUZIR RITMO DOS LEILÕES DE CONCESSÕES

Além da relicitação do aeroporto de Natal e de licitações de terminais portuários pelo governo federal, gestão privada também é aposta nos Estados

*Por Roberto Rockmann, para o Valor*

As mudanças dos governos federal e estaduais no início deste ano devem reduzir o ritmo de novas concessões e da relicitação de ativos que estão sendo devolvidos por concessionárias. Também colocam uma interrogação sobre alguns pontos, como a participação acionária de 49% da Infraero nos primeiros terminais aeroportuários concedidos no país, e com relação à desestatização de terminais portuários, como o maior do Brasil, o de Santos.

Na União, a grande aposta para 2023 é a relicitação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em Natal (RN), que deve dar as bases para o que será a possível licitação dos aeroportos do Rio de Janeiro – Galeão e Santos Dumont –, afirma Ewerthon de Souza Henriques, diretor de projetos de infraestrutura, PPPs, concessões e privatizações do banco Fator. O edital do certame foi publicado em fevereiro no Diário Oficial da União. A previsão é de que o leilão seja realizado em 19 de maio. Quem vencer a disputa vai administrar o terminal aéreo potiguar pelos próximos 30 anos e terá a obrigação de investir pelo menos R\$ 308,9 milhões no ativo. Trata-se do primeiro aeroporto do país, como também primeiro ativo do setor de transportes, a ser relicitado. Ele está em processo de devolução pela Inframerica – mesma concessionária que administra atualmente o aeroporto de Brasília. A devolução foi solicitada há mais de dois anos, mas a nova licitação só foi aprovada no início do ano pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

A relicitação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante é a primeira de um processo que envolve outras dez concessões no setor de transportes. Sete rodovias, uma ferrovia e outros dois terminais aéreos esperam por novos processos de concessão, após suas gestoras desistirem da administração. Ato voluntário da concessionária, o pedido de relicitação segue os requisitos estabelecidos na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e no Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019. Consiste na devolução amigável do ativo, seguida do leilão e da assinatura de novo contrato com o vencedor do certame. O procedimento foi criado para gerar segurança jurídica e garantir a continuidade da prestação dos serviços, evitando prejuízos à população, porque a concessionária deve manter a qualidade e os requisitos de segurança operacional até que a nova empresa assuma as operações do empreendimento.

Os processos se tornaram mais complexos com a pandemia, que trouxe pleitos regulatórios. “A questão de indenização dos investimentos não amortizados é um ponto que sempre enseja discussão e a pandemia trouxe questionamentos ainda mais complexos”, afirma o sócio de infraestrutura do Mattos Filho Advogados, André Freire. O processo de relicitação ainda envolve uma etapa em que o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), do governo federal, deve indicar à Presidência da República se o ativo deve ser relicitado. Atualmente, o órgão ainda está sendo montado.

Há dúvidas também sobre o avanço da desestatização do setor portuário. Quem administra o maior terminal do país, por onde passa um quarto das cargas, é a Santos Port Authority, empresa pública vinculada ao governo federal. O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, já se declarou contrário à privatização do porto de Santos.

Em rodovias, a expectativa é em relação a avanços no programa de concessão de rodovias do Paraná, que deve reunir estradas federais e do Estado. Os trechos englobam a interligação do porto de Paranaguá, o maior porto exportador de produtos agrícolas do Brasil; a região metropolitana de Curitiba, composta por 29 municípios, com mais de 3,5 milhões de habitantes e diversas indústrias



instaladas; as regiões norte e oeste do Estado, que se destacam pela grande produção agrícola; e a ponte da Amizade na fronteira do Brasil com o Paraguai, que constitui importante ligação com o Mercosul e está inserida em região de grande apelo comercial e turístico. São seis lotes e os dois primeiros já contam com aval da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Tribunal de Contas da União (TCU).

Em aeroportos, o terminal do Santos Dumont, no Rio de Janeiro, com uma das mais movimentadas rotas do mundo, a ponte aérea entre Rio e São Paulo, é o último dos principais terminais ainda não licitados. Seu futuro depende da decisão da devolução do terminal do Galeão. O aeroporto pode ser adicionado ao de Santos Dumont para licitação, mas ainda depende de uma solução do governo federal com a concessionária.

“Em relação aos Estados, as apostas são de que São Paulo e Minas Gerais devem liderar os processos de transferência de concessões”, afirma o sócio da Una Partners, Daniel Keller. Com a reeleição de Romeu Zema Neto (Novo), o governo de Minas pretende realizar em maio a concorrência internacional para operação, manutenção, monitoração, conservação, ampliação do trecho rodoviário de Varginha-Furnas, com extensão de 432,8 quilômetros (km). O leilão dá continuidade ao programa de transferência de estradas estaduais para a iniciativa privada. Estima-se que possa envolver mais de R\$ 10 bilhões em investimentos. Em 2022, foram assinados dois contratos de concessão.

O primeiro lote, que fica no Triângulo Mineiro e tem quase 630 km de extensão, passa pelas cidades de Uberaba, Uberlândia e Araxá. Já o segundo lote, no sul de Minas, tem 454 km e atravessa Pouso Alegre, Poços de Caldas e Itajubá. O grupo, formado pelas empresas Equipav e Perfin, será responsável pela operação, manutenção, ampliação da capacidade e melhoria do nível de serviço dos trechos do sistema rodoviário pelo prazo de 30 anos. Os contratos somam 1.081,7 km e têm investimentos previstos de R\$ 5,5 bilhões para duplicações, acostamentos, adequação de pontes e viadutos, além de R\$ 4,8 bilhões em serviços para os usuários, como ambulância e socorro mecânico 24 horas por dia. Outros quatro lotes poderão ser concedidos pelo governo de Minas Gerais nos próximos meses.

Em São Paulo, em fevereiro, o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), qualificou 15 projetos de concessões e de Parcerias Público-Privadas (PPPs) no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos de São Paulo (PPI-SP). Trechos de rodovias que cortam o Estado também passarão por estudos nos próximos meses para averiguar a viabilidade de concessão. Parte dos lotes que serão avaliados é referente às estradas que cortam o litoral paulista, com investimentos estimados em R\$ 3 bilhões. Uma parcela dos investimentos será destinada à rodovia Rio-Santos (SP-055), uma das afetadas pelas recentes chuvas intensas com consequentes deslizamentos de terra. O trecho a ser concedido contemplará do entroncamento com a Mogi-Bertioga até o porto de São Sebastião e da praia de Martin de Sá até a rodovia Oswaldo Cruz, com um total de cerca de 135 km de extensão. Além disso, outros 1,8 mil km de vias no interior poderão ser leiloados para a operação, manutenção e realização de investimentos pela iniciativa privada, incluindo as atuais concessões da ViaOeste e Renovias, podendo chegar a R\$ 25 bilhões de investimento.

Ainda na área estadual, o governo do Pará licitou, em meados deste mês, sua primeira concessão de rodovia, de 526 km, de Marabá (no sul do Estado) até Ananindeua (norte do Estado). Só o consórcio Conquista do Pará, de quatro empresas (Encalso, XConata, Infracon e OCC), participou. Os investimentos previstos em obras são de R\$ 3,7 bilhões ao longo de 30 anos.

Em mobilidade urbana, o governo paulista estuda a concessão das Linhas 10, 11, 12, 13 e 14 da CPTM e de linhas atualmente operadas e em estudo para implantação e/ou expansão pelo metrô. O mais ambicioso projeto, no entanto, é a criação do sistema de Trem Intercidades (TIC), que prevê a criação de uma rede ferroviária regional com quatro linhas a partir da capital para o transporte regular de passageiros a Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e Santos. Os investimentos são estimados em R\$ 69 bilhões. O TIC para a região metropolitana de Campinas envolveria ainda a concessão da Linha 7 de trens na cidade de São Paulo, já operacional.

Os projetos coincidem com uma mudança no mercado financeiro, com a alteração da política monetária nos Estados Unidos, a quebra dos bancos Silicon Valley e do Signature Bank e das recuperações judiciais no Brasil de Lojas Americanas e Oi. Para Henriques, do banco Fator, vale separar os projetos em dois grandes blocos. “Os projetos recém-licitados, em que o privado não realizou as devidas captações de recursos, devem sofrer com a restrição de recursos disponíveis e a elevação das taxas a valores mais altos em relação às previstas inicialmente, o que tende a gerar redução dos ganhos por parte dos investidores. Porém o mercado ainda trabalha com a situação de inviabilidade ou devolução dos projetos recém-licitados. Do outro lado estão os projetos que devem ir a mercado e deverão contemplar sua viabilidade econômico-financeira, incorporar as novas condições do mercado e, portanto, serem licitados com taxas de retorno mais elevadas como forma de compensar a piora no cenário de crédito.”

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 30/03/2023*

## PREÇOS MÉDIOS DO FRETE COMEÇAM A RECUAR

Mas as projeções para 2023 ainda dependem de fatores externos e domésticos

*Por Lauro Veiga Filho, para o Valor*

Depois de um ano apenas razoável, quando o avanço dos volumes transportados foi praticamente anulado pela escalada dos custos, o setor de transporte de cargas espera alguma melhora nos resultados de 2023. Esta expectativa está condicionada à estabilidade nos preços do diesel e ainda à recomposição dos preços cobrados pelo frete, desde que os volumes transportados também se mantenham estáveis. Para Lauro Valdivia, assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), o setor ainda não conseguiu repassar toda a alta experimentada pelos custos nos últimos meses.



**Federico Vega, da Fretebras: queda de juros poderia reaquecer atividade — Foto: Divulgação**

Sob efeito da política de juros altos, o transporte de cargas rodoviárias iniciou 2023 com marcas inferiores ao que se esperava inicialmente, registra Federico Vega, CEO da Fretebras, maior plataforma on-line de transporte de cargas da América Latina. Os números de janeiro vieram 5% abaixo do previsto para o mês e a movimentação, 10% menor do que a estimativa em fevereiro. “Talvez possamos ver a atividade reaquecer quando a taxa básica de juros começar a ser reduzida, a

partir do segundo semestre”, comenta.

A tendência parece afetar mais diretamente o segmento de cargas industrializadas e também o setor de construção. Com capital de giro mais caro para as empresas de transporte e a economia esfriando, as margens serão comprimidas, gerando problemas para pagar os custos fixos. “Corre-se o risco de se enfrentar uma crise de crédito”, afirma. Para fugir dos bancos e escapar do crédito mais caro, empresas têm postergado pagamentos, com efeitos em cadeia sobre o setor, afetando até os caminhoneiros.

“Em 18 meses, o diesel chegou a subir 107%”, completa Valdivia. Nos dados da NTC&Logística, em 12 meses do ano passado, o Índice Nacional de Custos do Transporte de Carga Lotação (INCTL) e o Índice Nacional de Custos do Transporte de Carga Fracionada (INCTF) experimentaram variações de 17,01% e de 10,6%, respectivamente, acumulando saltos de 59,1% e de 42,8% em 36 meses.

A tendência de estabilidade para os volumes de carga transportados neste ano, prossegue Valdivia, refere-se ao comportamento médio esperado para todo o setor, surgindo diferenças entre os diversos segmentos. O setor de grãos deve observar resultados mais positivos, diante da perspectiva de mais



uma safra histórica, na faixa de 309,9 milhões de toneladas, praticamente 37,5 milhões de toneladas a mais do que no ciclo 2021/22.

Com isso, caminhoneiros que trabalham no transporte de cargas do agronegócio devem fechar o ano com “mais dinheiro no bolso”, acredita Vega. Ele lembra que o aumento do frete agrícola no ano passado simplesmente tentou cobrir o salto nos preços do diesel.

O preço médio por tonelada de grão transportada a partir de Mato Grosso, em 2022, havia aumentado em média perto de 34% entre 2021 e 2022, passando de R\$ 160 para R\$ 214. A correção foi consumida pelo salto de 45% nos preços médios do diesel no período, saindo de R\$ 4,58 para R\$ 6,59 por litro. Segundo Vega, o diesel tende a se manter estável neste ano, embora o frete agrícola deva experimentar alta, em consequência de uma demanda maior por caminhões no setor, o que representaria resultados melhores para os caminhoneiros.

Considerando todos os tipos de carga e dados médios apurados com base em oito milhões de transações anuais de frete e vale-pedágio administradas pela Repom, linha de negócios de frota e mobilidade da Edenred Brasil, o preço médio do frete por km rodado aumentou 38,91% em 2022, quando comparado a 2021, atingindo R\$ 7,14. Segundo Vinícios Fernandes, diretor da Repom, entre janeiro e julho de 2022, quando alcançou seu maior nível no ano, chegando a R\$ 8,04, o custo do frete acumulou aumento de 45%. Mas recuou 7,6% até dezembro, fechando o mês em R\$ 7,43. Os aumentos foram mais pesados nos setores de aço, produtos de metal e cimento, com salto de 82% ante a 2021, saindo de R\$ 1,72 para R\$ 3,13 por km rodado. Na sequência, o frete no agronegócio subiu 58% no mesmo intervalo.

Na média geral, até o momento, há uma sinalização de queda gradual para o frete ao longo deste ano. Isso considerando-se a prorrogação da desoneração de tributos federais sobre o combustível por mais um ano e a expectativa de novas reduções na tabela do piso mínimo do frete pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). “Mesmo assim, quando comparado o início de 2023 a janeiro de 2022, o preço médio do frete por km rodado aumentou 28% e o valor médio deve permanecer mais elevado em relação aos anos anteriores”, assinala Fernandes.

Como relembra Douglas Pina, diretor-geral de mobilidade da Edenred Brasil, a Lei nº 14.445/2022 determina a correção do piso mínimo sempre que o valor do diesel apresente variações superiores a 5%, para cima ou para baixo. No ano passado, entre janeiro e julho, os preços médios mensais do diesel comum e do S-10 subiram mais de 35%, passando a recuar desde então, de acordo com levantamento realizado nos 21 mil postos credenciados à Ticket Log.

Em março deste ano, num dado ainda preliminar, referente às duas primeiras semanas do mês, o preço registrou baixa entre 18,5% e 18,7% em relação a julho do ano passado. Ainda assim, fatores externos e domésticos tornam “difícil cravar uma projeção exata para os próximos meses”, complementa Pina.

Os custos muito voláteis do frete rodoviário, comenta Paulo Dantas, advogado especializado em direito administrativo do escritório Castro Barros, adicionam insegurança ao setor e seu aumento excessivo poderá estimular a busca de alternativas de transporte mais econômicas, a exemplo da cabotagem, que já desperta a atenção de grandes grupos. A transição entre os modais, prossegue ele, não deve ocorrer tão rapidamente, mas Dantas prenuncia uma “disputa interessante” para os próximos cinco a dez anos, envolvendo empresas que movimentam grandes volumes.

Num movimento relativamente recente, Dantas observa uma tendência de consolidação da operação logística por parte das grandes empresas de transporte. “Essas empresas começam a olhar para o sistema de logística como um todo”, sublinha. E, literalmente, aquelas empresas têm ido às compras. Num lance mais recente, a JSL, uma das maiores do país no setor logístico, anunciou, no início de março, a aquisição por R\$ 587 milhões da IC Transportes, empresa familiar, com frota de 4,2 mil veículos, que opera no setor de cargas a granel e de fertilizantes.



Desde 2020, quando estreou na B3, a JSL realizou pelo menos mais nove aquisições – Fadel, TransMoreno, Pronto Express, Rodomex, Lubiani, Schio, Marvel, Rodomeu e a TruckPad, plataforma de intermediação de fretes. No fim de 2021, a Log-In investiu perto de R\$ 102,8 milhões na compra da Tecmar, que atua no segmento de transporte rodoviário de carga, com o objetivo de expandir o modelo intermodal adotado pela operadora e reforçar seu portfólio de soluções logísticas.

O processo de disrupção detonado pela pandemia nas cadeias globais de suprimento, com fechamento de portos ao redor do mundo, escassez e disparada nos custos de contêineres, entre outros efeitos, trouxe também uma revisão da estratégia de estoques das empresas, que passaram a migrar de sistemas “just in time” para “just in case”, na descrição de Helmuth Hofstatter, CEO da LogComex.

“As empresas passaram a manter parte dos estoques críticos em regiões mais próximas. Para lidar com um volume maior de informações, criamos uma ferramenta que fornece às empresas dados consolidados e de forma transparente sobre mercados de exportação e importação, além de ajudar a encontrar fornecedores”, detalha ele.

Em parte, a mudança na gestão dos estoques decorreu do forte encarecimento dos contêineres de 20 pés, que chegaram a saltar de US\$ 800 antes da crise sanitária para praticamente US\$ 20 mil no auge da crise, considerando a rota entre os portos de Santos e Xangai.

Atualmente, aqueles preços se acomodaram ao redor de US\$ 1,8 mil a US\$ 1,9 mil, ainda mais de duas vezes acima dos níveis pré-pandemia, respondendo a um maior equilíbrio entre oferta e demanda no comércio global e a uma normalização das rotas globais, na visão de Hofstatter. A expectativa de uma desaceleração na economia mundial neste ano, com riscos de recessão no horizonte, diz ele, deve esfriar o comércio e manter os preços estabilizados nos níveis atuais.

Instalada desde 2017 em Curitiba e empregando 320 pessoas, das quais 40 no escritório de São Paulo, a LogComex surgiu como startup em Paranaguá, em 2016. A plataforma, de acordo com Hofstatter, “ajuda empresas fornecendo inteligência para a tomada de decisões sobre melhores rotas, no planejamento da operação logística e ainda no comércio internacional”.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 30/03/2023*

## OPERADORES LOGÍSTICOS APOSTAM EM GEOLOCALIZAÇÃO DAS ENCOMENDAS

Aquisições para expandir atuação e tecnologia para agilizar tempo de resposta ao cliente sustentam estratégias para superar incertezas da economia

*Por Genilson Cezar, para o Valor*

Altamente fragmentado, o que favorece um intenso movimento de fusões e aquisições e a abertura de novas frentes de negócios, o mercado brasileiro de operadores logísticos mantém bom ritmo de crescimento neste ano, mesmo num cenário de economia ainda instável. A preocupação de algumas empresas é ampliar o controle da geolocalização das encomendas que estão com seus entregadores.



A Temp Log, que atua com armazenamento, fracionamento e transporte de produtos para a indústria farmacêutica (movimenta 40% da toxina botulínica que circula no país), tem entre suas prioridades a gestão do atendimento no pós-venda.

**Ramon Alcaraz, da JSL: avanço em contratos com clientes que já integravam o portfólio — Foto: Germano Lüders/Divulgação**

“O objetivo é agilizar o tempo de resposta ao cliente, com a revisão dos aplicativos móveis de rastreabilidade das



entregas”, explica Ricardo Canteras, diretor comercial da Temp Log. “Em cinco anos”, diz ele, “não será mais possível fazer logística sem data e hora das entregas.”

No caso da JSL, uma das maiores empresas de logística do país, controlada pelo grupo Simpar, a base de crescimento nos próximos meses vem dos contratos fechados nos segmentos de papel e celulose, mineração, automotivo, alimentos e bebidas, aponta Ramon Alcaraz, CEO da companhia.

No front interno, a estratégia consiste em buscar sinergias com os atuais clientes para ampliar a participação nas operações de cada um. “No ano de 2022, celebramos R\$ 6 bilhões em novos contratos com prazo médio de 50 meses, sendo 93% em clientes já existentes”, informa. A frente internacional é outro ponto de destaque. O plano de expandir no exterior começou com a operação na África do Sul, na qual já foram destinados investimentos de cerca de R\$ 140 milhões.

Para complementar a atuação nessas duas frentes, a JSL busca aumentar a competitividade com a diversificação de seu mix de serviços. No início de março, a empresa anunciou a aquisição da IC Transportes. A operação, no valor total de R\$ 587 milhões, abre a possibilidade de atuar nos mercados de grãos, fertilizantes e combustíveis.

Com 370 clientes, a IC Transportes é uma das maiores empresas do setor, com uma receita líquida de R\$ 1,4 bilhão em 2022. “A IC Transportes se torna a segunda maior empresa do grupo Simpar, e vai melhorar nosso portfólio em segmentos em que não estávamos presentes”, diz Alcaraz.

Também empenhada em fortalecer suas operações, a Multilog aposta no crescimento orgânico e em novas aquisições, segundo seu presidente, Djalma Vilela. Fundada em Santa Catarina, a empresa tem unidades distribuídas no Nordeste, São Paulo e Rio Grande do Sul.

Em 2022, a Multilog foi às compras. Adquiriu a Martins Medeiros, na região Nordeste, e a Apoio Logística, aquisições que permitiram ampliar a estrutura comercial em São Paulo e Santa Catarina. “Com isso, encerramos 2022 com a marca de R\$ 1 bilhão em faturamento, alcançando a meta prevista para 2025”, conta Vilela.

A Multilog opera todos os serviços de logística para diversos segmentos (alimentos, bens de consumo, saúde, químico, automotivo e agronegócio), com 38 unidades em pontos de fronteiras secas no Mercosul, 2,2 milhões de metros quadrados em áreas de armazenagem, incluindo 13 unidades alfandegadas e 15 centros de distribuição.

“Em 2023, devemos seguir expandindo nossa atuação com investimentos na estrutura de operações e em tecnologia e olhando o mercado sob perspectiva de novas aquisições”, diz Vilela. “A previsão é alcançar R\$ 1,4 bilhão em faturamento, dos quais 50% provenientes da operação de transportes e centros de distribuição”, assinala.

Com as dificuldades da economia brasileira, os operadores logísticos estão adotando medidas ao longo deste ano que visam flexibilizar contratos, revisar as cadeias de suprimentos, fazer uso mais intensivo de dados, executar o compartilhamento de capacidade e, também, fomentar a multimodalidade, como explica Marcella Cunha, diretora-executiva da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol).

As expectativas para 2023 são positivas e se baseiam na tendência de crescimento registrado em anos anteriores, comenta. Em 2021, por exemplo, de acordo com pesquisa realizada pela Abol e pelo Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), a receita operacional bruta das empresas brasileiras de logística atingiu R\$ 166 bilhões, desempenho que garantiu dois milhões de empregos, entre diretos e indiretos, o equivalente a 2% do total de pessoas ocupadas no país, assinala a diretora.

“Mas a inflação de insumos, especialmente de combustíveis, segue como uma preocupação das empresas para este ano”, afirma. “As altas de preço do diesel devem seguir ao menos até o primeiro trimestre deste ano. Não sabemos qual será o impacto no médio e longo prazos. Por isso, todo esforço deve ser feito para mitigar a alta de custos”, diz.



Para a Abol, o fundamental é priorizar os colaboradores e clientes, investir em tecnologias estratégicas para alavancar o negócio – como o data analytics –, ter persistência, fortalecer o networking e melhorar os controles e a gestão interna.

Segundo Marcella Cunha, o segmento alimentício é o que tem apresentado maior estabilidade em momentos de crise, mas setores como o agronegócio, autopeças e varejo devem puxar o crescimento. “O ganho de competitividade está atrelado à melhoria de processo aplicando engenharia, eficiência interna na cadeia de custos e produtividade”, acentua.

A DHL Supply Chain, que faz parte do grupo alemão Deutsche Post DHL, concentra seus esforços em melhorar a flexibilidade e agilidade dos processos logísticos, destaca Solon Barrios, vice-presidente de transportes da subsidiária brasileira. Em fevereiro, a empresa anunciou investimentos de R\$ 800 milhões no Brasil até 2025, destinados a impulsionar novas oportunidades nos mercados de transporte, e-commerce e saúde.

Parte dos investimentos visa apoiar a modernização e expansão de áreas de armazenagem em cinco Estados (São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Santa Catarina e Goiás), com destaque para sua operação de Extrema, no sul de Minas. “Em transporte, nosso plano inclui a expansão da rede nacional de hubs de transbordo e consolidação de carga, o investimento em sistemas de gestão de frota e análise de dados e ampliação da frota elétrica, que já supera atualmente 80 veículos”, conta Barrios.

A tecnologia tem sido ponto forte das alternativas adotadas pelos operadores logísticos. A norte-americana Penske, que neste ano completa 25 anos de operação no país, conseguiu consolidar-se em um mercado extremamente desafiador e competitivo, afirma Paulo Sarti, diretor-presidente da filial brasileira. A empresa foi bem-sucedida graças à estratégia de asset light (sem muitos ativos, como imóveis), de modo a destinar a maior parte dos investimentos a soluções tecnológicas.

“Com essa abordagem, podemos oferecer customização para cada cliente, com benefícios tangíveis, como corte de custos, melhorias significativas na gestão do estoque e aumento da competitividade em relação aos concorrentes”, afirma. Está nos planos da Penske implantar ainda neste ano um novo WMS (sistema de armazenagem) e inaugurar um novo hub para a consolidação de cargas.

A **Sequoia** Logística e Transportes, cuja atuação engloba operações logísticas de e-commerce e tecnologia, investe forte em automação, “o que é cada vez mais crucial para a produtividade, especialmente para uma empresa que atua com hubs logísticos”, diz Bruno Henrique Souza, vice-presidente de operações.

“Além disso, investimos nos processos de comunicação, tanto com os embarcadores quanto com os destinatários”, diz ele. A Sequoia atua tanto no segmento de serviços para consumidores (B2C) como no de venda para empresas. “Nosso diferencial é ser uma empresa one stop shop, com soluções desde coleta, armazenagem, separação, transporte e logística reversa até conserto de aparelhos para alguns segmentos”, indica.

A empresa francesa FM Logistic também utiliza a tecnologia como grande aliada para minimizar os impactos nos custos dos preços dos fretes, além de manter o padrão dos serviços e a competitividade no mercado, segundo Ronaldo Fernandes da Silva, presidente da filial brasileira. Uma das soluções é o uso de software de gestão de transporte, que permite a otimização das rotas, a gestão das entregas, o controle do estoque e a redução de erros”, diz. Além disso, as tecnologias de automação de processos e de inteligência artificial ajudam a aumentar a eficiência do transporte e reduzir custos”, afirma.

O Brasil segue sendo um mercado-chave para os negócios da FM Logistic. A expectativa é dobrar o faturamento regional em três anos, diz Silva. A empresa opera com uma área total de armazenagem de 80 mil metros quadrados, em três centros de distribuição multiclientes localizados em São Paulo, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Movimenta mais de 105 milhões de toneladas de produtos



diversos, especialmente para clientes do e-commerce empresarial. “A perspectiva é seguir no ritmo de crescimento acima de 20% ao ano”, diz.

A preocupação em ganhar mais competitividade nas operações logísticas não mobiliza apenas os responsáveis diretamente pelo armazenamento e entrega das mercadorias aos clientes finais, mas também a outros integrantes da cadeia de suprimentos.

Cinco das principais tradings agrícolas que operam no país – Archer Daniels Midland (ADM), Amaggi, Bunge, Cargill e Louis Dreyfus Company (LDC) – entraram com pedido de aprovação no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para criação de uma joint venture no setor de transporte rodoviário.

O objetivo é ganhar mais agilidade e eficiência no escoamento da produção agrícola. Em especial, nos picos de safra, quando os gargalos logísticos ficam mais evidentes em toda a cadeia. “Não existe a pretensão de resolver todos os problemas do setor, até porque eles passam pelas estradas, portos e capacidade de armazenagem. Mas a intenção é minimizar alguns deles para os sócios”, diz Elvio Moro, responsável pelo projeto. A expectativa é que a nova empresa atenda somente 3% do volume total de cargas das cinco tradings. Os outros 97% dos grãos continuarão sob responsabilidade de transportadoras parceiras e motoristas autônomos.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 30/03/2023*

## MARROCOS RECEBE PRIMEIRO CARREGAMENTO DE GADO VIVO DO BRASIL

País africano abriu seu mercado a animais brasileiros neste ano  
*Por Rafael Walendorff — Brasília*

O Marrocos, que abriu seu mercado para o gado vivo do Brasil neste ano, recebeu no último domingo a primeira carga de animais brasileiros desde a abertura. Ao todo, 2,8 mil cabeças desembarcaram no porto marroquino de Jorf Lasfar, segundo a adida agrícola brasileira em Rabat, a capital marroquina, Ellen Laurindo.

“Recebemos o primeiro carregamento de bovinos vivos do Brasil destinados ao abate no Marrocos. Efetivação do comércio aberto no começo de 2023”, escreveu ela em uma rede social. Surgiram preocupações com a qualidade do rebanho brasileiro após o registro recente de um caso atípico do “mal da vaca louca” no Pará. Com isso, o embarque foi submetido a “processos de controle rígidos”, segundo relatos da imprensa local.

A seca e a alta de custos no país reduziram a produção de carne bovina no Marrocos, o que tem puxado o aumento dos preços da proteína.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 30/03/2023*



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### SANTOS ESPERA REDUZIR GASTOS COM ÁGUA E ENERGIA EM ATÉ R\$ 2 MILHÕES COM AUXÍLIO DA TECNOLOGIA

Plataforma promete analisar os consumos em prédios públicos e apontar eventuais pontos de escape, com gastos incompatíveis e que podem ser reparados. A medida atende um dos objetivos estabelecidos pela cidade para cumprir as metas de sustentabilidade estabelecidas pela ONU até 2030  
*Por g1 Santos*



A Prefeitura de Santos, no litoral de São Paulo, pretende economizar até R\$ 2 milhões dos cofres públicos a partir do monitoramento do consumo de energia elétrica e água. A análise será feita em secretarias municipais, fundações e empresas de economia mista ligadas à administração municipal através de uma plataforma digital, que identificará ponto com gastos acima do normal e que podem ser reduzidos.

Nesta terça-feira (28), o sistema foi apresentado a alguns funcionários do Executivo. O sistema conta com o histórico das contas municipais dos últimos cinco anos, que servem como comparação.

Com o acompanhamento mensal pela plataforma, os setores da prefeitura poderão controlar melhor o consumo de água e energia elétrica, conferindo dados com as metas e comparando com gastos de anos anteriores.

A implementação da plataforma é um dos itens previstos pelo Comitê dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) de Santos, que trabalha para atingir os 17 objetivos propostos pela Organização das Nações Unidas (ONU) até 2030. Os objetivos abordam temas de bem-estar social, meio-ambiente, tecnologia, entre outros.

*Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP*  
*Data: 30/03/2023*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### GOVERNO QUER REAVALIAR PISOS PARA GASTOS COM SAÚDE E EDUCAÇÃO

Mudanças ocorreriam por emenda constitucional a partir de 2025  
*Por Wellton Máximo – Repórter da Agência Brasil - Brasília*

Arelados à arrecadação, os gastos mínimos com saúde e educação determinados pela Constituição serão reavaliados, disse nesta quinta-feira (30) o secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron. Em entrevista para explicar o novo arcabouço fiscal, Ceron destacou que eventuais mudanças ocorreriam por meio de emendas constitucionais e valeriam a partir de 2025.

“Entendemos que há critérios que podem ser melhores que a mera indexação [em relação às receitas]”, disse Ceron.

Na semana passada, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, havia afirmado que o novo arcabouço fiscal traria uma regra de transição para repor as perdas com educação e saúde após a aprovação do teto de gastos. Essa transição ocorreria por lei complementar, mas Ceron afirmou a disposição do governo em revisar as regras estabelecidas na Constituição.

Atualmente, os gastos mínimos com saúde e educação são vinculados à arrecadação federal. O governo é obrigado a executar pelo menos 15% da receita corrente líquida com a saúde e 18% da receita com impostos com a educação.

Segundo a equipe econômica, esses pisos criam problemas porque os gastos totais do governo estão submetidos a uma regra geral, que era o teto de gastos e será substituída pelo novo arcabouço fiscal. Dessa forma, caso os gastos com uma das duas áreas (educação e saúde) cresçam mais que a média das despesas, sobra uma fatia menor para outros tipos de gastos.

No caso do novo arcabouço, caso os gastos com saúde e educação cresçam mais que a trava de 70% do crescimento das receitas nos 12 meses anteriores, o governo terá de cortar gastos em outras áreas para cumprir os limites mínimos.

Segundo Ceron, eventuais mudanças nos pisos com saúde e educação serão discutidas com os setores do governo. As alterações ocorreriam por meio de emenda Constitucional e seriam discutidas ao longo de 2024 para entrar em vigor em 2025.

### Vinculação

Antes do teto de gastos, os valores eram definidos conforme a receita corrente líquida do governo federal. Após o teto, os limites mínimos para a saúde e a educação passaram a ser corrigidos anualmente pela inflação conforme o valor executado em 2016. O governo entende que, como a nova regra fiscal anulará o teto de gastos, conforme previsto na emenda constitucional da transição, voltará a valer a regra que vigorou até o fim de 2016.

“A própria Constituição diz que, assim que a lei complementar com o novo marco fiscal entrar em vigor, a transição valerá automaticamente”, esclareceu Haddad.

### Piso para investimentos

O secretário do Tesouro esclareceu que o limite mínimo para investimentos, previsto no novo arcabouço, corresponderia a R\$ 75 bilhões por ano corrigidos pela inflação. Segundo Ceron, o piso para investimentos (obras públicas e compra de equipamentos) permitiria a preservação de gastos importantes para garantir o crescimento econômico.

“[Com o piso de investimentos], a gente tem a garantia que o ajuste não será pelo investimento, que é o pior corte que existe, junto com o corte de gastos sociais”, declarou Ceron.

*Fonte: Agência Brasil - DF*

*Data: 30/03/2023*

## IMPACTO DE NOVA REGRA FISCAL SOBRE JUROS AINDA SERÁ AVALIADO, DIZ BC

Arcabouço fiscal foi apresentado nesta quinta-feira pela Fazenda

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



**Presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto** © 24/09/2020/Raphael Rbeiro/BCB

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, disse que o novo arcabouço fiscal, apresentado nesta quinta-feira (30) pelo Ministério da Fazenda, não afeta diretamente a política monetária do país, mas pode alterar as expectativas de mercado, fator que impacta a decisão do BC sobre os juros.

Segundo Campo Neto, o processo de decisão do BC não tem nenhum “componente político” e a manutenção da taxa básica de juros, a Selic, em 13,75% ao ano foi técnica.

O Banco Central divulgou hoje o seu Relatório de Inflação, seguido de coletiva de imprensa com o presidente do BC.

Questionado sobre o novo arcabouço, Campos Neto disse que o Banco Central ainda não teve acesso a todos os parâmetros da medida, mas que vai analisar o que foi anunciado. “O importante para a gente é como incorporar isso nas nossas projeções. Não fazemos [política] fiscal, não é um trabalho do BC. Incorporamos o fiscal nas nossas expectativas, na função e reação que o BC tem. Lembrando que temos um regime que se baseia em câmbio flutuante, em um sistema de meta e que tem âncora fiscal”, explicou.



Na ata do Copom divulgada esta semana, o BC reforçou que não há relação mecânica entre a convergência de inflação e a apresentação do arcabouço fiscal, pois a primeira reage às expectativas de inflação, às projeções da dívida pública e aos preços de ativos. Por outro lado, destacou também que “um arcabouço fiscal sólido e crível” pode ajudar no processo de desinflação.

“O comitê destaca que a materialização de um cenário com um arcabouço fiscal sólido e crível pode levar a um processo desinflacionário mais benigno através de seu efeito no canal de expectativas, ao reduzir as expectativas de inflação, a incerteza na economia e o prêmio de risco associado aos ativos domésticos”, diz o documento.

Para Campo Neto, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, está “muito bem intencionado” e tem uma luta dura pela frente para equilibrar as contas públicas.

“Quando olhamos o arcabouço, ainda sem a calibragem dos parâmetros, ele parecia bastante razoável”, disse. “A gente reconhece o esforço que está sendo feito pelo ministro da Fazenda, em um projeto que é duro, em um governo que tem bastante divisões e acho que denota claramente uma preocupação com a trajetória de dívida”, completou o presidente do BC.

### Decisão técnica

A Selic é o principal instrumento usado pelo BC para alcançar a meta de inflação porque a taxa causa reflexos nos preços, já que juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança, evitando a demanda aquecida. Em março de 2021, o órgão iniciou um ciclo de aperto monetário, em meio à alta dos preços de alimentos, de energia e de combustíveis, elevando a taxa básica ao seu maior nível desde janeiro de 2017, quando também estava em 13,75% ao ano.

A decisão de manutenção da Selic neste patamar vem sendo criticada pelo governo federal, que cobra uma redução para impulsionar o crescimento da economia. Segundo Campo Neto, a relação do BC com a Fazenda é boa e o órgão tenta comunicar “da melhor forma possível” os parâmetros sobre a política monetária.

“Precisamos explicar para a sociedade que esse trabalho técnico tem um custo a curto prazo, mas que não fazê-lo tem um custo maior, e mostrar as vantagens de ter uma inflação sob controle, em específico do ponto de vista social”, disse. “E por isso que a autonomia é importante para o Banco Central tomar essa decisão de coisas que têm custo alto a curto prazo para não ter que incorrer em custo muito maior de longo prazo, que seria muito mais danoso para a sociedade”, completou.

Segundo o presidente do BC, países que hoje estão com inflação alta apresentam aumento da pobreza extrema e queda dos índices de consumo e de confiança do consumidor.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 30/03/2023

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### TECNOLOGIA PODE AUXILIAR CADEIA LOGÍSTICA GLOBAL A REDUZIR IMPACTOS DE GREVES

Por Bianca Guilherme PORTOS E LOGÍSTICA 30/03/2023 - 20:54

Para project44, episódios mais longos de paralisações na Europa podem trazer maior prejuízo à cadeia logística global. Analista avalia que, com dados em mãos, gestores podem tomar decisões mais assertivas

Por 24 horas, os trabalhadores de transporte da Alemanha declararam greve, paralisando aeroportos, rodovias e até portos, na última segunda-feira (27). Segundo Pierre Jacquin, vice-presidente da Project44 na América Latina, o Brasil não chegou a sentir impactos, mas se as greves continuarem a

ser um problema na Europa, é possível que os transportadores comecem a favorecer os países vizinhos para importações e exportações.

"Espera-se que os impactos para o Brasil sejam mínimos neste momento. A greve terminou e serviu como alerta, porque as negociações entre o governo e os funcionários públicos continuam. Haverá um pequeno atraso nas exportações para fora do Brasil, mas isso não deve ter impacto significativo. No entanto, greves mais longas e de maior impacto são uma possibilidade futura, a depender das negociações atuais", comentou Jacquin.

No dia 22 de março, o Porto de Hamburgo, o maior da Alemanha, paralisou por 48 horas. De acordo com o relatório da Project44, ele está se recuperando rapidamente da paralisação, mas ainda há impactos. Enquanto o tempo de exportação tem diminuído consistentemente nos últimos 3 dias, atingindo uma média de 6 dias, a importação tem aumentado. Desde o dia 28 de março, o tempo médio para importações é 2,9. Além disso, os navios que chegam e saem do porto voltaram ao nível normal após um pequeno pico em 24 de março, quando o porto foi reaberto.

"Na próxima semana, espera-se ver um pequeno aumento no tempo de permanência, impactando mais na exportação, do que na importação, pois os navios estavam aguardando fora do porto, enquanto a permanência no porto começa a rastrear assim que a embarcação chega. Já estamos vendo um aumento para 6,1 dias para tempos de espera de exportação", destacou o documento.

Embora esta greve tenha terminado, as negociações trabalhistas ainda estão em andamento. Os sindicatos exigem um aumento salarial de 10,5% para seus colaboradores, citando o aumento dos custos de energia e alimentos. Mais de 400 mil trabalhadores do transporte estão participando da ação, de acordo com Frank Werneke, chefe do Ver.di, sindicato de transporte alemão.

Para o vice-presidente da Project44, a tecnologia pode auxiliar as companhias a diminuir os impactos. "Com soluções de visibilidade, com tecnologia empregada, é possível prever os atrasos nos portos, analisar melhores rotas, ter mais dados em mãos para melhor tomada de decisão num momento crítico como esse", lembrou Jacquin.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/03/2023*

## APÓS 2 MESES, É DESIGNADO NOVO RELATOR DO PL DA RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES NA CVT

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30/03/2023 - 20:28*



*Projeto em tramitação na comissão da Câmara dos Deputados regulamentará atividade. Estaleiros veem desmonte e reciclagem de navios e de estruturas marítimas como potencial novo mercado, no horizonte de médio prazo*

Quatro meses após chegar na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados e há quase dois meses sem relator, o projeto de lei sobre a reciclagem de embarcações (PL 1.584/2021) recebeu, na última semana, a designação do deputado Vinicius Carvalho (Republicanos-SP) para a relatoria. A definição

era aguardada desde a retomada das atividades da casa legislativa em 1º de fevereiro. O PL chegou à comissão em novembro passado e, logo em seguida, estava sob a relatoria do deputado Carlos Chiodini (MDB-SC), que deixou de ser membro da comissão no último dia 30 de janeiro, com o fim de sua legislatura. O prazo para apresentação de emendas ao projeto na CVT foi reaberto e poderá ser feito para as cinco sessões realizadas a partir de 24/03/2023.

A expectativa inicial no setor era que o Congresso retomasse a apreciação do PL nas comissões após as eleições de 2022, mas o tema acabou ficando para 2023. A pauta chegou à CVT no dia 25 de



novembro e não foram apresentadas emendas durante o prazo de cinco sessões, encerrado no dia 7 de dezembro. Após a aprovação do parecer do novo relator, a próxima etapa será a tramitação na Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania (CCJC). Antes da CVT, o PL tramitou na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS) e na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CREDN).

O projeto, de autoria do deputado Coronel Armando (PSL-SC) e apresentado em 28 de abril de 2021, prevê a regulamentação da reciclagem de embarcações e estabelecimento das diretrizes para a gestão e o gerenciamento dessa atividade. A proposta estabelece regras detalhadas voltadas aos estaleiros de reciclagem, armadores, Marinha e órgãos ambientais. As regras se aplicam a todas as embarcações em águas jurisdicionais brasileiras, incluindo plataformas flutuantes ou fixas de petróleo.

A definição das regras é considerada importante para dar mais segurança jurídica e para alavancar atividades de estaleiros que estudaram ou fizeram consultas sobre descomissionamento e desmantelamento de embarcações no final do ciclo operacional. Representantes da indústria naval esperam que o PL avance e possa ser aprovado ainda no primeiro semestre, contribuindo com o desenvolvimento de uma política de descomissionamento e reciclagem de embarcações no Brasil.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), que acompanha a tramitação do PL na Câmara, avalia que as atividades de desmonte e reciclagem de navios e estruturas marítimas podem representar um novo mercado, no horizonte de médio prazo. “As normas para execução dessas atividades ainda estão sendo discutidas pela Marinha e por órgãos como o Ibama. Temos que aguardar essa regulamentação, que o Sinaval acompanha com interesse”, comentou o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha, à Portos e Navios.

O PL 1.584/2021 estabelece que toda embarcação destinada à reciclagem deve ter um plano para esse fim, elaborado antes do início do processo pelo operador de estaleiro de reciclagem. A exceção é para as embarcações com arqueação bruta (medida que expressa o volume interno total de um navio) menor ou igual a 300 AB, que estão isentas do plano. O texto aprovado na comissão de meio ambiente não inclui apenas embarcações da Marinha do Brasil e as que possuem menos de oito metros de comprimento e não utilizam motor.

O plano de reciclagem deverá conter informações sobre os materiais perigosos e resíduos, que devem ter plano próprio de gerenciamento aprovado por órgão ambiental. O responsável pela embarcação deve fornecer ao estaleiro de reciclagem todas as informações necessárias para a confecção do plano, que só pode ser implementado após aprovação por órgão ambiental.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/03/2023*

## REGIÃO AMAZÔNICA TERÁ O PRIMEIRO PORTO SUSTENTÁVEL CERTIFICADO AQUA NO BRASIL

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/03/2023 - 19:52*



O terminal portuário Super Terminais - "GreenPort" acaba de conquistar a certificação desenvolvida pela Fundação Vanzolini, com apoio da Universidade de São Paulo, Aqua (Alta Qualidade Ambiental). A aplicação é realizada pela Fundação Vanzolini. É o primeiro porto em operação no Brasil a obter o reconhecimento de um dos principais sistemas de avaliação de desempenho ambiental do mundo. A entrega da certificação ocorrerá no dia 3 de abril.

De acordo com Manuel Carlos Reis Martins, coordenador executivo da certificação Aqua-HQE, “foi uma certificação pioneira, por meio de avaliação e auditoria rigorosas, que constataram o excelente trabalho das equipes do terminal e da consultoria especializada dos professores do Centro de Inovação



em Logística e Infraestrutura Portuária (Cilip) da Universidade de São Paulo (USP). Com isso, o Super Terminais - "GreenPort" demonstra, nas práticas das suas operações portuárias, seu compromisso cotidiano com os objetivos de desenvolvimento sustentável da ONU e com os princípios ESG, de modo exemplar".

Para obter os resultados, em desempenho ambiental e sustentabilidade, o Super Terminais aplicou medidas que são revertidas na preservação do bioma amazônico. Entre elas, desenvolve um rigoroso programa de gestão que avalia de forma constante o gerenciamento de resíduos e de efluentes, a educação ambiental, o controle de vetores, a limpeza dos reservatórios, o monitoramento e controle de ruídos, a contingência de saúde, o gerenciamento de riscos, de emergência individual e de cargas perigosas.

O coordenador do Cilip-USP, João Ferreira Netto, explica que o complexo comprovou, por meio de estudos da qualidade da água, que seus terminais praticamente não afetam a fauna e flora aquática do Rio Negro. "Eles possuem uma estação de tratamento de efluentes orgânicos que despeja no rio água limpa, 100% tratada. Essas e outras medidas de gestão ambiental fazem com que sejam um dos mais avançados na proteção do bioma amazônico".

### **Soluções sustentáveis**

Para evitar desastres ambientais o Super Terminais possui planos de contenção para acidentes, como possíveis vazamentos de óleo dos navios. Para isso, o porto constituiu uma brigada própria e contratos com empresas especializadas e treinadas para prever ou conter com eficácia e rapidez eventuais vazamentos em caso de acidentes. Os protocolos de segurança do terminal estão em plena aderência com os pré-requisitos de legislação da Organização Marítima Internacional (IMO).

Outro fator importante na redução de danos ambientais é que o Super Terminais não oferece às embarcações que atracam em suas instalações os serviços de limpeza de cascos, do convés ou a opção de descarte de efluentes e resíduos no local. Essa medida evita possíveis impactos na qualidade da água do rio, o que é importante para a preservação do meio ambiente.

"Entre as soluções de sustentabilidade encontradas, destacamos o uso de energia renovável, por meio da utilização de veículos e guindastes elétricos; além disso, nos comprometemos a investir no uso de energia limpa nas áreas de armazéns e de iluminação para o prédio administrativo por meio de um projeto de iluminação fotovoltaica buscando continuamente melhorias para ampliar a segurança dos funcionários.", diz Marcello di Gregorio, Diretor-Geral do terminal.

O controle de emissões de gases poluentes, responsáveis pelo efeito estufa, é também um item de grande importância para os gestores do porto. Uma das ações foi realizar a melhor organização para a recepção dos caminhões, para que não fiquem ligados em fila, emitindo gases, enquanto aguardam para carregar ou descarregar.

### **Vantagem natural**

Na altura do Rio Negro, onde está localizado o porto, há uma profundidade de 35m na seca e de 50m na cheia. Essa característica natural favorece a sustentabilidade, pois evita a necessidade do processo de dragagem do solo para a contenção do nível do calado. Algo que em outros portos gera grande impacto ambiental.

O Super Terminais é um dos principais operadores de cargas containerizadas, cargas de projetos e cargas soltas para exportação e importação de produtos do Zona Franca de Manaus. Está entre os três maiores terminais portuários de Manaus e, em termos de volume, movimenta cerca de 200 mil TEUs por ano. O porto emprega mais de 400 funcionários e completa 27 anos de existência com grande experiência no mercado de transporte e logística.

Na Fundação Vanzolini, o curso sobre Gestão de Operações Portuárias trata dos aspectos fundamentais de análise e desenvolvimento de projetos e operações de terminais portuários. Das 14 categorias da certificação AQUA-HQE Portos, o Super Terminais obteve nível 8 em "melhores

práticas". "O terminal investiu em vários processos e foi feito todo um trabalho para melhorar a operação e atingir esse nível de excelência", ressalta o professor Ferreira Netto.

O referencial de certificação Aqua -- Instalações Portuárias inclui requisitos de um sistema de gestão de portos - SGP e critérios e indicadores de desempenho ambiental e de qualidade de vida para a avaliação desse tipo de construção. Os indicadores de desempenho da Qualidade Ambiental para Instalações Portuárias (QAIP) se estruturam em 15 categorias (conjuntos de exigências), agrupadas em três temas: Vida Social e Econômica, Qualidade de Vida e Meio Ambiente e ao todo engloba mais de 300 itens a serem avaliados. Entre eles, aspectos como "O porto e seu entorno", "Segurança Patrimonial", "Canteiro de Obras", "Resíduos", "Ambientes Naturais e Ecossistemas".

A visão holística da certificação não estabelece exigência de soluções preconcebidas de projeto ou de materiais, mas os critérios de desempenho estabelecidos nas 15 categorias exigem a demonstração e comprovação que, desde as fases iniciais de planejamento e projeto, foram adotadas medidas ambientais para assegurar, por exemplo, que não haja impacto na atividade pesqueira; na qualidade do ar e da água, seja para trabalhadores ou para atividades recreativas ao redor; que sejam minimizados os impactos ambientais, como ruído e vibração; que reduzam os riscos operacionais e de segurança portuária; e que garantam a expansão do porto de forma sustentável, entre outras medidas.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 30/03/2023

## SPA ATUALIZA PERÍODOS DE ADAPTAÇÃO PARA AS NOVAS TOLERÂNCIAS DE RECEPÇÃO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 30/03/2023 - 19:42



A Santos Port Authority (SPA) atualizou as duas últimas fases do cronograma dos períodos de adaptação para as tolerâncias de recepção de caminhões no Porto de Santos.

Com isso, a tolerância para recepção dos veículos de carga solta e containerizada passa a ser de três horas posteriores à janela de agendamento e o período de adaptação, iniciado em 1º de janeiro, vigorará até 1º de maio. Já a tolerância para recepção dos veículos de carga solta e containerizada passa a ser de duas horas posteriores à janela de agendamento, com período de

adaptação a partir de 2 de maio de 2023.

As alterações feitas pela SPA no agendamento objetivam reduzir a permanência de caminhões nas proximidades do porto e disponibilizar mais janelas de agendamento para os caminhoneiros.

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

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 30/03/2023

## NOVAS DIRETRIZES NO TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE BRASIL E ARGENTINA - "DECLARAÇÃO DO RIO DE JANEIRO"

Da Redação *NAVEGAÇÃO* 30/03/2023 - 18:55



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 056/2023  
Página 80 de 80  
Data: 30/03/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



*Desde 2001, os países do Mercosul negociam, sem sucesso, um acordo multilateral de transporte marítimo*

Apesar de o Brasil ter denunciado acordos bilaterais com Chile, Uruguai e Argentina para viabilizar sua entrada na OCDE e concretizar um acordo entre os blocos de países do Mercosul e da União Europeia, o transporte marítimo intrabloco enfrenta redução significativa sem novos acordos nos últimos 20 anos.

Diante desse cenário, armadores e marítimos da Argentina e do Brasil se reuniram, em fevereiro de 2023, com a intenção de retomar as negociações de um acordo multilateral com dispositivos voltados a solucionar problemas e estimular o crescimento do setor de transporte marítimo no âmbito do Mercosul, dentre as quais: (i) negociação de frete; (ii) prestação de serviços entre os Estados Partes; (iii) cargas feeder, serviço que realiza a entrega e distribuição de cargas de um porto concentrador (hub port), as quais são transbordadas em qualquer dos Estados Partes; e (iv) adoção de sistemas estatísticos uniformes para acompanhamento da participação de cada Estado Parte no transporte marítimo e a possibilidade de "waiver" de cargas com prazo para liberação etc.

A despeito de eventual celebração do acordo em questão, a cabotagem nacional seria reservada exclusivamente a cada Estado Parte, exceto para as cargas de petróleo e seus derivados; os armadores constituídos e outorgados em um dos Estados Parte do Mercosul teriam acesso às cargas, com prioridade para o país de origem delas e com navios de registro nacional e tratamento de bandeira nacional; assim como seria priorizada a contratação de marítimos nacionais em conformidade com a regulamentação vigente dos Estados Parte.

Além das diretrizes previstas para um acordo multilateral, foi assinado um novo acordo sobre transporte marítimo entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina, contemplando os pontos relacionados no acordo do Mercosul.

**Fonte: Vieira Rezende Advogados**

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/03/2023*



**MERCO 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.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 30/03/2023*