

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 064/2023  
Data: 13/04/2023



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
1º ENCONTRO PORTO & MAR 2023 DISCUTE OS RUMOS DO PORTO DE SANTOS NA TERÇA-FEIRA, NO GRUPO TRIBUNA.....	4
EX-PRESIDENTE DA CODESP VIRA RÉU EM AÇÃO QUE INVESTIGA FRAUDE DE R\$ 80 MILHÕES NO PORTO DE SANTOS.....	5
GOVERNO FEDERAL TRABALHA PARA APRIMORAR CONCESSÕES DE FERROVIAS E RODOVIAS.....	6
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>7</b>
HADDAD: 'CONCORRÊNCIA DESLEAL', SOBRE TRUQUE DE SITES ESTRANGEIROS PARA BURLAR IMPOSTO. ENTENDA.....	7
GILBERTO FREYRE NETO: PERNAMBUCO E ALEMANHA, UMA FRATERNIDADE INCOMPREENDIDA.....	8
NEXEN INAUGURA CD PARA DISTRIBUIR NO NORDESTE EQUIPAMENTOS PARA A GERAÇÃO SOLAR.....	9
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....</b>	<b>10</b>
PRORROGADA PESQUISA COM USUÁRIOS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR DE PERCURSO LONGITUDINAL.....	10
DIRETOR-GERAL DA ANTAQ AFIRMA QUE AGÊNCIA DARÁ FOCO A AGENDA HIDROVIÁRIA.....	11
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>12</b>
NOVA PONTE E COMPLEXO VIÁRIO FACILITARÃO ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA PELA BR-080/GO.....	12
DUPLICAÇÃO DE PISTA E NOVOS VIADUTOS VÃO FACILITAR ESCOAMENTO DE PRODUÇÃO EM SANTA CATARINA.....	13
PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS VÃO DESTRAVAR PROJETOS FERROVIÁRIOS NO PAÍS.....	14
RETOMADA DE INVESTIMENTOS EM RODOVIAS PERMITIU MELHOR ESCOAMENTO DA SAFRA, DIZ RENAN.....	15
GOVERNO FEDERAL DEVE ATINGIR R\$ 6 BILHÕES GARANTIDOS PARA INFRAESTRUTURA NOS PRIMEIROS QUATRO MESES DO ANO.....	15
<b>PORTAL PORTO GENTE.....</b>	<b>16</b>
COMPLEXO AEROPORTUÁRIO OCEÂNICO DE SÃO VICENTE-PRAIA GRANDE POTENCIALIZA PORTO DE SANTOS.....	16
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT.....</b>	<b>18</b>
EDITORIAL – HIDROVIAS: PRIORIDADES E ORGANIZAÇÃO.....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Nova diretoria 1.....</i>	<i>18</i>
<i>Nova diretoria 2.....</i>	<i>19</i>
<i>Ferrovias em pauta.....</i>	<i>19</i>
NACIONAL - RENAN DIZ QUE GOVERNO PREPARA NOVO PLANO DE INVESTIMENTO EM TRANSPORTES.....	19
NACIONAL - FRANÇA AFIRMA QUE LULA VAI ANUNCIAR OBRAS DO TÚNEL SUBMERSO SANTOS-GUARUJÁ.....	21
NACIONAL - ANTAQ DARÁ FOCO A AGENDA HIDROVIÁRIA, DIZ DIRETOR-GERAL.....	22
REGIÃO SUL - AUTORIDADES ENCONTRAM SEGUNDO PONTO DE VAZAMENTO EM TERMINAL NO PORTO DE PARANAGUÁ ..	22
REGIÃO SUDESTE - POLÍCIA FEDERAL REALIZA OPERAÇÃO CONTRA O TRÁFICO INTERNACIONAL DE DROGAS NO PORTO DE SANTOS.....	24
REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SUAPE AUMENTA 10% NO PRIMEIRO BIMESTRE DE 2023.....	24
REGIÃO NORDESTE - OBRAS DO PORTO DE CABEDELO SERÃO ENTREGUES EM JUNHO.....	25
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - ARCABOUÇO FISCAL, ORÇAMENTO E O PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA.....	27
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>28</b>
CRONOGRAMA PREVÊ 100% DAS DECLARAÇÕES DE IMPORTAÇÃO NO PORTAL ÚNICO EM 2024.....	28
CÂMARA ÁRABE E RONDÔNIA VÃO FOMENTAR EXPORTAÇÃO DE PEIXE.....	29
MARINHA HOMOLOGA ALTERAÇÕES NOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES EM OPERAÇÃO NO BRASIL.....	30
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS.....</b>	<b>32</b>
EÓLICA OFFSHORE CRESCERÁ SETE VEZES ATÉ 2032, PREVÊ WOODMAC.....	32
4º CICLO DA OFERTA PERMANENTE DE CONCESSÃO DEVE SAIR ESTE ANO, CRÊ DIRETORA DA ANP.....	33
ORGANIZAÇÕES SE MOBILIZAM CONTRA PERFURAÇÃO DA PETROBRAS NA FOZ DO AMAZONAS.....	34
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>36</b>
PORTA-AVIÕES SÃO PAULO: AGU COBRA R\$ 322 MILHÕES DE EMPRESAS QUE ABANDONARAM CASCO NO MAR.....	36
NO PODCAST 2+1, GALÍPOLO DEFENDE CERCO AOS IMPORTADOS NA INTERNET PARA PROTEGER VAREJISTA LOCAL E O CONSUMIDOR.....	37
'EU NÃO CONHEÇO A SHEIN', DIZ HADDAD SOBRE FIM DE ISENÇÃO A COMPRAS DE ATÉ US\$ 50 NO EXTERIOR.....	39
NO PRIMEIRO DIA DE LULA NA CHINA, CHINESES IGNORAM TAXAÇÃO DO VAREJO ON-LINE.....	40
HADDAD DIZ NÃO CONSIDERAR A POSSIBILIDADE DE CAMPOS NETO SAIR DO BANCO CENTRAL ANTES DO FIM DO MANDATO.....	40



<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>41</b>
HADDAD LANÇA EM MAIO 'PACOTE VERDE' PARA IMPULSIONAR A ECONOMIA COM AÇÕES SUSTENTÁVEIS .....	41
MERCEDES-BENZ VAI AFASTAR 1,2 MIL TRABALHADORES DA PRODUÇÃO POR ATÉ TRÊS MESES .....	45
TAXAÇÃO DE IMPORTADOS: É PRECISO DAR TRATAMENTO IGUAL A EMPRESAS DO PAÍS E DO EXTERIOR, DIZ HADDAD .....	45
PORTA-AVIÕES AFUNDADO: AGU ACIONA JUSTIÇA PARA QUE EMPRESAS PAGUEM R\$ 322 MILHÕES POR PREJUÍZOS.....	46
MINISTRO DE LULA SE IRRITA COM RECEITA POR BATE-CABEÇA SOBRE CERCO A COMPRAS ONLINE NO EXTERIOR .....	48
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>49</b>
ACORDOS COM CHINA MIRAM RETOMADA DA INDUSTRIALIZAÇÃO; SETORES ESTRATÉGICOS ESTÃO NA LISTA.....	49
ANÁLISE: GOVERNISTAS COCHILARAM NA PERDA DE PSB E PDT PARA LIRA .....	50
ECORODOVIAS CONCLUI EMISSÕES DE DEBÊNTURES NO VALOR DE R\$ 3,48 BILHÕES.....	51
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO</b> .....	<b>52</b>
CONECTIVIDADE EM ESTRADAS É PRINCIPAL DEMANDA DE USUÁRIOS E PRECISA SER AMPLIADA, DIZ MINISTRO .....	52
MINISTRO DIZ QUE VENDAS DE PASSAGENS AÉREAS VOLTARAM AO NÍVEL PRÉ-PANDEMIA E QUER AMPLIAR ACESSO A VIAGENS .....	53
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF</b> .....	<b>54</b>
STF AUTORIZA EMPRESAS A TRANSFERIR CRÉDITOS DE ICMS ENTRE FILIAIS .....	54
PETROBRAS CONCLUI VENDA DO POLO NORTE CAPIXABA PARA SEACREST .....	55
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>55</b>
DECISÃO NO TST CONSIDEROU LÍCITO AFASTAMENTO DE PORTUÁRIO COM BASE EM MP DA PANDEMIA .....	56
ARTIGO - HONORÁRIOS PROFISSIONAIS, DESPACHANTE ADUANEIRO, NATUREZA JURÍDICA E REFLEXOS.....	57
CONAB ESTIMA UMA PRODUÇÃO DE GRÃOS DE 312,5 MILHÕES DE TONELADAS NA SAFRA 2022/23.....	58
PRODUÇÃO MÉDIA DE ÓLEO NOS CONTRATOS DE PARTILHA DE PRODUÇÃO EM FEVEREIRO ALCANÇA 868 MIL BARRIS POR DIA.....	59
ARTIGO - CONSIDERAÇÕES SOBRE A RECENTE DECISÃO DA ANTAQ ACERCA DA ABUSIVIDADE NA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES.....	60
EM 25 ANOS, TCP APRESENTA CRESCIMENTO DE 619% EM MOVIMENTAÇÃO ANUAL DE CONTÊINERES.....	63
PORTO DE ITAGUAÍ SE DESTACA NA MOVIMENTAÇÃO DO 1º BIMESTRE .....	64
ROBERTO GUSMÃO E FABRIZIO PIERDOMENICO SÃO DESIGNADOS PARA CDFMM .....	64
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>65</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	65





### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## 1º ENCONTRO PORTO & MAR 2023 DISCUTE OS RUMOS DO PORTO DE SANTOS NA TERÇA-FEIRA, NO GRUPO TRIBUNA

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, confirmou presença no evento

Por: *Bárbara Farias*



*Os rumos do Porto de Santos, o principal ativo de comércio exterior do País, serão discutidos no 1º Encontro Porto & Mar 2023 Foto: Alexander Ferraz/AT*

Os rumos do Porto de Santos, o principal ativo de comércio exterior do País, serão discutidos no 1º Encontro Porto & Mar 2023, marcado para a próxima terça-feira, a partir das 14 horas, no auditório do Grupo Tribuna, em Santos. Entre as presenças confirmadas, estão dois nomes do Ministério de Portos e Aeroportos: o secretário-executivo de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão, e o secretário nacional de Portos e

Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico.

Gusmão e Pierdomenico farão a abertura do evento e, logo em seguida, participarão de um debate sobre os assuntos que englobam, principalmente, a gestão da Autoridade Portuária, os investimentos em infraestrutura de acesso e mobilidade, entre outros temas considerados relevantes no dia a dia do maior porto da América Latina.

Segundo o diretor comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, o debate marcado para a próxima semana "tem a importância de ser o primeiro 1º Encontro Porto & Mar relevante desde a mudança de governo", que resultou na criação do Ministério de Portos e Aeroportos, sob comando do ministro Márcio França desde janeiro.

### Programação

Na próxima terça-feira, logo após a abertura, às 14h15, o diretor-presidente de A Tribuna, Marcos Clemente Santini, dará as boas-vindas aos convidados. Em seguida, às 15 horas, será iniciada a mesa de debate com o tema Uma Rota no Horizonte, que terá a mediação de Maxwell Rodrigues, apresentador do programa Porto 360°, na TV Tribuna.

"Estamos trazendo à luz a nova rota do Porto de Santos diante do novo cenário político do País. Temos à frente da gestão dos portos do Brasil e, possivelmente, em Santos, também pessoas da região e que entendem dos nossos problemas. É uma oportunidade única de fazermos em quatro anos o que muitos não conseguiram fazer em 20 anos", afirmou Maxwell.

Entre os principais assuntos em pauta, estão infraestrutura de acesso, mobilidade, serviços da Autoridade Portuária, integração de modais, aplicação de tecnologia, mão de obra, um novo acesso conectando a Grande São Paulo ao Porto de Santos e os avanços necessários aos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Além de Gusmão e Pierdomenico, outros debatedores convidados são o vice-presidente da Rumo Logística, Guilherme Penin; o CEO da Brasil Terminal Portuário, Ricardo Arten; o gerente geral de Logística da Eldorado Celulose, Flávio da Rocha; o presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), Mauro Sammarco; o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi;

o diretor de tecnologia da T2S, Ricardo Pupo; o diretor-presidente da Ecorodovias, Rui Klein, e o diretor-presidente do Porto de Suape (PE), Marcio Guiot.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 13/04/2023

### EX-PRESIDENTE DA CODESP VIRA RÉU EM AÇÃO QUE INVESTIGA FRAUDE DE R\$ 80 MILHÕES NO PORTO DE SANTOS

MPF denunciou Alex Oliva e mais seis pessoas por supostas fraudes em licitações de três contratos no Porto de Santos

Por: *Bárbara Farias*



***O ex-presidente da antiga Codesp José Alex Botelho Oliva é acusado de participação em desvio de verba pública por meio de contratos fraudulentos Foto: Irandy Ribas/AT/Arquivo***

O ex-presidente da antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), José Alex Botelho Oliva, se tornou réu em ação na 5ª Vara Federal de Santos. Ele é acusado de participação em desvio de verba pública por meio de contratos fraudulentos enquanto comandava a gestora do Porto de Santos. A Justiça Federal aceitou a denúncia do Ministério Público

Federal (MPF), que investiga formação de cartel e fraude licitatória em três contratos de informática firmados no Porto, que somam R\$ 80,2 milhões.

Outros seis envolvidos no esquema criminoso também se tornaram réus no processo: Carlos Henrique de Oliveira Poco, Cristiano Antonio Chehin, Celino Ferreira da Fonseca, Cleveland Sampaio Lofrano, Joelmir Francisco Barbosa e Joabe Francisco Barbosa.

As fraudes foram investigadas em conjunto pelo Ministério Público Federal (MPF), Polícia Federal (PF), Justiça Federal, Controladoria-Geral da União (CGU), Tribunal de Contas da União (TCU) e Receita Federal. Esses órgãos, em 31 de outubro de 2018, deflagraram a Operação Tritão.

Naquele ano, a pedido da Polícia Federal e do MPF, a 5ª Vara Federal de Santos determinou as prisões temporárias dos sete investigados e 21 buscas e apreensões. Os mandados foram cumpridos nas cidades de Santos, Guarujá, São Paulo, Barueri e São Caetano do Sul, no Estado de São Paulo, além de Brasília, Fortaleza e Rio de Janeiro.

Segundo a Procuradoria da República em São Paulo, o caso começou a ser investigado após o surgimento de um vídeo, em setembro de 2016, que mostra Carlos Antonio de Souza, o Carlinhos, ex-assessor do então diretor-presidente da Codesp, relatando esquemas de fraude à licitação no Porto de Santos, relacionados a serviços de digitalização de documentos e dragagem.

Ainda de acordo com a Procuradoria, paralelamente, foram abertos uma investigação na CGU, a pedido de uma conselheira fiscal da Codesp; um procedimento cível no MPF em Santos, que resultou em um inquérito civil público, aberto em 2017; e um requerimento de abertura de inquérito policial à PF.

O MPF constatou irregularidades em três contratos licitados. Um deles era referente à digitalização e guarda de documentos da Codesp, no valor de R\$ 7,3 milhões, vencido pela MC3 Tecnologia. A acusação é de fraude, pois a empresa disputou a licitação com outra companhia do mesmo grupo econômico.

Já o segundo foco das investigações abrange um sistema de gerenciamento cujo contrato foi assinado pela antiga Secretaria de Portos, ao qual a Codesp aderiu em 2016 por R\$ 12,3 milhões. A

empresa N2O teria vencido a licitação por meio de direcionamento. Assim como a Codesp, outras companhias portuárias e logísticas também aderiram e o valor contratado, hoje, atingiu R\$ 71,7 milhões. Para o TCU, os sistemas do contrato são pouco úteis e caros e vários processos que ele realiza são dispensáveis.

O terceiro contrato é referente ao pagamento indevido de R\$ 1,2 milhão, pela Codesp, à Domain Consultores Associados em Informática, em setembro de 2016. A empresa alegava ter sido prejudicada por variações cambiais e exigia mais dinheiro do Porto de Santos, obtido com apoio do setor jurídico do Porto, após três negativas da área de logística, que não via razão para o pagamento extra. De acordo com a Procuradoria, os investigados eram ligados à Codesp e às empresas MC3 e N2O.

À Reportagem, a assessoria de Imprensa do Ministério Público Federal informou que o procurador da República, Thiago Lacerda Nobre, responsável pelo caso, não se manifestará sobre a decisão da Justiça Federal. O MPF informou apenas que “agora, o processo vai seguir perante a Justiça Federal, com apresentação de provas e oitiva de testemunhas até que seja proferida a sentença”.

### Defesa

Em nota, os advogados José Luis Oliveira Lima e Rodrigo Dall’Acqua, que representam Cristiano Antonio Chehin, afirmaram que “o Ministério Público Federal apresentou uma denúncia inepta e descabida, sem qualquer prova e plausibilidade. É o abuso do direito de acusar. Cristiano Chein é inocente e confia no judiciário”. As defesas dos demais citados não se manifestaram até o fechamento desta edição.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 13/04/2023*

## GOVERNO FEDERAL TRABALHA PARA APRIMORAR CONCESSÕES DE FERROVIAS E RODOVIAS

Ministério dos Transportes vai discutir renovações antecipadas

*Por: A Tribuna Digital*



**Ferrovias são um dos focos do grupo de trabalho, que atuará por 45 dias; prazo poderá ser prorrogado Foto: Ricardo Botelho/Minfra**

O Ministério dos Transportes instituiu um grupo de trabalho que terá como finalidade “aprimorar as premissas, parâmetros e metodologia do modelo econômico-financeiro afeto às prorrogações antecipadas” de concessões de infraestrutura realizadas no âmbito da pasta, com foco em ferrovias e rodovias.

Historicamente, o Poder Público discute se as renovações antecipadas são vantajosas para a União. A prática, pela qual o governo estende contratos com concessionárias ainda durante sua execução em troca de um volume maior de investimentos, foi intensificada pelo antigo Ministério da Infraestrutura, quando o hoje governador paulista Tarcísio de Freitas (Republicanos) era ministro da pasta, na gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro.

Já no início do novo governo, em janeiro, o ministro dos Transportes, Renan Filho, disse que poderá dar continuidade às renovações antecipadas de contratos de concessões ferroviárias, mas indicou, na ocasião, que iria se debruçar sobre a política.

“Renovações antecipadas podem continuar. Nós vamos continuar discutindo com TCU (Tribunal de Contas da União) as melhores práticas para renovação. E tenho muita curiosidade para saber quanto valem os ativos. Precisamos avançar na curva de aprendizado”, disse, em janeiro.

O grupo criado na última segunda-feira será composto por representantes da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes, que o presidirá, da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e da Infra S.A, estatal criada a partir da junção de Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e Valec.

“Será franqueada a participação aos agentes externos do setor, a exemplo das concessionárias e associações”, estabelece a portaria de criação do grupo, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de segunda-feira. “O grupo de trabalho terá duração de 45 dias, a contar da data de publicação desta portaria, sendo admitida uma prorrogação por igual período”, complementa.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 13/04/2023*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### HADDAD: ‘CONCORRÊNCIA DESLEAL’, SOBRE TRUQUE DE SITES ESTRANGEIROS PARA BURLAR IMPOSTO. ENTENDA

*Por Jairo Lima*



***O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, prometeu investigação e coibição de práticas que burlam regras fiscais***

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, chamou de “concorrência desleal” a taxação de compras internacionais de varejistas tendo em vista empresas brasileiras. Para ele, a manobra feita por companhias estrangeiras para burlar regras de importação em vendas online deve ser coibida. Empresas como Shein, Shopee e AliExpress estão na mira, mas ministro da Fazenda garante que nenhuma nova taxa será criada

para compras internacionais.

“É preciso que tenhamos como garantir igualdade de concorrência entre empresários brasileiros e estrangeiros, ela não pode ser desleal, beneficiando um em detrimento do outro. Isso não é bom para nossa economia. Ninguém está pensando em aumentar impostos. É hora de trilharmos o caminho para garantirmos o direito ao emprego, a oportunidades, direitos sociais e trabalhistas”, disse Haddad, em suas redes sociais.

“O que está se reclamando por parte de algumas empresas é que está havendo uma espécie de concorrência desleal por parte de alguns sites. Está sendo investigado e será coibido. Melhor que pode acontecer ao consumidor e economia brasileira é uma isonomia na concorrência”, completa Haddad, em entrevista concedida em Xangai.

### ***Saiba como funciona o esquema das empresas que burlam o imposto na venda de produtos em sites chineses:***

Existe isenção de imposto para encomendas internacionais entre pessoas físicas de até US\$ 50, o que, segundo a Receita Federal, deve acabar.

Primeiro, algumas empresas se passam por pessoas físicas para enviar as encomendas internacionais e o cliente receber no Brasil os produtos sem a devida cobrança do imposto.



Outro truque dos sites chineses estaria em colocar um valor abaixo do real na nota fiscal dos produtos, ou seja, menos do que os 50 dólares permitidos.

Além disso, as encomendas chegariam em pacotes, sempre abaixo da cota, mais uma vez, tentando ludibriar a cobrança do imposto.

Agora, o governo deve cobrar 60% do valor da mercadoria, assim todas as encomendas serão cobradas com equidade.

Algumas empresas estariam se passando por pessoa física para enviar as encomendas internacionais e o cliente receber no Brasil sem cobrança de imposto.

### ***Prefeitura do Recife realiza limpeza do Canal do Arruda e implementa 10 ecobarreiras dentro da Ação Inverno***

A Prefeitura do Recife, por meio da Autarquia de Manutenção e Limpeza Urbana (Emlurb), está realizando a limpeza do Canal do Arruda, um dos mais importantes sistemas de macrodrenagem da cidade. Todos os anos, a Prefeitura do Recife realiza a limpeza dos 99 canais que cortam o município, um investimento de mais de R\$ 8 milhões. No ano passado foram aportados cerca de R\$ 20 milhões neste serviço e entre janeiro e março de 2022, a Emlurb promoveu a limpeza do Canal do Arruda, retirando 6.862 toneladas de lixo e entulhos, predominantemente resíduos plásticos descartados irregularmente pela população.



***O prefeito João Campos e Marília Dantas, presidente da EMLURB. Foto: Rodolfo Loepert***

### **Lula entra na lista dos 100 mais influentes da revista Time**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva foi incluído na lista das 100 pessoas mais influentes em 2023, segundo a revista norte-americana Time, uma das publicações semanais mais prestigiadas do mundo. O perfil de Lula é assinado pelo ex-vice-presidente dos Estados Unidos, Al Gore.

No texto, o brasileiro é apontado como um “campeão do clima”, em um contexto de ações políticas para mitigar os efeitos das mudanças climática. “Depois de anos de degradação e destruição ambiental sancionadas pelo Estado, o povo do Brasil escolheu um novo caminho ao eleger um campeão do clima em Luiz Inácio Lula da Silva”, escreveu Al Gore.

O perfil destaca que, como presidente, Lula prometeu fortalecer a posição do Brasil no mundo, renovando o compromisso do país com a democracia, justiça e equidade econômica. “Mas em nenhuma outra área ele pode causar um impacto mais significativo do que nas crises do clima e da biodiversidade”, destacou, citando a alta de desmatamento na Amazônia nos últimos anos.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 13/04/2023**

### **GILBERTO FREYRE NETO: PERNAMBUCO E ALEMANHA, UMA FRATERNIDADE INCOMPREENDIDA**

Os alemães sempre fizeram o exercício da construção de pontes e nós ficamos aqui, esperando as andorinhas.

**Por Gilberto Freyre Neto\***

No último início de abril, o Business Lunch do LIDE-PE contou com a brilhante e verdadeira apresentação do Cônsul-geral da Alemanha no Recife, o Sr. Johannes Bloos, sobre as





oportunidades de negócios entre o nordeste brasileiro e uma das mais pujantes economias do mundo.

Não há nenhuma novidade nos interesses alemães em Pernambuco. Ponto geodésico e geopolítico centrado no saliente nordestino, desde Mauricio de Nassau e seus cientistas que Pernambuco foi coroado como pilar dos interesses europeus no novo território produtivo. O que antes era açúcar, hoje parece ser hidrogênio verde, fruto da escassez do gás natural russo.

Os alemães parecem falar claramente quando demonstram os seus interesses, mas parece que não compreendemos nem mesmo quando eles falam em bom português. Foi assim quando Guilherme Piso – holandês – e George Marcgraf – alemão – publicaram o seu História Natural Brasileira de 1648, o primeiro tratado médico-científico publicado sobre as Américas, e continua nos dias de hoje.

A Alemanha mantém a inovação como sua principal commodity, investindo mais de 3% do seu PIB em Pesquisa e Desenvolvimento para o campo industrial. Ecossistema tecno-científico que a posiciona como um dos países que mais registra patentes e invenções no mundo. Essa mesma Alemanha, reinventada no pós-guerra e no pós-unificação reaprendeu a exportar. A grande maioria de suas empresas é exportadora, 97% são pequenas e médias, com forte base familiar e gerando ¼ dos seus empregos diretos e indiretos.

### **Alemanha, grande investidor**

Parceiros históricos, a Alemanha é um dos maiores investidores diretos no Brasil, com estoque de investimentos maior que 100 bilhões de reais, se mantendo como o 4º maior parceiro comercial bilateral com saldo de balança superior a 22 bilhões de euros anuais (2022), positivo em mais de 3 bilhões de euros aos germânicos.

Comungando com o nosso país valores democráticos e culturais, essa relação quase-afetiva fortalece uma sólida cooperação nas relações geopolíticas, principalmente em questões relacionadas à energia, meio-ambiente, clima, ciência e cultural, economia e comércio, defesa e direitos humanos, sendo o Brasil, um dos oito países – o único na América Latina – com o qual a Alemanha estabelece consultas governamentais regulares.

Mas mesmo com esse dinamismo econômico, Pernambuco é apenas o 13º parceiro comercial alemão no Brasil. Nos resumimos à importações de produtos químicos para a indústria de tintas, peças e componentes para o setor automotivo na planta de Goiana e à exportação de alumínio laminado, combustíveis para aviação, frutas do Vale do São Francisco, e cachaça pernambucana, consolidando a Pitú de Vitória de Santo Antão como a maior exportadora nacional. Não há nenhum exercício empresarial para fortalecer a atração de investimentos alemães em Pernambuco, nem mesmo para o turismo, considerando que metade dos turistas alemães na América Latina, visitam o Caribe e suas praias, e apenas 15%, o Brasil.

É uma fraternidade verdadeiramente incompreendida pelos pernambucanos. Os alemães sempre fizeram o exercício da construção de pontes e nós ficamos aqui, esperando as andorinhas.

\*Gilberto Freyre Neto é Ex-secretário de Cultura do Estado de Pernambuco no Governo Paulo Câmara e Membro do Comitê de Internacionalização

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 13/04/2023*

## **NEXEN INAUGURA CD PARA DISTRIBUIR NO NORDESTE EQUIPAMENTOS PARA A GERAÇÃO SOLAR**

Números do Operador Nacional do Sistema Elétrica (ONS) revelam ainda que o Brasil registrou, no primeiro trimestre de 2023, a maior produção de energia limpa dos últimos 12 anos.

*Da Redação ME*



**A energia solar fotovoltaica corresponde a mais de 90% de todos os pequenos produtores do Brasil**

A Nexen, distribuidora de equipamentos para captação de energia solar, inaugura nesta sexta-feira (14) o seu primeiro Centro de Distribuição no Nordeste. A empresa escolheu o estado de Pernambuco para receber os investimentos. A Nexen é catarinense e cresceu mais de 200% em 2022.

“O Nordeste sempre teve uma participação importante no crescimento da Nexen, representando em média 25% de nosso faturamento. Com a filial de Ipojuca nossa previsão é

de crescer mais 50% em faturamento, pois estaremos ainda mais próximos de nossos integradores”, afirma Ítalo De Pra Neto, CEO da companhia. A Nexen oferece equipamentos como módulos fotovoltaicos, inversores, kit para estrutura, cabos e conectores.

### Boom na geração solar

Recentemente, o Brasil entrou na lista dos dez países com maior potência instalada acumulada da fonte solar fotovoltaica, segundo dados da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar). O país produziu, em 2022, 24 GW de potência operacional solar, assumindo a oitava colocação no ranking internacional. No ano passado, de acordo com dados do Portal Canal Energia, o setor solar atraiu mais de R\$ 45,7 bilhões de novos investimentos, um crescimento de 64%, em relação a 2021.

Números do Operador Nacional do Sistema Elétrica (ONS) revelam ainda que o Brasil registrou, no primeiro trimestre de 2023, a maior produção de energia limpa dos últimos 12 anos. Mais de 90% da energia gerada e utilizada pela sociedade foi produzida a partir de fontes renováveis – hidráulica, eólica, biomassa e solar. E as projeções do órgão para energia solar a partir de usinas de geração centralizada é que deverá duplicar de tamanho até dezembro de 2027.

### Economia para consumidor

A energia solar fotovoltaica passou a eólica na lista de maior matriz elétrica brasileira, ficando atrás apenas da fonte hídrica, que atualmente produz 109,7GW. Na energia solar, a radiação é captada por painéis, ocorrendo uma transformação da corrente elétrica para utilização em residências, indústrias e estabelecimentos comerciais. Com isso, é possível economizar a conta de luz em até 95%, além de ser um investimento de baixo impacto ambiental.

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 13/04/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

### PRORROGADA PESQUISA COM USUÁRIOS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR DE PERCURSO LONGITUDINAL

Entrevistas serão feitas de forma presencial até junho deste ano. O objetivo é saber a qualidade dos serviços prestados



Brasília, 13/04/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) prorrogou a pesquisa para avaliar o grau de satisfação dos usuários com os serviços prestados pelas Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) que atuam na navegação interior de percurso longitudinal interestadual. A pesquisa será realizada até junho nas linhas reguladas pela Antaq nesse segmento da navegação interior. O objetivo é saber qual a qualidade dos serviços que estão sendo proporcionados pelas EBNs.

A coleta de dados será feita por meio de entrevistas presenciais com os usuários durante ou após a utilização do serviço. As entrevistas serão realizadas pela LGA Assessoria Empresarial, empresa especialmente contratada pela Agência para esse serviço.

Para segurança dos usuários, os entrevistadores estarão identificados com crachá e colete. Caso o usuário tenha dúvidas quanto à realização da pesquisa, basta contatar a coordenação de pesquisa da ANTAQ, por meio do telefone fixo (61) 2029-6764, em horário comercial, ou ainda pelo endereço eletrônico da Gerência de Desenvolvimento de Estudos ou consultar o site da Agência ([www.antaq.gov.br](http://www.antaq.gov.br)).

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**  
**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

**Fone: (61) 2029-6520**

**FAX: (61) 2029-6517**

**E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)**

**Data: 13/04/2023**

## DIRETOR-GERAL DA ANTAQ AFIRMA QUE AGÊNCIA DARÁ FOCO A AGENDA HIDROVIÁRIA

Segundo Eduardo Nery, a ANTAQ está com uma agenda prioritária para a viabilização de hidrovias no país



Brasília 12/04/2023 - O Diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Eduardo Nery, afirmou que a autarquia dará prioridade à agenda hidroviária do país. O objetivo é fazer com que o modal, além de promover a intermodalidade, equilibre a matriz de transportes do país.

A fala aconteceu durante o painel “Transporte e Logística” no Fórum da Associação Brasileira da



Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB), nesta quarta-feira (12). Segundo Nery, o entendimento da necessidade de viabilizar as hidrovias brasileiras é compartilhado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França. Além disso, os estudos já vêm sendo feitos em parceria com a pasta que possibilitarão concessões hidroviárias.

“É necessário expandir a nossa infraestrutura hidroviária. Fico feliz que a busca dessa expansão também é uma agenda prioritária do ministro Márcio França. Temos uma série de estudos com o ministério para podermos destravar essa pauta tão importante para o país”, disse. O diretor-geral acrescentou que a hidrovia é a última fronteira de desenvolvimento da infraestrutura. “Ela possibilita que tenhamos a nossa matriz de transporte equilibrada, além de dar maior vazão às nossas commodities agrícolas”, falou.

### Concessões

Ainda durante o painel, Eduardo Nery comentou sobre os futuros arrendamentos que vêm sendo estudados pela ANTAQ. Ele explicou que a carteira de projetos da autarquia conta com diversas concessões simplificadas, e que os estudos e editais seguem na agenda para publicação.

“Temos uma série de projetos de natureza simplificada no nosso pipeline. Uma inovação da agência para tentar tornar mais céleres arrendamentos de menor valor e que deixavam áreas muitas vezes ociosas. Também lançamos este ano a audiência pública do terminal ITG 02. Se tudo correr bem este terminal trará mais R\$ 3 bilhões em investimentos”, disse.

### Parceria com a ANTT

Pela manhã, o diretor-geral da ANTAQ participou de um evento promovido pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL). Na ocasião, Nery discursou sobre o papel da Agência na promoção da intermodalidade.

O Diretor-geral destacou que a autarquia vem trabalhando em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para mitigar gargalos nos acessos portuários do país, o que viabilizará maior escoamento de produtos exportados e importados pelo país.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

**Fone: (61) 2029-6520**

**FAX: (61) 2029-6517**

**E-mail: asc@antaq.gov.br**

**Data: 13/04/2023**

Obras realizadas no município goiano de São Miguel do Araguaia, permitem transformação da rodovia em importante corredor para desenvolvimento de Goiás e Mato Grosso



**Rodovia permite acesso logístico aos produtores mato-grossenses à Ferrovia Norte-Sul - Foto: Divulgação/DNIT**

Prevista entre as obras prioritárias do Governo Federal para os primeiros 100 dias de gestão, a liberação ao trânsito da nova ponte sobre o rio Pintado e do Complexo Viário da BR-080/GO, em São Miguel do Araguaia, permite melhor fluidez e segurança no tráfego da região. No total, as

intervenções contaram com investimento de mais de R\$ 45,7 milhões e trarão benefícios não só para os mais de 21 mil habitantes do município como para a região como um todo.

A expectativa é de que as melhorias na rodovia impulsionem o escoamento de grãos produzidos no estado do Goiás, com possibilidade de conceder acesso logístico aos produtores mato-grossenses à Ferrovia Norte-Sul, considerada a principal via de escoamento do Centro-Oeste para os terminais portuários do país. A BR-080, que sai de Brasília e passa por Goiás, tem como objetivo fazer a conexão entre a capital do país e o estado do Mato Grosso.

Localizada no km 336 da BR-080/GO, entre os municípios de Uruaçu e São Miguel do Araguaia, a nova ponte substitui a antiga transposição, que era feita de madeira, oferecendo maior comodidade e segurança aos usuários. A estrutura terá papel fundamental na logística da região, podendo futuramente oferecer uma ligação entre a BR-153/GO e a BR-158/MT. O complexo inteiro conta com aproximadamente 2,6 quilômetros de extensão e inclui também os encabeçamentos.

Já o complexo viário construído na entrada do perímetro urbano de São Miguel do Araguaia, na altura do km 363 da rodovia, atenderá o cruzamento entre a GO-164 e a BR-080/GO. No total, foram construídos oito quilômetros de pista, que conta com uma rótula alongada na GO-164 com alças de acesso e saída para a BR-080/GO, possibilitando fluidez de tráfego pelo local.

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

**Data: 13/04/2023**

## DUPLICAÇÃO DE PISTA E NOVOS VIADUTOS VÃO FACILITAR ESCOAMENTO DE PRODUÇÃO EM SANTA CATARINA

Por meio do DNIT, Ministério dos Transportes liberou ao trânsito 6,2 quilômetros na BR-470/SC, além dos acessos a Gaspar, Ilhota e Indaial. Empreendimentos estão entre as prioridades da gestão



**Um dos viadutos dá acesso à cidade de Ilhota, no Vale de Itajaí - Foto: Divulgação/DNIT**

Os novos viadutos no acesso às cidades de Ilhota, Gaspar e Indaial e a liberação de dois novos trechos duplicados facilitarão a vida de usuários e o escoamento da produção agropecuária da BR-470/SC, no Vale do Itajaí, em Santa Catarina. As obras concluídas nesta quarta-feira (12) pelo Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, tiveram investimento de R\$ 100 milhões também vão

beneficiar mais de 20 mil motoristas que usam a rodovia diariamente.

Considerada o principal corredor logístico de Santa Catarina, a BR-470/SC faz a ligação entre as regiões Oeste e Meio-Oeste com o litoral do estado. Pela rodovia é realizado o transporte de produtos de exportação e importação, que movimentam a economia catarinense. A estrada também oferece acesso a diversos atrativos turísticos da região da Foz do Rio Itajaí-Açu e do Vale do Itajaí, como parques temáticos, festas típicas, praias e outras belezas naturais.

O viaduto concluído na altura do km 22 da rodovia oferece novo acesso a Ilhota e à Rodovia Jorge Lacerda. Em Gaspar, na altura do km 42, encontra-se o segundo viaduto entregue, que melhorará o acesso a diversos atrativos turísticos da região, como parques aquáticos e estabelecimentos de turismo rural. Por fim, o terceiro viaduto, na altura do km 67, faz a ligação da rodovia com o município de Indaial com acesso aos bairros de Mulde e Carijós.

As três interseções receberam serviços de pavimentação, drenagem, instalação de barreiras, infraestrutura, sinalização vertical e horizontal, construção de alças ou acesso, marginais e

acostamento assim como intervenções específicas, de acordo com a necessidade de cada localidade.

### Duplicação

Também foram duplicados 6,2 quilômetros na BR-470/SC nos trechos que vão do km 7,5 ao km 11,2, em Navegantes, e do km 66,5 ao km 69, em Indaial. Ambos os trechos receberam serviços de terraplanagem, pavimentação, construção de dispositivos de drenagem, sinalização vertical e horizontal, sarjetas, meio-fio, instalação de barreiras de proteção, entre outros.

“Qualquer obra para ser entregue precisa cumprir um cronograma que tem duas palavras: o cronograma é físico e financeiro. Se não tem o financeiro, o físico não anda. No caso da BR-470/SC, nós tivemos o financeiro e a obra foi entregue dentro do prazo para beneficiar toda a população da região Norte de Santa Catarina”, ressaltou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

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

**Data: 13/04/2023**

## PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS VÃO DESTRAVAR PROJETOS FERROVIÁRIOS NO PAÍS



Na visão do ministro dos Transportes Renan Filho, projeção de investimento no modal deve equilibrar recursos para garantir ampliação da malha

***Durante Fórum da ABDIB 2023, ministro Renan Filho fala sobre equilíbrio dos investimentos para destravar projetos ferroviários - Foto: Márcio Ferreira/MT***

Garantir a expansão da malha ferroviária no país depende da combinação entre investimentos públicos e privados, amparados pela capacidade do Governo Federal de aumentar a participação nos projetos, com alocação de recursos. A análise do ministro Renan Filho foi explanada

no Fórum da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB) 2023, que aconteceu nesta quarta-feira (12), em Brasília.

Com a ampliação dos investimentos públicos em infraestrutura ferroviária, esforço que está sendo empenhado pelo Governo Federal de modo global para transportes, o Brasil terá plena capacidade de progredir no ranking de competitividade econômica. Por meio da Emenda Constitucional 126/2022, a EC do Bolsa Família, o Governo Federal conseguiu destravar investimentos e recuperar 2.158 quilômetros de rodovias federais que cortam o Brasil, por exemplo.

“Historicamente o Brasil dependeu muito do capital privado para investir no setor ferroviário. Nós precisamos encontrar soluções para ampliar o investimento público no setor e colocar o Brasil como líder do setor de transportes”, destacou o ministro Renan Filho.

Ainda de acordo com Renan Filho, para garantir a capacidade de investimentos em infraestrutura é preciso revisar o arcabouço fiscal e a reforma tributária, alternativas que estão sendo estudadas pelo Ministério da Fazenda. Em paralelo é preciso dar condições estruturais aos investidores. “Precisamos somar esforços da iniciativa privada com o setor público. Ferrovia requer investimento público. É assim que o mundo faz e a gente precisa enfrentar o desafio”, acrescentou.

Uma das táticas estabelecidas para destravar os projetos ferroviários, ainda conforme o ministro, foi a criação de uma secretaria de transportes ferroviários com visão estratégica e conectada a realidade brasileira. “A secretaria de transportes ferroviários, pelo atual Governo, busca modos de melhor estruturar esse modal, tão importante para a infraestrutura nacional e para um melhor escoamento da produção agropecuária em direção aos portos. O atual Governo busca alternativas



para o país, que também leve em conta o fortalecimento da democracia e o respeito ao meio ambiente como elementos importantes para o desenvolvimento da economia.” concluiu

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

*Data: 13/04/2023*

## RETOMADA DE INVESTIMENTOS EM RODOVIAS PERMITIU MELHOR ESCOAMENTO DA SAFRA, DIZ RENAN

Nos primeiros 100 dias de gestão, Governo Federal conseguiu destravar investimentos e recuperar 2.158 quilômetros de estradas federais

O ministro dos Transportes, Renan Filho, afirmou nesta quarta-feira (12) que a retomada do investimento público em infraestrutura de transportes contribuiu para o escoamento da maior safra agrícola da história do Brasil. Ao recompor o orçamento público a patamares de 2016 com a Emenda Constitucional 126/2022, a EC do Bolsa Família, o Ministério dos Transportes tem R\$ 23 bilhões para aplicar em todo o ano de 2023.

Nos primeiros 100 dias de gestão, o Governo Federal conseguiu destravar investimentos e recuperar 2.158 quilômetros de rodovias federais que cortam o Brasil. No mesmo período, houve o empenho de cerca de R\$ 3,3 bilhões do orçamento para obras que estavam paradas ou em ritmo lento e manutenção de estradas. A execução dos empreendimentos ocorre via Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

“Os primeiros meses do ano são fundamentais para o escoamento da produção, e tivemos muitas dificuldades com baixos investimentos. Já retomamos com um volume muito superior ao do ano passado”, disse o ministro, durante entrevista ao programa Jornal da Mix, da Rádio MIX 98.3 FM, de Alagoas.

### Mais investimentos

Renan explicou os planos do Ministério dos Transportes em investir em obras e projetos que promovam o desenvolvimento e modernização da infraestrutura de transporte no país, visando melhorar a qualidade e eficiência do transporte de cargas e passageiros, assim como a importância de parcerias público-privadas.

“A ideia é somar esforços. Isso possibilita que a gente atue conjuntamente porque é assim que o mundo avança hoje, tanto com PPP como com concessões puras”, relatou o ministro ao explicar a importância do modelo para impulsionar investimentos e promover a modernização de rodovias e ferrovias, com o objetivo de melhorar a logística do país e atrair investimentos estrangeiros.

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

*Data: 13/04/2023*

## GOVERNO FEDERAL DEVE ATINGIR R\$ 6 BILHÕES GARANTIDOS PARA INFRAESTRUTURA NOS PRIMEIROS QUATRO MESES DO ANO

Ministro dos Transportes apresentou balanço da atual gestão em audiência pública organizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados



**Renan: até o momento, governo empenhou R\$ 3,3 bi para obras de infraestrutura - Foto: Márcio Ferreira/MT**

Nos quatro primeiros meses deste ano, o país vai garantir para a infraestrutura um valor superior ao executado em todo ano de 2022, destacou o ministro do Ministério dos Transportes, Renan Filho. Ele participou nesta quarta-feira (12) de audiência pública na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos



Deputados. De janeiro a abril, a pasta prevê investir R\$ 6 bilhões em manutenção de infraestrutura dos modais e em novos empreendimentos.

Com os recursos, será possível aumentar a competitividade da economia, reduzir a desigualdade regional e promover a integração nacional em prol do desenvolvimento do país a partir da renovação e ampliação das ferrovias e rodovias brasileiras. Até o fim do ano, o ministério deve empenhar cerca de R\$ 23 bilhões em infraestrutura.

“Para chegar ao total previsto, estamos reativando os contratos, intensificando os esforços para retomar as grandes obras no país. Nós também vamos trabalhar nas concessões rodoviárias e ferroviárias. Ampliar o modal ferroviário no Brasil é muito importante para o crescimento do país”, disse o ministro.

### **Balanço**

Aos deputados, o ministro apresentou o planejamento para os primeiros meses de gestão. São cinco pontos principais: revitalização, retomada e intensificação de obras rodoviárias e ferroviárias; prevenção de acidentes e redução de mortes nas rodovias federais, medidas para escoamento da safra de grãos, pronto atendimento para emergências climáticas e nas ações de fortalecimento para atração de investimento privado.

Entre janeiro e abril, o Ministério dos Transportes já empenhou R\$ 3,3 bilhões em diversas obras pelo país. Como resultado, são 2.158 quilômetros duplicados, adequados, pavimentados e revitalizados de rodovias. Ambos os números superam as metas iniciais, que eram, respectivamente, de R\$ 1,7 bilhão e 1.523 quilômetros.

“Todas as obras em andamento de recuperação, construção e adequação das rodovias foram discutidas com os governos estaduais. Esse diálogo com os gestores locais é importante pois ajuda o próprio ministério a ter um bom desempenho na execução”, disse.

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

*Data: 13/04/2023*



Fazendo o mundo mais ágil.

## **PORTAL PORTO GENTE**

### **COMPLEXO AEROPORTUÁRIO OCEÂNICO DE SÃO VICENTE-PRAIA GRANDE POTENCIALIZA PORTO DE SANTOS**

*Editor Portogente*

*Investimentos em portos predizem o futuro global do comércio (The Economist)*

Estender o Porto de Santos às águas profundas, para receber os maiores navios do comércio internacional, de grandes calados e compridos, já tem solução bem estudada e conhecida. Um conjunto de acessos, para navios, passageiros, cargas leves e pesadas, integrando aeroporto, situado nos municípios de São Vicente e Praia Grande, bem próximo e com ligações multimodais com o complexo portuário de Santos.

### COMPLEXO AEROPORTUÁRIO OCEÂNICO SÃO VICENTE - PRAIA GRANDE



#### **Veja mais \* Novos diretores do Porto de Santos irão construir túnel submerso e porto oceânico**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115363-novos-diretores-do-porto-de-santos-irao-construir-tunel-submerso-e-porto-oceanico>

Discutido e detalhado por quase 15 anos, atende plenamente o problema de profundidade à navegação, como gera soluções para o porto indústria verde, bem como à produção oceânica de hidrogênio-verde. Localizado estrategicamente em relação às estruturas rodoviária e ferroviária, integra a mais importante rede logística sul-americana. Junto à plataforma logística Andaraguá, em adiantado estágio de implantação, impulsionará uma região produtiva junto a um relevante parque universitário, favorável à inovação tecnológica.

#### **Veja mais \* Porto de Santos rumo ao seu destino**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115354-porto-de-santos-rumo-ao-seu-destino>

Sem sombra de dúvida, essa questão faz parte da pauta de prioridades da nova diretoria da autoridade portuária de Santos. Até hoje e por má gestão, essa estrutura vem sendo implantada com uma lentidão incompatível com o seu importante papel, para o desenvolvimento do Brasil. Quanto às metas, as construções que se espera serem definitivamente inadiáveis, do túnel submerso e do porto oceânico, exigem um cronograma complexo e de muitas etapas. Por isso, é imperativo que o diretor de Infraestrutura da autoridade portuária tenha aptidão à altura dessa missão.

#### **Veja mais \* Cluster das cidades hidroviárias do Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115343-cluster-das-cidades-hidroviarias-do-porto-de-santos>

Um fator primordial ao sucesso desses projetos, da ordem de bilhões de dólares, é a atração de financiamentos. Portanto, a sua estrutura gestora deve oferecer segurança da sua qualidade de feita, quanto da respectiva implantação. Tanto o túnel, quanto o porto oceânico, são ideias bem maturadas, fator relevante e positivo. Nessa linha, há competência nacional para promover os melhores resultados. Decerto, nunca a esperança esteve tão forte, de que as implementações para o Porto de Santos 2050 serão realidades.

#### **Veja mais \* Hora de construir o túnel submerso do Porto de Santos**

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





O engenheiro gênio da vida digital, Sílvio Meira, vem alertando sobre esse apressado porvir, “em tempos de troca de era”. Que já acontece nos grandes portos mundiais. “Um dos diferenciais competitivos mais sustentáveis de um negócio qualquer é a criação de espaço-tempo, no mercado”. Espaço-tempo ao qual já correm atrás os profundos portos do norte e nordeste do Brasil.

**Veja mais \* Rumo ao Porto de Santos 2050**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115086-rumo-ao-porto-de-santos-2050>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/04/2023



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – HIDROVIAS: PRIORIDADES E ORGANIZAÇÃO**

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

O transporte hidroviário é estratégico para a economia brasileira, principalmente nas regiões Norte, Centro-Oeste e Sudeste, onde apresenta condições satisfatórias para atuar na movimentação de cargas, retirando a pressão sobre o modal rodoviário. Mas seu desenvolvimento ainda depende de uma melhor organização de sua gestão no País, especificamente de se identificar formalmente quem é a grande autoridade hidroviária brasileira.

Nos últimos anos, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) tem atuado fortemente junto a esse setor. E essa postura foi reforçada nessa quarta-feira, dia 12, quando o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, afirmou que o órgão dará prioridade à agenda hidroviária do país. E ainda defendeu a expansão “da nossa infraestrutura hidroviária”, afirmando estar “feliz”, pois “a busca dessa expansão também é uma agenda prioritária do ministro (de Portos e Aeroportos) Márcio França. Temos uma série de estudos com o ministério para podermos destravar essa pauta tão importante para o país”. As declarações foram dadas durante sua participação no fórum promovido pela Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), ontem.

Nos planos da Antaq, o modal hidroviário, além de promover a intermodalidade, poderá equilibrar a matriz de transportes.

Mas para isso, cabe ao Governo Federal melhorar a gestão sobre as hidrovias. Hoje, suas obras são feitas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, que está em outro ministério, o dos Transportes. A política pública é responsabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos e as concessões, com a Antaq. O desafio é identificar quem deve cuidar dos desafios envolvendo o desenvolvimento do segmento.

É louvável que Antaq e Ministério de Portos e Aeroportos fiquem à frente desse modal, mas está claro que, antes de qualquer medida, o Governo Federal deve organizar esse mercado, oficializando quem será a autoridade responsável. E a partir daí, sim, será possível impulsionar o setor de forma harmônica e coordenada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2023

**NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

**NOVA DIRETORIA 1**

Os cinco nomes indicados pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, para a nova diretoria da Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos), já estão sendo analisados pelos técnicos da Casa Civil da Presidência da República. O trabalho deve ser concluído nos próximos

dias. Somente então os profissionais convidados serão avaliados pelo Comitê de Elegibilidade da SPA e, depois, pelo conselho de administração (Consad) da empresa, órgão responsável por oficializar as nomeações dos dirigentes.

### **NOVA DIRETORIA 2**

Como a coluna HUB já vem informando nas últimas semanas, os cinco indicados são: o advogado e ex-secretário de Justiça da Prefeitura de São Paulo Anderson Pomini, profissional de confiança do ministro Márcio França e que deve assumir a presidência da SPA; a advogada e ex-superintendente jurídica da SPA Bernadete Bacellar do Carmo Mercier, que foi assessora de França durante seu mandato como deputado federal e que deve assumir a Diretoria de Administração e Finanças; o engenheiro e ex-gerente de Planejamento e Desenvolvimento de Áreas e Instalações da SPA Eduardo Lustoza, cotado para a pasta de Desenvolvimento de Negócios e Regulação; o ex-diretor de Engenharia da companhia Antônio de Pádua de Deus Andrade, que deve coordenar a Diretoria de Operações; e o engenheiro, ex-diretor da Docas e ex-presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) Carlos Eduardo Bueno Magano, que cuidará da pasta de Engenharia.

### **FERROVIAS EM PAUTA**

O secretário nacional de Transporte Ferroviário, do Ministério dos Transportes, Leonardo Ribeiro, o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) Felipe Queiroz e o presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), o senador Wellington Fagundes (PL-MT), participam hoje da 3ª reunião do Conselho Nacional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que reúne lideranças empresariais e especialistas desses setores, de todo o País

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/04/2023

### **NACIONAL - RENAN DIZ QUE GOVERNO PREPARA NOVO PLANO DE INVESTIMENTO EM TRANSPORTES**

De acordo com o ministro, cada um dos governadores dos estados poderá apresentar três obras consideradas prioritárias para o setor

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



**O ministro Renan Filho foi convidado pelo presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara, deputado Cezinha de Madureira Crédito: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados**

**SEGUNDO RENAN FILHO, A CONECTIVIDADE NAS RODOVIAS É A PRINCIPAL DEMANDA DE MOTORISTAS E QUE SERÁ NECESSÁRIO AMPLIAR O SERVIÇO DE TELEFONIA E INTERNET NAS ESTRADAS BRASILEIRAS**

O ministro dos Transportes, Renan Filho, disse que o Governo Federal espera lançar até o final deste ano um novo plano de investimento para o setor. De acordo com ele, cada um dos governadores dos estados poderá apresentar três obras consideradas prioritárias.

Ele revelou essa intenção do Governo ontem (12), em depoimento à Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. E aproveitou a ocasião para reforçar a importância do novo arcabouço fiscal para investimentos em infraestrutura.

“É fundamental a aprovação do arcabouço fiscal para manter a sustentação de investimentos. Se nós dermos um voo de galinha propiciado pela Proposta de Emenda à Constituição (PEC da Transição) e



se, no próximo ano, voltarmos ao nível de investimento que estávamos fazendo anteriormente, sinceramente, vamos ter que fazer mágica. O Brasil precisa de uma capacidade mínima de investimento”.

Renan foi convidado pelo presidente da Comissão, deputado Cezinha de Madureira (PSD-SP) para expor o planejamento do Ministério dos Transportes para os próximos 2 anos.

O ministro dos Transportes, porém, reforçou o seu discurso da sua primeira ida ao Congresso para falar do mesmo assunto, mas na Comissão de Infraestrutura do Senado.

Renan Filho voltou a criticar o Teto de Gastos afirmando que o modelo vigente “aniquilou” os investimentos no setor de infraestrutura.

Para basear a crítica, Renan citou números como o investimento per capita em transportes no ano passado, que foi de 6,7 dólares/habitante, enquanto no Uruguai, foi de 294,2 dólares/habitante.

A nova regra fiscal prevê investimentos feitos com recursos excedentes do resultado primário do valor arrecadado pelo Governo.

O texto ainda não foi entregue pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para a análise do Congresso Nacional.

### **Conectividade nas estradas**

O ministro Renan Filho disse que a conectividade nas rodovias é a principal demanda de motoristas e que será necessário ampliar o serviço de telefonia e internet nas estradas brasileiras.

“A conectividade das rodovias é o primeiro item de pedido dos usuários de rodovias. Tanto o celular, que é o mais simples, mas também a conectividade por internet, que hoje em dia as pessoas precisam muito. O cidadão não fala mais por ligação tradicional, o cidadão fala por ligação de WhatsApp hoje e precisa ter rede”, explicou.

Para Renan, a implantação de torres de telefonia em rodovias é mais simples do que a disponibilização da conexão por internet, como wi-fi. O ministro não explicou como o avanço da disponibilização do sinal será feito.

Em 2021, porém, durante o leilão do 5G, a empresa Winity Telecom ganhou o direito de explorar a faixa nacional de 700 MHz, e com a licença, a obrigatoriedade de levar sinal de internet para as principais rodovias do país.

A Winity Telecom terá que cobrir quase 36 mil quilômetros de estradas com infraestrutura para 4G ou mais, em trechos indicados pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) entre 2023 e 2029.

**“SE NÓS DERMOS UM VOO DE GALINHA PROPICIADO PELA PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO E SE, NO PRÓXIMO ANO, VOLTARMOS AO NÍVEL DE INVESTIMENTO QUE ESTÁVAMOS FAZENDO ANTERIORMENTE, SINCERAMENTE, VAMOS TER QUE FAZER MÁGICA. O BRASIL PRECISA DE UMA CAPACIDADE MÍNIMA DE INVESTIMENTO”**

**RENAN FILHO**  
*ministro dos Transportes*

Hoje em dia, cerca de 57 quilômetros de rodovias são atendidos por alguma tecnologia móvel do 2G até o 4G.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 13/04/2023**



### NACIONAL - FRANÇA AFIRMA QUE LULA VAI ANUNCIAR OBRAS DO TÚNEL SUBMERSO SANTOS-GUARUJÁ

Segundo o ministro de Portos, a construção deve constar no programa de desenvolvimento do Governo anunciado pelo presidente

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



**Márcio França também falou durante o fórum da Abdib que o Governo pretende equipar cerca de 99 aeroportos para receber voos regulares nos próximos três anos Crédito: Sérgio Francês/Mpor**

O Governo Federal irá publicar em breve o edital para a construção do túnel submerso ligando as duas margens do Porto de Santos, ligando a cidade a Guarujá. Segundo informou o ministro de Porto e Aeroportos, Márcio França, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva

irá anunciar as obras.

França falou sobre o assunto durante sua participação no Fórum da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), ontem (12), em Brasília. Ele contou que a construção deve constar no programa de desenvolvimento do Governo anunciado pelo presidente no início desta semana.

“Possivelmente será a maior obra física, de engenharia, feita no governo do presidente Lula”, disse o ministro, acrescentando que o Governo já dispõe de um projeto básico, um projeto executivo, a licença ambiental e os recursos necessários para os investimentos necessários.

A construção do túnel estava no projeto de privatização da Santos Port Authority (SPA), Autoridade Portuária que administra o Porto de Santos. Essa era uma proposta do governo do ex-presidente Jair Bolsonaro.

Ainda não há um modelo definido para o projeto. De acordo com Márcio França, o Governo Federal está em articulação com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para definir a proposta.

“O jeito mais rápido, na minha visão, é sempre a forma pública, você licita, faz a obra e depois da obra pronta, encontra um parceiro para gerenciar”, defendeu o ministro.

#### **Aeroportos**

Márcio França também falou durante o fórum da Abdib que o Governo pretende equipar cerca de 99 aeroportos para receber voos regulares nos próximos três anos.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, a demanda doméstica das companhias aéreas voltou ao patamar de pré-pandemia. As obras devem começar pelos aeroportos da região Norte, seguida pela região Centro-Oeste.

“Pensamos em três etapas, com 33 aeroportos cada uma, totalizando 99 aeroportos que serão equipados para receber voos cotidianamente”, explicou França.

O ministro chamou atenção para o fato de, apesar da retomada do setor aéreo, apenas 10% dos brasileiros terem acesso a passagens. Ele voltou a citar a intenção do Governo em lançar um programa de voos a R\$ 200.

“Essa requalificação é um incentivo para as empresas abrirem mais rotas regionais”, apontou França.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 13/04/2023

### NACIONAL - ANTAQ DARÁ FOCO A AGENDA HIDROVIÁRIA, DIZ DIRETOR-GERAL

Segundo Eduardo Nery, a agência busca diversas concessões simplificadas, e os estudos e editais seguem na pauta

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



**Segundo Eduardo Nery, a Antaq desenvolve vários estudos com o Ministério de Portos para “destravar essa pauta tão importante para o país” Crédito: Reprodução/Instagram/Antaq**

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, disse que o órgão dará prioridade à agenda hidroviária do país.

“É necessário expandir a nossa infraestrutura hidroviária. Fico feliz que a busca dessa expansão também é uma agenda prioritária do ministro (de Portos e Aeroportos) Márcio França. Temos uma série de estudos com o Ministério para podermos

destravar essa pauta tão importante para o país”, disse Nery, que participou do Fórum da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), ontem (12).

De acordo com ele, a intenção é fazer com que o modal, além de promover a intermodalidade, equilibre a matriz de transportes.

O diretor-geral da Antaq acrescentou que a hidrovia é a última fronteira de desenvolvimento da infraestrutura. “Ela possibilita que tenhamos a nossa matriz de transporte equilibrada, além de dar maior vazão às nossas commodities agrícolas”, falou.

Além disso, Eduardo Nery disse que a Antaq busca diversas concessões simplificadas, e que os estudos e editais seguem na agenda para publicação.

“Temos uma série de projetos de natureza simplificada no nosso pipeline. Uma inovação da agência para tentar tornar mais céleres arrendamentos de menor valor e que deixavam áreas muitas vezes ociosas”, explicou.

Ele lembrou do lançamento da audiência pública do terminal ITG 02. “Se tudo correr bem este terminal trará mais R\$ 3 bilhões em investimentos”, afirmou.

Eduardo Nery também participou do seminário da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol) e informou que a Antaq está em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para viabilizar maior escoamento de produtos exportados e importados pelo país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 13/04/2023

### REGIÃO SUL - AUTORIDADES ENCONTRAM SEGUNDO PONTO DE VAZAMENTO EM TERMINAL NO PORTO DE PARANAGUÁ

Atividades no terminal Terin seguem suspensas desde a noite do último domingo, após o incidente com nafta

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

**Reunião de grupo de emergência para definir como conter o vazamento: produto se espalhou rapidamente pela via pública e também pelas galerias pluviais Crédito: Divulgação**



As atividades do terminal Terin, no Porto de Paranaguá (PR), continuam suspensas devido ao vazamento de nafta, que foi registrado durante uma operação de descarga da embarcação na noite do último domingo (9). Em comunicado emitido ontem (12), a Portos do Paraná — Autoridade Portuária que administra o complexo — informou que foi localizado um segundo ponto de rompimento na tubulação que originou o vazamento. O incidente ocorreu na Avenida Coronel Santa Rita, em Paranaguá.

A Autoridade Portuária afirmou que técnicos da Terin agendaram para hoje (13) a pigagem da tubulação, que terá como principal objetivo de tirar o que resta de produto da linha.

A Portos do Paraná informou que segue em andamento o trabalho de monitoramento das galerias pluviais e redes de esgoto na região.

Por conta da previsão de chuva a partir de amanhã (14) no litoral do Paraná, estão sendo planejadas ações preventivas para que não haja pontos de alagamento na região e venha prejudicar o andamento da operação de equipes de emergência no local.

De acordo com informações do Corpo de Bombeiros local, o incidente ocorreu devido a um rompimento de um duto subterrâneo que liga o navio ao terminal Terin.

### O incidente

Segundo as autoridades, o produto químico acabou se espalhando rapidamente pela via pública e também pelas galerias pluviais. Segundo os bombeiros, foi identificada uma atmosfera explosiva na região.

Em comunicado oficial, a Portos do Paraná informou que o trabalho das equipes em conjunto com o Corpo de Bombeiros segue para a limpeza das galerias pluviais.

A operação de navios no Píer Público de Granéis Líquidos voltou a estar liberada na terça-feira, após ter sido paralisada na segunda-feira, ainda por reflexo do vazamento.

A Portos do Paraná disse que autorizou, de forma planejada e coordenada pela Guarda Portuária, o acesso rodoviário aos terminais que operam nas áreas de abrangência da emergência.

A Terin se pronunciou por meio de nota, informando que tomou todas as medidas para combater potenciais impactos e riscos ambientais. A empresa destacou que não houve registro de feridos durante o vazamento.

A Portos do Paraná criou um comitê de emergência envolvendo membros da empresa, da própria Autoridade Portuária e de equipes de emergência que se reúnem diariamente com informações voltadas para o vazamento registrado.

As ações de controle estão sendo coordenadas pela Polícia Federal, Corpo de Bombeiros, Terin e pelo Plano de Ajuda Mútuo (PAM), da Portos do Paraná. A autoridade portuária informa que todos os recursos possíveis para auxílio no atendimento a ocorrência seguem disponibilizados pela empresa pública e por outros terminais que operam na região.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 13/04/2023**

### REGIÃO SUDESTE - POLÍCIA FEDERAL REALIZA OPERAÇÃO CONTRA O TRÁFICO INTERNACIONAL DE DROGAS NO PORTO DE SANTOS

Foi cumprido mandado de busca e apreensão referente a uma tentativa de envio de mais de 700 kg de cocaína para a Europa

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

A Polícia Federal cumpriu ontem (12) um mandado de busca e apreensão na cidade de São Vicente, no litoral paulista, referente a uma investigação sobre o crime de tráfico internacional de drogas cometido no Porto de Santos. Segundo a corporação, o crime que deu origem à investigação ocorreu no dia 20 de setembro do ano passado, quando 772 kg de cocaína foram apreendidos no cais santista.

Na ocasião, a Receita Federal havia informado que os tabletes de cocaína estavam camuflados em 30 sacas de café, em meio a um carregamento de 640 embalagens do tipo, que, somadas, chegavam a 38 toneladas.

A Receita também havia dito na época que o contêiner com essa carga seguiria para o Porto de Antuérpia, na Bélgica. Ontem, a PF acrescentou que ele tinha como destino final o complexo de São Petersburgo, na Rússia, mas com transbordo na cidade belga.

O mandado de busca e apreensão foi expedido pela Justiça Federal de Santos. A Polícia Federal, no entanto, não deu detalhes sobre essa operação.

#### Mais uma apreensão

A ação da Polícia Federal aconteceu um dia depois de mais uma apreensão de drogas. Na terça-feira (11), equipes da Receita Federal e da Alfândega de Santos interceptaram 236 kg de cocaína que seriam transportados para o exterior.

De acordo com o órgão federal, os tabletes foram inseridos em meio a um carregamento de bobinas de papel. Essa carga tinha como destino o Egito, mas faria baldeação no Porto de Algeiras, na Espanha.

Ainda segundo a Receita, logo após a confirmação da contaminação da carga, a Polícia Federal foi acionada para os procedimentos de polícia judiciária da União e para realizar a perícia no local dos fatos, a fim de subsidiar a investigação a ser conduzida. A cocaína foi apreendida e encaminhada para a Delegacia da PF, em Santos.

A Alfândega da cidade informou também que vem selecionando servidores de outras unidades da Receita Federal para reforçarem as equipes da Divisão de Vigilância e Repressão ao Contrabando e Descaminho (Direp) para o incremento das ações de fiscalização no complexo portuário santista.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/04/2023

### REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SUAPE AUMENTA 10% NO PRIMEIRO BIMESTRE DE 2023



Foram operadas 4 milhões de toneladas no período, com destaque para operações com granéis líquidos e o transporte de cargas containerizadas

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

**PIMENTEL**

**O Porto de Suape é o líder nacional na movimentação de granéis líquidos, responsáveis**





**por 72,1% do volume de cargas transportadas em 2022. Crédito: Divulgação**

O Porto de Suape (PE) registrou crescimento de 10% na movimentação de cargas no primeiro bimestre deste ano em relação ao mesmo período do ano passado. Foram movimentadas 4 milhões de toneladas, com destaque para operações com graneis líquidos (derivados de petróleo), que cresceram 13,36%, e o transporte de cargas containerizadas, com aumento de 6,82%.

O complexo portuário pernambucano é o quinto atracadouro público mais movimentado do Brasil, fechando 2022 com 24,7 milhões de toneladas no balanço. Para a administração do porto, o resultado se deve à diversificação das operações. Quanto às atracações, foram 253 no período. Os dados são da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O diretor-presidente de Suape, Márcio Guiot, disse que a administração prevê fechar 2023 com crescimento de 8% em relação a 2022.

“Os derivados de petróleo continuam sendo o nosso ponto alto, porém, estamos trabalhando para ampliar o leque de cargas, atraindo novos players para Suape, um porto-indústria com localização privilegiada e dotado de modernas instalações, podendo movimentar os mais diversos tipos de mercadorias”, declarou.

O Porto de Suape é o líder nacional na movimentação de graneis líquidos, responsáveis por 72,1% do volume de cargas transportadas em 2022.

O diretor de Gestão Portuária, Nilson Monteiro, acrescenta que o contínuo embarque e desembarque de automóveis é outra operação que vem trazendo grande movimento ao atracadouro.

O Hub de Veículos, impulsionado a partir de novembro de 2021, registrou aumento de 10% no número de automóveis comparado a 2022.

“Movimentamos 9.172 unidades nesse período, incluindo veículos fabricados na Argentina e no Uruguai e distribuídos para outros países da América Latina e Estados Unidos desde Suape”, explica.

### **Açúcar**

O embarque de açúcar ensacado para outros estados e países é outra operação que vem se intensificando em Suape, com crescimento de 57% no primeiro bimestre de 2023, totalizando 71 mil toneladas do produto.

“Suape está situado a poucos quilômetros das principais usinas produtoras de açúcar da Zona da Mata Sul de Pernambuco, fato que facilita o escoamento da produção. Além disso, a estrutura dos nossos cais otimizam o transporte da carga, trazendo mais competitividade à indústria açucareira do Estado”, enfatiza Monteiro.

### **Estrutura**

Os produtos derivados de petróleo são movimentados no porto externo, nos quatro Píeres de Graneis Líquidos (PGL). Na área, também fica o Cais de Múltiplos Usos, que está sendo reformado para receber as operações de regaseificação de GNL. As mercadorias containerizadas e os demais tipos de carga são operadas nos cinco cais do porto interno, sendo dois deles terminais alfandegados arrendados ao Tecon Suape.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 13/04/2023**

## **REGIÃO NORDESTE - OBRAS DO PORTO DE CABEDELLO SERÃO ENTREGUES EM JUNHO**

Informação foi dada pelo presidente da Companhia Docas da Paraíba, Ricardo Barbosa

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



**Com a dragagem, iniciada no segundo semestre de 2022, o canal de acesso no Porto de Cabedelo passará dos 9,14 metros para 11 metros de profundidade Crédito: Divulgação**

As obras de dragagem do canal de acesso e da bacia de evolução do Porto de Cabedelo (PB) devem ser entregues no próximo dia 19 de junho, segundo o presidente da Companhia Docas na Paraíba, Ricardo Barbosa.

É esperada também a conclusão da implantação de um pátio de regulação de caminhões que irá atender os veículos que operam no terminal.

Barbosa repassou as informações durante uma entrevista concedida a um veículo de imprensa da Paraíba, na última terça-feira (11).

De acordo com ele, o evento está agendado para a data e deve contar com a presença dos ministros Renan Filho (Transportes), Márcio França (Portos e Aeroportos), Vital do Rêgo Filho (TCU), José Múcio Monteiro (Defesa) e o governador da Paraíba João Azevêdo (PSB).

A entrega da obra está marcada para ocorrer junto com o calendário do Fórum Nordeste Export, promovido pelo Grupo Brasil Export e que terá o Porto de Cabedelo como anfitrião neste ano. Inclusive, o presidente da CDP participou do Norte Export, em Manaus, no início deste mês.

### **Obras**

Com a dragagem, iniciada no segundo semestre do ano passado, o canal de acesso passará dos 9,14 metros para 11 metros de profundidade. Já a bacia de evolução (área de manobra dos navios), terá 300 metros de largura.

A obra, que representa um investimento de mais de R\$ 100 milhões em recursos estaduais, deve transformar a realidade do complexo ao possibilitar a atracação de navios maiores e com mais cargas, além de atrair investimentos, novos negócios e gerar empregos.

O novo calado também permitirá um crescimento de até 57% na capacidade de movimentação de cargas no Porto de Cabedelo.

Já o Truck Center deve regular o estacionamento dos veículos de carga e reduzir a formação de filas de caminhões que circulam em Cabedelo, melhorando a relação porto-cidade.

O investimento é de R\$ 12 milhões e integra o Programa de Parcerias Público-Privada (PROPPP-PB) do Governo da Paraíba.

O pátio irá oferecer estacionamento para 140 caminhões, além de restaurantes, banheiros e outros serviços, com área de apoio de 300 metros quadrados, duas edificações para administração e salas para locação, além de vias com circulação interna e estacionamento de veículos de passeio.

O pátio foi construído numa área que integra a poligonal do Porto de Cabedelo, na Retroárea do Jacaré.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 13/04/2023**

### OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - ARCABOUÇO FISCAL, ORÇAMENTO E O PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA



**FERNANDO BIRAL**

Sócio sênior da Mapa Capital e ex-presidente da Santos Port Authority (2020-2023)  
opinioao@portalbenews.com.br



Anunciado no dia 30 de março pelos ministros Fernando Haddad e Simone Tebet, o arcabouço fiscal proposto pelo Governo foi considerado, de maneira geral, um avanço, mas com algumas avaliações mais céticas em relação à trajetória da dívida e seu efeito sobre os juros e a inflação. Na opinião de Campos Neto, o arcabouço elimina o risco caudal de descontrole da dívida pública. Na visão de Affonso Celso Pastore, baseada nas simulações de trajetória da dívida efetuadas por Marcos Lisboa e Marcos Mendes, o arcabouço somente estabilizará o endividamento público a longo prazo, em patamar próximo a 90% do PIB, o que adiciona um prêmio de risco maior à gestão monetária – para atingir o superávit fiscal necessário, a carga tributária deverá sofrer uma elevação, passando dos atuais 18% para 21%.

Aumentos de impostos reduzem a capacidade de investimento do setor privado, mas o governo pretende compensar isso com a elevação dos investimentos públicos. 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 em 2022. Essa elevação dos investimentos, direcionada principalmente para a retomada de obras incompletas e a recuperação emergencial da malha rodoviária classificada como ruim ou péssima, que soma 13,9 mil km, é uma ótima notícia para as empresas de construção pesada e para a retomada dos empregos. E mais importante do que uma elevação pontual é a manutenção dos níveis de investimentos ao longo dos próximos anos, de forma que não haja descontinuidade nas obras públicas [essa questão deve ser objeto de atenção quando o texto final do arcabouço fiscal for divulgado].

No caso específico do setor portuário, os investimentos do governo federal são fundamentais para melhor a infraestrutura de acesso (aquaviário, rodoviário e ferroviário), principalmente em portos menores, uma vez que os maiores portos do país geram recursos suficientes para bancar a maioria dos projetos. A expansão da movimentação de cargas, por sua vez, está há décadas a cargo da iniciativa privada, que executa de forma primorosa os investimentos necessários para ampliar a capacidade e a produtividade no escoamento das mercadorias. Por esse motivo, são positivas as indicações de que o Ministério de Portos e Aeroporto (MPA) pretende preparar a concessão de 20 terminais portuários em Portos Organizados e autorizar mais 11 Terminais de Uso Privado (TUPs). A única preocupação é que a burocracia atrelada aos arrendamentos leva mais tempo do que o país precisa. Setores com ritmo acelerado de crescimento, como a cabotagem e o agronegócio, não podem esperar tanto, sob pena disso se transformar em uma incerteza para o planejamento das cadeias produtivas.

Aguardamos com ansiedade o Plano de Desenvolvimento da Infraestrutura, que deve ser anunciado em maio, para entender os eixos estruturantes e as mudanças que deverão ser implementadas para acelerar a execução pública da infraestrutura de acesso e os processos de arrendamento. Outro ponto relevante, que merece ser endereçado, é a integração desses projetos ao desenvolvimento dos TUPs, de forma que o investimento privado possa sair do papel e alavancar a capacidade logística do país.



**AUMENTOS DE IMPOSTOS REDUZEM A CAPACIDADE DE INVESTIMENTO DO SETOR PRIVADO, MAS O GOVERNO PRETENDE COMPENSAR ISSO COM A ELEVAÇÃO DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS. 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 EM 2022.**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2023



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

### CRONOGRAMA PREVÊ 100% DAS DECLARAÇÕES DE IMPORTAÇÃO NO PORTAL ÚNICO EM 2024

Informações: ABOL (13 de abril de 2023)

O governo pretende alcançar, em 2024, 100% das declarações de importação do Portal Único Comércio Exterior Portal (Siscomex), que congrega todos os órgãos anuentes do comércio exterior brasileiro. O subsecretário de administração aduaneira do Ministério da Fazenda, Jackson Aluir Corbari, explicou que os índices de backlog (pedidos pendentes) serão concluídos nos dois anos seguintes às últimas entregas ao portal único. Ele avalia que essa construção leva tempo, mas tem avançado ao longo desses anos.

**“Já atingimos a meta e temos ainda muitas coisas em andamento. O portal prevê, até final do ano que vem, que 100% das declarações de importação brasileiras estarão no portal único de comex”, disse Corbari, nesta quarta-feira (12), durante o seminário ‘Os desafios da logística no Brasil’, promovido pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol).**

Um dos objetivos do portal é aplicar no comércio marítimo um modelo semelhante ao do controle de carga e trânsito aéreo, que será entregue em 2023 e que foi construído com base em metodologia internacional, com participação da IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo, em português) e de empresas aéreas, substituindo o atual sistema ‘Siscomex Mantra’, reduzindo o tempo de despacho de importação no setor aéreo em torno de 80%. O cronograma prevê a entrega desta etapa para o segmento aéreo no segundo semestre de 2023.

“Vamos fazer o mesmo para o setor aquaviário. O Siscomex Carga também vem sendo revisto e vamos adotar novas metodologias sobretudo a transmissão eletrônica de dados, tal qual fizemos no controle de carga aérea”, projetou Corbari.

O subsecretário de administração aduaneira do Ministério da Fazenda destacou que o Siscomex, que teve início de implementação em 2014, reúne 13 grandes projetos. Um deles é a Janela Única Portuária (JUP), desenvolvida junto à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), que prevê a junção do programa ‘Porto sem Papel’ ao Siscomex Carga, consolidando em uma só entrada de dados.

Corbari disse que, entre 2017 e 2018, houve redução do tempo de exportação de 12 dias para 6 dias. “Em praticamente um ano, fizemos a nova declaração de exportação, que duplicou a capacidade em relação à armazenagem — possibilidade de diminuir o tempo”, salientou. Na importação, a meta era redução de 17 dias para 10 dias, sendo que o último ‘Time Release Study’, em conjunto com Banco Mundial e a Organização Mundial das Aduanas, estimou tempo médio em torno de 7 a 8 dias.





Ele ressaltou que a filosofia do portal é de integração e parceria com o setor privado, com o qual foram realizadas mais de 700 reuniões para o amadurecimento do modelo. O entendimento, segundo Corbari, é que a ação do Estado é necessária, mas que a ação aduaneira — para proteção da sociedade — tem que ser pontual e bastante precisa, com a mínima interferência possível. O subsecretário acredita que, em parte, isso já ocorre atualmente. “Reduzimos o percentual de verificação de cargas de 15% para em torno de 3% e aumentamos o grau de precisão de 80% a 100%, com inserções bastante pontuais”, analisou.

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

*Data: 13/04/2023*

### **CÂMARA ÁRABE E RONDÔNIA VÃO FOMENTAR EXPORTAÇÃO DE PEIXE**

*Informações: ANBA (13 de abril de 2023)*

São Paulo – A Câmara de Comércio Árabe Brasileira e o governo de Rondônia vão trabalhar juntos para fomentar as relações comerciais do estado com os países árabes, entre elas a exportação do peixe tambaqui. O vice-governador e secretário de Desenvolvimento Econômico de Rondônia, Sérgio Gonçalves (União Brasil), esteve nesta quarta-feira (12) com o secretário-geral e CEO da Câmara Árabe, Tamer Mansour, e os dois alinharam uma série de ações para serem desenvolvidas em parceria. Acima, Mansour, Gonçalves e equipes em reunião na Câmara Árabe.

Uma das ideias discutidas foi como incentivar a venda do tambaqui aos árabes. Rondônia é o estado brasileiro que mais produz esse peixe e tem cinco indústrias processadoras na área. De acordo com Gonçalves, o tambaqui é um peixe versátil capaz de substituir o salmão no cardápio, por exemplo. Ficou acertada a promoção do tambaqui de Rondônia junto aos árabes em degustações para a diplomacia da região no Brasil e feiras nos países.

Além da exportação de peixes, Mansour e Gonçalves colocaram em pauta outras possibilidades de cooperação para fazer com que Rondônia venda mais aos árabes e receba investimentos da região. Governo do estado e instituição devem realizar um estudo para identificar os setores potenciais para a exportação rondoniense ao mercado árabe. Segundo Mansour, Rondônia é um dos estados brasileiros que mais exporta carne bovina ao Egito.

Também ficou acertado o planejamento de atividades conjuntas em torno da sustentabilidade e o meio ambiente, visando a 28ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP28) que ocorrerá nos Emirados Árabes no final deste ano e a atração de investimentos árabes para projetos de preservação ambiental do estado que gerem créditos de carbono.

As ações que já começaram a ser discutidas, em sua maioria, contemplam a participação da diplomacia árabe que tem sede no Brasil, para que embaixadores possam levar aos seus países as possibilidades de negócios com o empresariado de Rondônia. O trabalho conjunto deverá ser feito sob o guarda-chuva de um acordo que Câmara Árabe e o estado devem assinar.

De acordo com dados compilados pela Câmara Árabe, em 2022 o estado de Rondônia teve receita de US\$ 374 milhões com exportações aos países árabes. Houve aumento de 34,3% sobre o resultado do ano anterior. As vendas foram principalmente de soja, carne bovina e milho. Já o estado importou US\$ 18 milhões em produtos árabes, especialmente em fertilizantes e em polímeros de propileno, queda de 10% sobre 2021.

A Câmara Árabe estará representada na Rondônia Rural Show Internacional, feira que ocorrerá na cidade de Ji-Paraná, no interior do estado, entre os dias 22 e 27 de maio. A exposição é a maior do agronegócio na região Norte do Brasil. Na edição do ano passado, a Rondônia Rural Show Internacional gerou R\$ 2,6 bilhões em negócios, segundo dados divulgados pela organização no site da feira.

Participaram da reunião nesta quarta-feira também o assessor técnico do vice-governador, Adriano Flores Messias da Silva, a diretora de Relações Institucionais da Câmara Árabe, Fernanda Baltazar,



e a analista de Relações Institucionais da instituição, Elaine Prates. O encontro ocorreu na sede da Câmara Árabe, na cidade de São Paulo.

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

*Data: 13/04/2023*

## **MARINHA HOMOLOGA ALTERAÇÕES NOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES EM OPERAÇÃO NO BRASIL**

*Informações: Agência Marinha de Notícias (13 de abril de 2023)*

No século passado, o rápido desenvolvimento do comércio marítimo estimulou o aumento da quantidade, bem como das dimensões, de navios que utilizam as rotas oceânicas. A intensificação do tráfego marítimo impôs às autoridades costeiras a necessidade de adotar medidas para organizá-lo e controlá-lo, especialmente nos acessos aos portos. Nesse contexto, surgiram no Reino Unido, em 1948, os primeiros sistemas para monitoramento do tráfego de embarcações, os quais são mundialmente conhecidos pela sigla VTS (em inglês, Vessel Traffic Service). Tais sistemas combinavam a capacidade de detecção e acompanhamento das embarcações, proporcionado por radares, com a possibilidade de transmissão de mensagens via rádio às mesmas.

Estudos realizados na época concluíram que o novo sistema, embora rudimentar, havia proporcionado um melhor aproveitamento da capacidade dos portos, além de ter reduzido o risco de acidentes. A partir de então, o VTS expandiu-se pela Europa, Estados Unidos e Ásia, sendo reconhecido pela Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) como uma ferramenta valiosa para aumentar a segurança da navegação, especialmente em portos com alta densidade de tráfego, cargas perigosas ou potencial de danos ambientais. Atualmente, existem mais de quinhentos serviços de VTS operando em todos os continentes, número que aumenta cada vez mais, à medida que cresce a exigência por eficiência e segurança das operações portuárias, bem como da proteção do meio ambiente marinho. Seus principais beneficiários são os usuários, que são os navios, serviços de praticagem, administrações portuárias, armadores, rebocadores, além, é claro, da própria Marinha do Brasil e órgãos como a Polícia Federal, a Receita Federal e a Agência Nacional de Vigilância Sanitária.

Ao longo do tempo, a incorporação de novas tecnologias tornou o serviço mais sofisticado, o que passou a exigir um esforço mundial para a padronização de procedimentos no VTS. Afinal, é imprescindível que haja uniformidade de tecnologia e de linguagem nesse tipo de serviço, a fim de que não haja falhas de comunicação ou perda de informações. Nesse sentido, em dezembro de 2021, a Assembleia da IMO aprovou uma nova Resolução A.1158(32) Guidelines for Vessel Traffic Service (VTS), em substituição à que se encontrava em vigor desde 1997. A publicação, que se constitui na base para o arcabouço normativo internacional do serviço, introduziu alterações significativas no VTS, especialmente nos aspectos relativos à prestação do serviço aos usuários e à definição de responsabilidades por parte dos Governos, Provedores de VTS e embarcações participantes.

Hoje, os modernos serviços de VTS são constituídos de equipamentos e sensores que, estrategicamente posicionados, coletam e transmitem os dados para processamento no Centro de Controle, onde um operador tem acesso à imagem do tráfego e informações ambientais de interesse para os usuários, como, por exemplo, dados de marés, altura das ondas, intensidade do vento, visibilidade, temperatura e correntes marinhas.

Outra vantagem que a operação do VTS proporciona é a visualização, durante 24 horas, das movimentações de entradas e saídas de embarcações, da realização de obras que possam restringir a navegação e de locais interditados para trânsito e permanência de navios. Desta forma, o operador do VTS consegue se antecipar ao desenvolvimento de situações potencialmente perigosas para a navegação, uma vez que dispõe de uma visão precisa, em tempo real, de sua área de cobertura, com a capacidade de interagir com as embarcações sempre que necessário.

Além disso, os dados coletados pelos sensores e as informações produzidas no VTS podem ser compartilhadas com outros setores dos portos envolvidos, além de órgãos externos, públicos e



privados, o que contribui diretamente para o aumento da eficiência dos serviços portuários, bem como para a prevenção de ilícitos. Por exemplo, em caso de ocorrências na área de cobertura do VTS, o agente local da Autoridade Marítima poderá ter acesso a um histórico de dados, tais como as comunicações realizadas, a gravação da situação do tráfego das embarcações e também à imagem de câmeras, o que, certamente, será importante para a apuração dos fatos.

### **A operação de VTS no Brasil**

No Brasil, não existe uma legislação específica sobre VTS e, por se tratar de um auxílio à navegação, a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) é a Organização Militar responsável por elaborar normas, autorizar a operação e fiscalizar os VTS no País, com a assessoria do Centro de Auxílios à Navegação Almirante Moraes Rego (CAMR).

Em 2022, a DHN, com o apoio do CAMR, atualizou e publicou a NORMAM-26 (5ª Revisão), com a finalidade de internalizar no Brasil a nova resolução da IMO e demais normas internacionais decorrentes, especialmente aquelas produzidas pela Associação Internacional de Auxílios à Navegação (IALA, na sigla em inglês), organização reconhecida como a principal fonte de orientações e conhecimentos sobre VTS no mundo.

De acordo com a NORMAM-26, o processo de implantação de um VTS no Brasil se desenvolve, basicamente, em três fases, e começa com a aprovação, pela DHN, de um projeto inicial, contendo informações básicas de como o serviço será prestado, sua área de cobertura e possíveis utilizadores. A segunda fase consiste na confecção dos documentos que apoiarão o serviço, tanto internamente, com o estabelecimento de procedimentos para os operadores, como externamente, quando serão aprovadas as instruções que os navegantes deverão cumprir na área de interesse do VTS. Finalmente, após a conclusão das ações necessárias para implantação do VTS (obras, instalação e testes de equipamentos, contratação e treinamento dos operadores e demandas administrativas), o seu provedor solicita ao CAMR a realização de uma Visita Técnica (VISITEC) ao Centro de Operações do VTS.

Esta é, então, a última etapa do processo de concessão da licença de operação do VTS. Durante a VISITEC, são realizados exercícios práticos de monitoramento do tráfego e simulação de diversas situações de rotina e emergência, com o objetivo de avaliar o funcionamento dos equipamentos, integração dos sensores e desempenho dos operadores nos seus postos de trabalho. Além disso, também são verificados se os documentos que regulam a prestação do serviço atendem ao propósito de orientar adequadamente as ações de operadores e usuários.

Após a implantação do VTS, torna-se fundamental o acompanhamento da qualidade da prestação do serviço aos usuários e da sua contribuição para a comunidade marítima local. Para isso, a NORMAM-26 preconiza que o CAMR realize VISITEC anuais nos VTS em operação.

Em 2022, devido às alterações significativas introduzidas no VTS, foi necessário que o evento fosse conduzido, excepcionalmente, com foco na adequação dos serviços em operação no País (Porto do Açu, em São João da Barra (RJ), e Porto de Vitória, no Espírito Santo) às novas regras estabelecidas a nível mundial.

Além dos portos do Açu e de Vitória, cujos VTS entraram em operação em 2015 e 2017, respectivamente, outros onze portos (Rio Grande, Imbituba, Itajaí, São Francisco do Sul, Paranaguá/Antonina, Itaguaí, Santos, Rio de Janeiro, Salvador/Aratu, Fortaleza e Itaqui) manifestaram a intenção de implantar o VTS nos próximos anos.

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

**Data: 13/04/2023**



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### EÓLICA OFFSHORE CRESCERÁ SETE VEZES ATÉ 2032, PREVÊ WOODMAC

Pelo menos 30 países devem adicionar capacidade na próxima década; Europa e China responderão por 81% das adições

*Por Nayara Machado 12 de abril de 2023 - Atualizado em 13 de abril de 2023 Em Diálogos da Transição, Eólica*



A próxima década deve experimentar a intensificação das instalações de energia eólica offshore, à medida que o setor amadurece e a inovação tecnológica e o desenvolvimento da cadeia de suprimentos ajudam a tornar os projetos no mar mais acessíveis, aponta uma análise da Wood Mackenzie.

A previsão é que a indústria eólica offshore global cresça sete vezes até 2032.

Pelo menos 30 países devem adicionar capacidade na próxima década, mas a concentração deve ficar por conta de Europa e China, que respondem por 81% das adições, nas perspectivas da Woodmac.

Em 2021, Conselho Global de Energia Eólica (GWEC, em inglês) e Agência Internacional de Energias Renováveis (Irena) assinaram o Pacto de Energia da ONU com compromisso de impulsionar a implantação de 2 terawatts (TW) de eólica offshore até 2050.

O volume corresponde à quantidade indicada como necessária para descarbonizar a energia nos roteiros de emissões líquidas zero.

Isso requer um grande aumento nas instalações, com 35 GW de energia eólica offshore a serem adicionados anualmente na próxima década, começando com um total global de pouco mais de 60 GW hoje. Até agora, apenas a China demonstrou capacidade de fornecer nessa escala e velocidade, segundo o GWEC.

#### Primeiro TW em 2023

O mercado global de eólica onshore e offshore está prestes a ultrapassar a marca de 1 TW.

Com uma expansão de 9%, 2022 foi o terceiro melhor ano de todos os tempos para a energia a partir dos ventos: foram 78 GW adicionados. A capacidade global alcançou 906 GW.

China, Estados Unidos, Brasil, Alemanha e Suécia lideram esse ranking, representando 71% das instalações no ano passado, mostra levantamento da indústria.

A análise da Woodmac aponta para uma forte recuperação do setor na China em 2023.

No ano passado, as instalações no país asiático caíram 21% na comparação com 2021, principalmente devido a uma política de bloqueio que limitou significativamente as adições de capacidade no quarto trimestre, explica Luke Lewandowski, diretor de pesquisa da Wood Mackenzie.



Esses projetos não conseguiram conexão no final de 2022 ajudarão a impulsionar as perspectivas na China para 2023, afirma.

“O mercado de energia eólica da China se recuperará fortemente em 2023, com os desenvolvedores quase dobrando a quantidade de capacidade anual, após um ano recorde para novos pedidos de turbinas eólicas no país. Ao longo da perspectiva de 10 anos, as adições anuais de capacidade na China serão em média de 80 GW e representarão 50% da nova capacidade globalmente”.

Fora a China, o resto do mundo adicionou 44 GW em 2022, uma queda de 4% em relação ao ano anterior. Contribuiu para o resultado a combinação de inflação e interrupção da cadeia de suprimentos, fazendo com que mais de 3 GW de projetos atrasassem.

“Para os EUA, os desenvolvedores aguardam orientação de elegibilidade de crédito fiscal do Tesouro, com a incerteza contínua afetando as instalações de curto prazo”, avalia Lewandowski.

“No entanto, com clareza política, aprovação e investimento em projetos de transmissão e desenvolvimento da cadeia de suprimentos nascente do mercado offshore, as adições anuais se intensificarão e atingirão uma média de 20 GW por ano de 2026 a 2032”, acrescenta.

Europa, Oriente Médio e África

Na perspectiva até 2032 da Woodmac, mais de 343 GW de capacidade offshore e onshore serão adicionados na Europa, incentivados pelas políticas recentes de segurança energética.

39% da nova capacidade deve ser offshore. No crescimento onshore, destaque para os mercados emergentes da Europa Oriental e do Uzbequistão e a renovação de parques antigos de países como Alemanha e Espanha.

Olhando para Oriente Médio e África, o hidrogênio verde promete apoiar uma demanda de 72 GW de nova capacidade. A Woodmac espera um desenvolvimento modesto no curto prazo, ultrapassando a marca anual de 5 GW em 2025 e uma taxa média de crescimento anual de 42% até 2032.

Menos CO2

E ainda... relatório do think tank britânico Ember, lançado nesta quarta (12/4), revela que o Brasil viveu a maior queda absoluta do mundo nas emissões do setor elétrico em 2022.

De acordo com a análise, o mix elétrico brasileiro emitiu 69 milhões de toneladas de CO2 no ano passado, uma queda de 34% (-36 MtCO2) em relação a 2021, quando emitiu 105 milhões de toneladas.

Apenas a Ucrânia, que está sob ataque russo, viu declínio percentual comparável (-38%), com a segunda maior redução nas emissões (-14 MtCO2).

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 13/04/2023*

## 4º CICLO DA OFERTA PERMANENTE DE CONCESSÃO DEVE SAIR ESTE ANO, CRÊ DIRETORA DA ANP



Symone Araújo preferiu, contudo, não fazer previsões sobre o próximo ciclo sob o regime de partilha

*Por epbr 13 de abril de 2023 Em Política energética, Rodadas*

***Diretora da ANP, Symone Araújo, acredita ser possível realizar o 4º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão este ano (Foto: Gustavo Costa)***

MACEIÓ — A diretora da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Symone Araújo,

acredita ser possível realizar em 2023 o 4º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão – regime de contratação sob demanda.

Ela lembra que o edital do próximo ciclo já foi formatado, no fim do ano passado, e que a ANP realizou, em março, audiência pública para inclusão de dois blocos exploratórios em terra (nas bacias de Parecis e Espírito Santo) e a área com acumulações marginais de Japiim (Bacia do Amazonas) na oferta.

“Esse processo continua seguindo seu fluxo de modo que a agência, fazendo esse rito regulatório, teria condições de fazer o 4º Ciclo em 2023”, disse Symone Araújo, em entrevista exclusiva ao estúdio epbr, na Onshore Week.

Assista na íntegra a entrevista exclusiva de Symone Araújo ao estúdio epbr na Onshore Week 2023, conferência que acontece até quinta (13/4), em Maceió (AL), com realização da Onip.

Ela destacou que a oferta permanente sob o regime de partilha, por outro lado, segue ritos com “tempos e movimentos diferentes”, uma vez que demanda um alinhamento maior com o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e com o Ministério de Minas e Energia.

A diretora mencionou que a equipe técnica da ANP está concluindo os estudos para o próximo ciclo da partilha.

“A próxima etapa é realizar a concertação com o CNPE”, disse.

ANP já negociou 113 áreas na oferta permanente

Ao todo, a ANP já promoveu quatro licitações no modelo de oferta permanente: um sob o regime de partilha e três sob concessão.

O 1º Ciclo da Oferta Permanente da Partilha da Produção (OPP), realizado em dezembro, negociou quatro blocos exploratórios e arrecadou R\$ 916,252 milhões em bônus de assinatura.

O investimento previsto na exploração das áreas arrematadas é de R\$ 1,44 bilhão.

Na concessão, o 1º Ciclo da OP, em 2019, movimentou R\$ 15,3 milhões e negociou 33 ativos.

O 2º Ciclo, em 2020, por sua vez, levantou R\$ 30,9 milhões em bônus e vendeu 17 concessões, enquanto no 3º Ciclo, em 2022, foram arrematadas 59 áreas e levantados R\$ 422 milhões em bônus de assinatura.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 13/04/2023

## ORGANIZAÇÕES SE MOBILIZAM CONTRA PERFURAÇÃO DA PETROBRAS NA FOZ DO AMAZONAS

Grupo de 80 organizações da sociedade civil pede que o Ibama não autorize exploração, enquanto MME e MMA não fizerem Avaliação Ambiental de Área Sedimentar

Por epbr 13 de abril de 2023 Em Meio ambiente, Mercado offshore, Petróleo e gás, Política energética



**Petrobras planejava perfurar um poço na Foz do Amazonas, que integra a margem equatorial, em novembro, mas licenciamento ambiental foi questionado pelo MPF (Foto: Cortesia Total Energies)**

Representantes de 80 organizações da sociedade civil se uniram para pedir que o Ibama não autorize a Petrobras a iniciar a perfuração na Bacia Foz do Amazonas, enquanto o Ministério de Minas e Energia



(MME) não solicitar e realizar, em conjunto com o Ministério de Meio Ambiente (MMA), uma Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAAS) da região.

A AAAS foi um instrumento criado em 2012 para subsidiar as decisões sobre oferta de blocos exploratórios no país. Desde então, apenas dois estudos foram contratados, mas as avaliações nunca foram concluídas: uma na bacia do Solimões e outra na bacia marítima de Sergipe-Alagoas/Jacuípe.

No fim de março, 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.

Questionado pela epbr se planeja realizar uma AAAS na região, o MME preferiu não se manifestar.

O ministro Alexandre Silveira (PSD) já saiu em defesa da exploração de óleo e gás na região, anteriormente, ao dizer que explorar a margem equatorial é garantir um “passaporte para o futuro” para as regiões Norte e Nordeste. Para ele, a região é o “novo pré-sal” do Brasil.

Em março, o MME lançou o Potencialize E&P, programa destinado a estimular o aumento das atividades de exploração e produção no país. A pasta reitera a expectativa de a Petrobras obter a licença para perfurar na Foz do Amazonas.

### ***Projeto da Petrobras é “porta de entrada”***

Os signatários do movimento contra o início das perfurações no Foz do Amazonas veem a campanha exploratória inicial da Petrobras na região como “a porta de entrada de um projeto mais amplo”, que pretende expandir a exploração e produção de petróleo e gás natural em toda a margem equatorial brasileira.

“O governo tem ignorado essa regra [de realização da AAAS] mesmo em áreas sabidamente sensíveis como a margem equatorial, e se apoiado em uma regra transitória para não realizar a avaliação regionalizada. Isso após uma década de edição das regras sobre o tema”, cita a nota técnica produzida pelas organizações.

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.

Os signatários ainda listam outras três condicionantes para a autorização: que as comunidades afetadas sejam ouvidas; a conclusão do estudo sobre a Base Hidrodinâmica da Margem Equatorial; e a demonstração da eficácia do Plano de Emergência Individual em caso de vazamento de óleo.

Sustentam que o licenciamento não pode ser pontual, apenas para a perfuração, tal como deseja a Petrobras.

E concluem que a exploração de petróleo na margem equatorial vai de encontro aos compromissos ambientais assumidos internacionalmente pelo governo brasileiro.

“Atividades exploratórias de petróleo e gás realizadas hoje, só se tornariam produtivas depois de 2030, quando as emissões de gases de efeito estufa deveriam ser reduzidas em 43%, segundo o IPCC”.

O documento, assinado pelos representantes das 80 entidades envolvidas, foi enviado a Alexandre Silveira (MME), Mauro Vieira (MRE), André de Paula (Pesca e Aquicultura), Sônia Guajajara (MPI), Marina Silva (MMA), Rodolfo Saboia (ANP), Rodrigo Agostinho (Ibama), Joenia Wapichana (Funai) e Jean Paul Prates (Petrobras).

**Ibama sinaliza para avaliação estratégica**

Recentemente, o presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, disse que o órgão pode exigir a realização de uma avaliação ambiental estratégica para subsidiar o licenciamento na Foz do Amazonas

A medida pode implicar na contratação de estudos prévios, antes de uma decisão sobre a campanha da Petrobras.

Questionado se seguiria a recomendação de técnicos do Ibama e pediria uma Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAAS), ele não confirmou se este será ou não o caminho adotado pela pasta.

O principal objetivo da AAAS é a elaboração de um Estudo Ambiental de Área Sedimentar (EAAS), que vai indicar a aptidão de áreas para a atividade de exploração de óleo e gás e subsidiar o processo de licenciamento ambiental de empreendimentos em determinada região.

### **Petrobras defende exploração**

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, defende que o país precisa decidir, afinal, se quer explorar a Foz do Amazonas. Em entrevista à Bloomberg Línea, afirmou que “o Estado brasileiro terá que decidir se isso vai adiante ou não”.

“Tudo o que estamos tentando fazer é encontrar petróleo”, disse.

O executivo defendeu que “podemos ser os últimos a produzir petróleo no mundo”, ao comentar as estratégias da Petrobras para a transição energética: manter os investimentos em óleo e gás – e ampliar fronteiras exploratórias –, financiando novos segmentos na área de energia.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 13/04/2023*



### **JORNAL O GLOBO – RJ**

#### **PORTA-AVIÕES SÃO PAULO: AGU COBRA R\$ 322 MILHÕES DE EMPRESAS QUE ABANDONARAM CASCO NO MAR**

Marinha realizou em fevereiro o naufrágio controlado da embarcação, depois que acusadas descumpriram obrigação de dar destinação ambiental correta

*Por O Globo — Rio de Janeiro*



***Antigo porta-aviões NAe (Navio Aeródromo) São Paulo da Marinha do Brasil deixou o cais do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) na última quinta-feira – Foto : Divulgação Marinha***

A Advocacia-Geral da União (AGU) entrou nesta quinta-feira com uma ação civil pública contra as empresas responsáveis pelo antigo porta-aviões Nae São Paulo e seus respectivos diretores. No pedido, protocolado na Justiça Federal de Pernambuco, a AGU cobra pelo menos R\$ 322 milhões pelos prejuízos

ambientais, operacionais e morais causados pelo abandono do casco da embarcação.

O valor é cobrado das empresas SOK Denizcilik VE TIC. LTD, MSK Maritime Services & Trading LTD, Oceans Prime Offshore Agenciamento Marítimo LTDA e Thomas Miller Specialty.



A Marinha do Brasil afundou o porta-aviões desativado São Paulo no início de fevereiro deste ano. A solução encontrada para a embarcação, carregada de amianto e outros materiais tóxicos, causou reação de ambientalistas. A AGU quer que o valor da indenização seja destinado ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos para custear medidas de recuperação do meio ambiente marinho.

O navio começou a ser naufragado a 350 quilômetros da costa brasileira, na altura de Pernambuco, após cinco meses de polêmicas e incertezas. A medida foi tomada depois que a embarcação foi abandonada no oceano pelos proprietários.

A SOK Denizcilik VE TIC. LTD adquiriu o porta-aviões da Engepron (estatal ligada à Marinha do Brasil) em dezembro de 2020. De acordo com a AGU, a empresa turca assumiu, durante a compra, o compromisso de dar destinação ambientalmente correta ao casco.

Impedida de entrar na Turquia com o porta-aviões, a SOK retornou ao Brasil e abandonou a embarcação no oceano "depois de também falhar em cumprir exigências da Marinha para que pudesse retornar a um estaleiro no Brasil com segurança e reparar o casco", conforme explica AGU, em nota.

"Ao invés de implementar as medidas necessárias para viabilizar (..) a atracação para reparo do casco, agiram com atraso e incompletude na implementação das medidas, apresentando sempre resultados insuficientes e bastante aquém daquilo que, desde o início, era sabidamente necessário para viabilizar o ingresso em águas interiores e atracação em estaleiro apto ao reparo", diz trecho da petição.

As demais empresas incluídas no processo participaram do envio do porta-aviões para a Turquia, em agosto do ano passado. A MSK Maritime Services & Trading LTD participou do transporte da embarcação. A Oceans Prime Offshore Agenciamento Marítimo LTDA era a representante da SOK no Brasil e responsável pela exportação do casco. E a Thomas Miller Specialty foi contratada pela SOK como seguradora da operação.

### **Veja abaixo as indenizações que chegam a R\$ 322 milhões**

- R\$ 177,8 milhões: valor calculado pelo Ibama como a compensação econômica pelo dano ambiental causado pela exposição, na natureza, dos materiais tóxicos presentes no antigo porta-aviões;
- R\$ 37,2 milhões: valor para ressarcir os gastos operacionais da Marinha para assumir a embarcação após o abandono do material e seu posterior afundamento;
- R\$ 107,5 milhões: dano moral coletivo, mas em valor que pode ser arbitrado em patamar superior pela Justiça, em razão do prejuízo ambiental.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 13/04/2023*

### **NO PODCAST 2+1, GALÍPOLO DEFENDE CERCO AOS IMPORTADOS NA INTERNET PARA PROTEGER VAREJISTA LOCAL E O CONSUMIDOR**

O secretário-executivo da Fazenda explicou o que deve mudar em relação a remessas internacionais ao participar do podcast 2+1, de Carlos Andreazza e Vera Magalhães, que foi ao ar hoje

*Por Letycia Cardoso — Rio de Janeiro*



**O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Gabriel Galípolo — Foto: Washington Costa/MF**

Em entrevista aos jornalistas Carlos Andreazza e Vera Magalhães no podcast 2+1, do GLOBO e da CBN, o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Gabriel Galípolo, afirmou que o governo pretende seguir com o cerco aos importados vendidos em portais de comércio eletrônico que estão na mira da Receita Federal,



particularmente os asiáticos, como Shopee, AliExpress e Shein.

Na conversa, que foi ao ar no início desta noite, o número dois da Fazenda detalhou as medidas que o governo pretende adotar para aumentar a fiscalização e impedir que produtos importados entrem no país sem pagar imposto de importação. [Clique aqui para ouvir.](#)

### 'Não há imposto novo'

De acordo com Galípolo, esse esforço pode levar a uma maior captação de impostos -- o ministro Fernando Haddad já estimou em ganhos de R\$ 8 bilhões. Ele defendeu a medida como uma ação de compliance (conformidade):

— Não há criação de imposto novo, nem revogação de isenção fiscal para quem compra produtos fora. Para quem já comprava dentro da regularidade, nada muda — ratifica o secretário.

O objetivo da equipe econômica é acabar com brechas que incentivem empresas com apetite para a sonegação. Isso prejudicaria, na visão de Galípolo, tanto a geração de empregos no Brasil, devido à competição desleal com as varejistas locais, quanto o próprio consumidor, que acaba fazendo compras de produtos com origem duvidosa, às vezes sem qualidade ou que não chegam no prazo estabelecido.

— Qual é o problema que existia? Ou se colocava o produto com um valor menor na nota fiscal, ou milhares de itens vinham fracionados com nomes fantasia, inclusive nomes de artistas, como se fosse uma pessoa fazendo a remessa de lá para cá — explica.

O aperto do controle de compras internacionais ocorre em meio ao debate do novo arcabouço fiscal, que visa a controlar o endividamento público e depende do aumento da arrecadação.

### Para secretário, arcabouço fiscal une 'o melhor' de políticas anteriores

Adiantando que a nova regra será um meio termo entre o teto de gastos e a política anterior, Galípolo disse à Vera e a Andreazza que alguns parâmetros devem estabelecidos através de uma lei ordinária, o que facilitaria mudanças nos próximos governos caso seja necessário tornar o balizador mais rígido ou flexível.

— Estamos tentando atender o que Lula determinou e colocou em campanha, como preservar os programas sociais, e, simultaneamente, fazer a regra ter um caráter anticíclico para oferecer maior previsibilidade aos gastos — explica o secretário. — Em economia, dificilmente uma medida vai ser unanimidade. Cada decisão tem um ônus e um bônus.

Para "colocar o pobre no orçamento", Haddad e seus secretários estão cientes de que terão que negociar com o Congresso e o mercado financeiro. Por isso, afirmou Galípolo, mesmo em meio a pressões, é preciso "pensar na figura abstrata do cidadão ou da cidadã brasileira, que não tem o telefone do secretário executivo" para fazer lobby na hora de tomar decisões econômicas.

Galípolo também defendeu um novo marco de parcerias público-privadas para estimular investimentos privados em projetos de infraestrutura, nos quais o lucro das concessionárias estaria atrelado à qualidade do serviço prestado.

### Programa Desenrola depende da tecnologia

Atualmente, o Brasil tem cerca de 70 milhões de pessoas inadimplentes, o que trava o consumo e, por consequência, a economia. Promessa de governo, o programa Desenrola, que deve fomentar melhores condições de renegociação de dívidas para quem está com o nome no vermelho, foi motivo de cobrança do presidente Luiz Inácio Lula da Silva ao ministro Fernando Haddad durante a cerimônia de 100 dias de governo.

Embora ainda não tenha entrado em vigor, o programa já estaria completamente estruturado, segundo Galípolo. Ele afirmou ao podcast que a demora é por uma questão tecnológica: a

plataforma de negociação, em que os consumidores teriam acesso a bureaus de crédito com transparência e segurança ainda não estaria pronta.

— O processo de seleção vai se dar em processo concorrencial. O desenho do Desenrola está devidamente montado. O ministro vem apertando (os desenvolvedores), tentando diminuir o prazo (de entrega da plataforma) — conta. — Não será um perdão de dívida, mas um refinanciamento. Essa condição vai ser melhorada porque existem garantias de parte do valor para que os bancos tenham um pedaço do risco minimizado.

### 'Desdolarização' do país

Em meio à visita do presidente Lula à China, com possibilidade de um acordo comercial para transações excluindo o dólar, o secretário-executivo ressaltou a importância de o Brasil não concentrar todas as suas reservas financeiras na divisa americana.

Lembrando que a Rússia teve suas reservas em dólar bloqueadas após invadir a Ucrânia, acredita que a moeda possa ser usada também como uma "ferramenta de guerra". O fato teria acelerado a corrida de diferentes países pela diversificação de moedas.

— A gente precisa pensar como se faz uma gestão para questões de segurança nacional, como gerir fluxos de comércio, em que moeda faz isso e quais são as reservas internacionais. Não faz sentido que dois países não consigam fazer operações por falta de reserva de moeda de um país que não esteja sequer envolvido na negociação — opina.

Para ele, o Brasil ganha cada vez mais protagonismo internacional, atraindo atenção de investidores globais pela transição ecológica e por ser uma grande democracia.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 13/04/2023*

### 'EU NÃO CONHEÇO A SHEIN', DIZ HADDAD SOBRE FIM DE ISENÇÃO A COMPRAS DE ATÉ US\$ 50 NO EXTERIOR

Na China, ministro da Fazenda diz que só compra de e-commerce 'livros da Amazon' e volta a negar que vai aumentar imposto para o setor; ouça áudio

*Por Alfredo Mergulhão e Kathlen Barbosa — Rio de Janeiro*



**Ministro da Fazenda Fernando Haddad – Foto : Reprodução**

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta quinta-feira que não conhece a chinesa Shein, empresa que já domina 27% do e-commerce de roupas e calçados no Brasil e 5% de todo o varejo de vestuário no país. A declaração foi dada ao ser questionado sobre o que muda para os clientes das plataformas de venda internacionais com o fim da isenção de impostos a encomendas importadas de valores até US\$ 50.

— Não muda nada. Vocês falam da Shein como se eu conhecesse. Eu não conheço a Shein. O que eu sei é o seguinte: o único portal que eu conheço é o da Amazon, porque eu compro todo dia um livro, pelo menos — afirmou Haddad aos jornalistas que cobrem a viagem oficial do presidente Luiz Inácio Lula da Silva à China.

— O que eu digo é o seguinte, quando você faz as coisas às claras, não tem problema. Se uma sobe o preço, a outra baixa, entendeu? Você vai ter a concorrência em condições de igualdade — acrescentou.

Haddad tem enfatizado que o esforço do governo será para combater o que considera sonegação de impostos de plataformas que vendem produtos importados no Brasil pela internet. Na lista de potencial impacto estão as asiáticas Shopee, Shein e AliExpress, entre outras.

De acordo com o ministro, "uma grande dessas" o procurou dizendo que queria regularizar a situação para não parecer diante da opinião pública e do próprio governo que estaria se valendo de um artifício tributário para ampliar o mercado. Ele não revelou o nome da empresa.

— Já fomos procurados por uma grande dessas dizendo: 'quero me regularizar, não quero que pareça à opinião pública brasileira, ao governo brasileiro, que eu estou aqui me valendo de um artifício para ampliar minha participação de mercado'. Uma empresa séria não faz isso — disse.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 13/04/2023*

## NO PRIMEIRO DIA DE LULA NA CHINA, CHINESES IGNORAM TAXAÇÃO DO VAREJO ON-LINE

Lula se reuniu com empresários em Xangai e terá compromissos oficiais com autoridades chinesas nesta sexta-feira, em Pequim

*Por Eliane Oliveira — Brasília*



*Luiz Inácio Lula da Silva, durante visita ao Centro de Pesquisa e Desenvolvimento da Huawei. Xangai - China. – Foto : Ricardo Stuckert/PR*

No primeiro dia de compromissos oficiais do presidente Luiz Inácio Lula da Silva na China, não houve cobranças ou perguntas de empresários e investidores chineses sobre o aperto na fiscalização de encomendas importadas de valores até US\$ 50, nos encontros realizados em Xangai. A medida atinge diretamente grupos de varejo asiáticos.

Interlocutores ouvidos pelo GLOBO que fazem parte da comitiva de Lula disseram não acreditar que, nesta sexta-feira, quando o presidente se encontrar com autoridades chinesas, em Pequim, será necessário esclarecer a medida. Isto porque não se trata de uma ação discriminatória, ou seja, atinge produtos de todos os países, e não apenas da China.

Segundo a área econômica do governo Lula, há inúmeros casos de fraudes cometidos por empresas para burlar a legislação e, com isso, sonegar uma taxa de 60% sobre o valor da mercadoria. Só há isenção quando a venda é de uma pessoa física para outra pessoa física. Há firmas que usam nomes fictícios como remetentes dos produtos pelo Correios para não pagar imposto.

Uma fonte do governo que integra a comitiva de Lula na China disse que o clima é de tranquilidade. A avaliação é que a medida é correta.

- Taxar produtos importados é a regra e fazer cumpri-la é obrigação de qualquer Estado - disse esse interlocutor.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 13/04/2023*

## HADDAD DIZ NÃO CONSIDERAR A POSSIBILIDADE DE CAMPOS NETO SAIR DO BANCO CENTRAL ANTES DO FIM DO MANDATO

Ministro diz que há "janela de oportunidade" para queda de juros, com recuo da inflação e dólar mais fraco, e defende que a taxa ceda para o Brasil escapar da "armadilha de 10 anos sem crescer"

*Por Renan Monteiro e Marcelo Ninio\* — Brasília e Xangai*





**O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto (à esq.), e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Edilson Dantas/O Globo e Sergio Lima/AFP**

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta quinta-feira que não considera a possibilidade de destituição de Roberto Campos Neto do cargo de presidente do Banco Central - que tem mandato até dezembro de 2024. A saída antecipada do chefe da autarquia é uma demanda reforçada por aliados da ala política do governo.

Haddad sobre fim de isenção a e-commerces: 'Ninguém está pensando em aumentar impostos'  
Banco Central: nos EUA, Campos Neto destaca freio na inflação, mas condiciona queda de juro a expectativas

Haddad alegou, contudo, que o cenário econômico brasileiro é favorável para o começo da trajetória de queda na taxa básica de juros (Selic) - atualmente em 13,75%, desde agosto de 2022. Até o momento, o Banco Central não sinaliza para eventual redução no curto prazo.

Em entrevista a jornalistas na China, Haddad argumenta que o Brasil não registrou crescimento nos últimos dez anos. No momento, a "escassez" e aumento do custo do crédito estariam dificultando o desempenho econômico do país, segundo ele.

— Não [se conta com a saída antecipada de Campos Neto]. Eu conto com a baixa dos juros. Agora, quero crer, o Banco Central tem uma janela de oportunidade, que eu espero que seja aproveitada, para que o Brasil possa pensar em crescimento econômico sustentável. Tudo está convergindo para o que eu chamo de harmonizar o fiscal com o monetário — disse o ministro.

Para Haddad, está havendo uma "estabilização de variáveis", como a queda do nível da inflação e valorização do real. O ministro também falou sobre as medidas que estão sendo tomadas pelo governo, como a estruturação da Reforma Tributária, e seu eventual impacto positivo na economia brasileira. Nesse contexto, segundo ele, estaria a "janela de oportunidades" à redução dos juros.

— Economistas de várias escolas estão se manifestando e dizem 'olha, chegou o momento de iniciarmos uma trajetória de queda [dos juros] consistente com que o Brasil atingiu e necessária, por outro lado, porque o mercado de capitais está travado, aguardando as medidas da autoridade monetária — disse o ministro, que cita os juros elevados como "inviabilizador de muitos investimentos" e dificultador "da vida" do empresariado brasileiro.

Para ele, os economistas que argumentam a favor da queda dos juros, independentemente da corrente ideológica que abraçam, quem "ajudar o Brasil a sair dessa armadilha de dez anos em que não se cresce".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/04/2023

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### HADDAD LANÇA EM MAIO 'PACOTE VERDE' PARA IMPULSIONAR A ECONOMIA COM AÇÕES SUSTENTÁVEIS

Medidas previstas pelo Ministério da Fazenda vão de incentivos para o mercado de crédito de carbono a produção de painéis solares

*Por Célia Froufe*

BRASÍLIA - O Ministério da Fazenda prepara um pacote para maio visando impulsionar a economia com ações sustentáveis. Batizado de Plano de Transição Ecológica, o projeto está dividido em seis eixos, com medidas escalonadas ao longo dos próximos meses. O “pacote verde” inclui incentivos para o mercado de crédito de carbono, produção de painéis solares e ampliação da participação de produtos da floresta nas exportações, entre outros pontos.

“A estruturação está sendo feita dentro da Fazenda, com todos mergulhados no tema, mas o governo inteiro está engajado”, disse ao Rafael Dubeux, assessor especial do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, ao Estadão/Broadcast. O cargo de Dubeux, inédito no ministério, aponta para a importância que o governo quer dar ao tema.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva já deixou claro que quer fazer do Brasil uma vitrine sustentável lá fora. Além disso, prometeu à ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, que as questões verdes seriam tratadas de forma transversal por toda a Esplanada. Além de ações específicas de cada Pasta, a Fazenda está coordenando as ações com Minas e Energia, Agricultura e o próprio MMA, sobre o tema. O órgão tem uma subsecretaria verde dentro da Secretaria de Política Econômica (SPE) e pretende emitir títulos soberanos sustentáveis no segundo semestre.

A intenção é que o anúncio oficial seja feito no mês que vem porque o Brasil sediará um evento de conselho de fundos climáticos em junho, com previsão de discurso de Haddad, e o País quer mostrar ao mundo que está atuando em várias frentes sustentáveis.

“A bola está quicando no Brasil e o ministro da Fazenda está entusiasmado com a pauta. Os compromissos do governo estão cada vez mais claros nessa área”, garantiu. Além disso, a partir de dezembro, o Brasil se tornará o anfitrião do grupo das 20 maiores economias do globo (G20) e quer tornar a sustentabilidade como o tema central das discussões.



**Ministério da Fazenda está coordenando ações sobre sustentabilidade com outras pastas, como Minas e Energia, Agricultura e Meio Ambiente** Foto: Wilton Junior/Estadão

Não se tratará apenas de processos de descarbonização da economia, conforme o compromisso feito no Acordo de Paris. “É aproveitar essa pegada para fazer uma transformação no setor produtivo brasileiro e que se torne uma vantagem para o Brasil, não apenas um custo. Até porque o custo de não fazer nada seria maior”, disse o assessor.

### **Incentivos econômicos**

O primeiro eixo é o de “Incentivos Econômicos”, onde está inserido o mercado de crédito de carbono ou “títulos verdes”, que podem ser adquiridos por empresas que emitem gases nocivos à atmosfera. O dinheiro usado nessa troca vai para a conservação de florestas públicas ou privadas. A ideia é elaborar com o Banco Central uma taxonomia verde, ou seja, uma classificação que permite identificar quais atividades contribuem com impactos positivos para o meio ambiente e quais oferecem riscos.

Como a União Europeia é a região do planeta mais desenvolvida nesse tema e com negócios com o Brasil, o provável é que os parâmetros internos sejam definidos por meio dessa referência. Na América latina, Colômbia e México já desenvolveram regras de taxonomia.

### **Adensamento tecnológico**



O segundo eixo é o de adensamento tecnológico do setor produtivo, que engloba a Revolução 4.0, conceito que envolve a aplicação de tecnologia de dados e automação para aumentar a eficiência e produtividade nas empresas.

“A ideia é aproveitar essa transição para adensar tecnologicamente todas as áreas. Não é proteger a indústria antiga, mas incentivar a indústria nova.”

Segundo o assessor de Haddad, um exemplo é o que se espera para as negociações de hidrogênio verde, produto que vem sendo apontado como o grande diferencial sustentável do Brasil para a balança comercial. Considerado o “combustível do futuro” por ser uma das principais alternativas para redução do uso de fontes não renováveis com carbono, o principal vilão do efeito estufa e do aquecimento global.

O governo não quer, no entanto, que o País compre painéis solares e eletrolisadores do exterior e continue a ser exportador de uma nova commodity (um produto básico, sem valor agregado). “A gente quer participar do desenvolvimento e da fabricação desses itens”, disse Dubeux.

O recebimento de empresas estrangeiras e ter fornecedores mais próximos do negócio (nearshoring) são “parte do jogo”, mas o elemento central da Fazenda é a agregação de pesquisa e tecnologia doméstica. Essa agregação pode ser feita por meio da vinda de centros de desenvolvimento, iniciativa que já foi lançada durante o governo Dilma, mas com pouca eficácia até aqui.

A expectativa para que agora decole é a avaliação de que o Brasil conta com um mercado consumidor crescente, com condições naturais para desenvolvimento de produtos sustentáveis, tornando-se um chamariz para as empresas do setor. A energia solar, por exemplo, já é a segunda maior fonte de geração de energia no País, atrás apenas da hidrelétrica.

Para atrair empresas de fora e estimular negócios internos, a Fazenda prepara uma série de incentivos, que podem ir de crédito a infraestrutura, mas com uma grande expectativa de integração de universidades com empresas, algo visto como um tabu dentro de algumas instituições, principalmente as públicas. São parcerias como estas, segundo Dubeux, que ajudam no desenvolvimento de países como Coreia do Sul, Estados Unidos e China. No Brasil, um exemplo de sucesso é a integração do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) com a Embraer.

As compras públicas também são vistas como um forte catalisador do movimento, segundo o assessor. “Essas compras no mundo têm um papel central de induzir a inovação e não fazemos uso dessa ferramenta no Brasil.”

### **Bioeconomia**

O terceiro bloco é o de bioeconomia, que é potencialmente favorável ao Brasil em relação ao restante do mundo. “Não há bala de prata para se criar uma economia sustentável, mas um conjunto de ações.”

A participação de produtos brasileiros oriundos da floresta e da sociobiodiversidade é de 0,17% nas exportações domésticas e há como chegar a pelo menos 1% ou 2% do total, de acordo com cálculos da Fazenda. “Precisamos fazer com que as 20 milhões de pessoas que moram ali (nas florestas) tenham um sustento rentável. Existem oportunidades que precisamos explorar adequadamente.”

É grande a expectativa de que esses produtos sejam cada vez mais associados à “marca Brasil” de sustentabilidade. Além disso, ao mudar o foco para a agropecuária tradicional que respeita as práticas sustentáveis, a ideia é ampliar projetos que já são vistos como um caso de sucesso, como o Programa ABC (Agricultura de Baixa emissão de Carbono), que mantém a produção, mas reduzindo a curva de emissão de poluentes.

Ainda não há definição sobre o tema, mas é possível que haja eventualmente subsídios para uma ou outra área que necessite de um empurrão para iniciar sua atividade mais sustentável.



### **Transição energética**

O quarto eixo é o da Transição Energética, que inclui a captura e a estocagem de carbono. O Brasil já faz em escala, por exemplo, a captura de carbono em chaminés, onde há concentração imensa de CO<sub>2</sub> quando algum combustível fóssil é queimado. Neste bloco entra também a exportação de excedente de hidrogênio verde, para a Europa, em particular.

“É um mercado gigante. Daria para a gente dobrar a nossa matriz energética só para exportar a energia: somar a geração de Itaipu, Furnas, parque eólico... é um mercado gigantesco”, considerou o assessor.

### **Resíduos e economia circular**

O quinto bloco é o de Resíduos e economia circular, considerado um tema subaproveitado no Brasil, com iniciativas já em andamento de logística reversa. “Podemos virar referência internacional nessa área, criando soluções para a gente e depois exportando”, afirma Dubeux.

Neste grupo também está a área de saneamento básico. Segundo dados oficiais, 100 milhões de pessoas não têm rede de esgoto e falta água potável para 35 milhões.

A metade das emissões brasileiras de resíduos é proveniente de lixões e aterros sanitários e a outra metade de esgoto. “Temos que enfrentar essas duas áreas”, afirmou. No final do próximo ano, o Brasil deve acabar com a existência de lixões em território nacional.

### **Mudança climática**

O sexto bloco é o de adaptação da mudança do clima e nova infraestrutura. Grande parte desta área está relacionada a grandes obras que considerem absorção de chuvas, distanciamento de construção em áreas de risco etc. A outra diz respeito à adaptação às consequências já contratadas até aqui.

“É o reconhecimento de que, mesmo que se zere a emissão, já contratamos mudanças e temos que pensar sobre como vamos nos adaptar”, explicou.

### **O pacote verde de Haddad**

#### ***Bloco 1: Incentivos econômicos***

- Engloba, por exemplo, a criação de uma regulamentação para o mercado de créditos de carbono e o lançamento de títulos verdes

#### ***Bloco 2: Adensamento tecnológico do setor produtivo***

- Incentivos para que a indústria nacional participe de todo o processo da transição para uma economia de baixo carbono, em processos como, por exemplo, a produção de painéis solares. A integração entre universidade e empresas está dentro desse eixo

#### ***Bloco 3: Bioeconomia***

- A participação de produtos brasileiros oriundos da floresta e da sociobiodiversidade é de 0,17% nas exportações domésticas, e a ideia é elevar essa participação. Nos cálculos da Fazenda, é possível chegar a pelo menos 1% ou 2% do total
- Continua após a publicidade

#### ***Bloco 4: Transição energética***

- Neste eixo entrariam os incentivos à captura e a estocagem de carbono e planos para a exportação do excedente de hidrogênio verde que for produzido

#### ***Bloco 5: Resíduos e economia circular***



- Buscar soluções para o tratamento de resíduos, um tema com pouca discussão no Brasil. A questão do saneamento também entraria nesse pacote

### **Bloco 6: Mudança do clima e nova infraestrutura**

- A discussão aqui está relacionada a grandes obras que considerem, por exemplo, absorção de chuvas e distanciamento de construções em áreas de risco

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2023

## **MERCEDES-BENZ VAI AFASTAR 1,2 MIL TRABALHADORES DA PRODUÇÃO POR ATÉ TRÊS MESES**

Funcionários continuarão recebendo salário integral, com ajuda do governo; produção de caminhões será reduzida a um turno por dois a partir de maio

Por Eduardo Laguna

São Paulo, 13/04/2023 - Os trabalhadores da Mercedes-Benz aprovaram o acordo, negociado entre montadora e sindicato, de suspensão dos contratos de trabalho, o chamado layoff, de aproximadamente 1,2 mil funcionários da fábrica de São Bernardo do Campo, no ABC paulista. Como anunciado na semana passada, a produção de caminhões da montadora será reduzida a um turno por dois a três meses a partir de maio.

Durante o período do layoff, os trabalhadores recebem até R\$ 2,23 mil do governo, em recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT). Se necessário, a montadora vai complementar o pagamento para que os funcionários suspensos recebam 100% do salário líquido, segundo o sindicato.

A medida visa evitar demissões nos momentos em que as empresas precisam cortar a produção. A fábrica da Mercedes-Benz no ABC emprega cerca de 8 mil pessoas, sendo 6 mil na produção.



**Mercedes-Benz cortará produção na fábrica de São Bernardo do Campo (SP) Foto: Nilton Fukuda / Estadão**

Na quarta-feira da semana passada, quando anunciou a suspensão de um dos dois turnos de produção, a Mercedes-Benz explicou que já esperava uma redução do mercado após a antecipação de compras estimulada pelo aperto dos limites de emissões na virada do ano. Com a mudança de tecnologia necessária para tornar os caminhões menos poluentes, os veículos de carga ficaram mais caros. Porém, segundo a Mercedes, a demanda se mostrou, desde janeiro, ainda menor do

que a expectativa. A montadora apontou os juros elevados e as restrições de oferta de crédito como os motivos da redução das encomendas.

Antes de diminuir a produção de caminhões a um único turno, a Mercedes deu no início do mês férias coletivas a 300 trabalhadores e reduziu a jornada semanal de trabalho a depender da necessidade de cada área.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2023

## **TAXAÇÃO DE IMPORTADOS: É PRECISO DAR TRATAMENTO IGUAL A EMPRESAS DO PAÍS E DO EXTERIOR, DIZ HADDAD**

Segundo ministro, há muita 'desinformação' sobre o assunto e não há planos de aumentar impostos

Por *Thais Barcellos e Altamiro Silva Junior*

BRASÍLIA E PEQUIM - Após a polêmica envolvendo a taxaço de produtos importados, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que é preciso garantir igualdade de tratamento entre empresas estrangeiras e brasileiras. “E isso não está acontecendo hoje”, afirmou, em entrevista ao portal Metrópolis antes de embarcar com a comitiva presidencial de Xangai para Pequim, na China.

Segundo o ministro, há muita “desinformação” sobre o assunto e não há planos de aumentar impostos, nem de “acabar” com o comércio eletrônico. Nesta semana, a Fazenda confirmou que vai acabar com a isenção de até US\$ 50 para o envio de mercadorias do exterior entre pessoas físicas.

O movimento foi realizado após reclamação de varejistas brasileiros sobre uma possível concorrência desleal de sites estrangeiros, que estariam usando de forma inapropriada a vantagem tributária para pessoa física.

“Ninguém está pensando em aumentar imposto. O que está se reclamando por parte de algumas empresas é que está havendo concorrência desleal por alguns sites, não por todos. Isso está sendo investigado e pode ser coibido”, disse Haddad à Globonews.

Em entrevista ao portal Metrópolis, o ministro reconheceu que “há empresas que cumprem a legislação brasileira e empresas que não cumprem” e defendeu a regulação igualitária para todas. “A concorrência tem de ser leal, entre empresas brasileiras e estrangeiras.”

Nesse ambiente, conforme Haddad, o papel do Estado é garantir isonomia, com igualdade de tratamento para todas as empresas. Assim, corrigir essa distorção não significa aumentar imposto ou ter preconceito contra alguma empresa. “Há um pleito que é legítimo de proibir o contrabando.”



**O ministro Fernando Haddad (Fazenda) Foto: Wilton Junior/Estadão**

Segundo ele, sem corrigir essas distorções, o resultado é o aumento do desemprego, pois as empresas que pagam impostos precisam demitir por não conseguir competir com as estrangeiras. Perguntado sobre a Shein, Haddad disse que não conhece a empresa, e costuma apenas comprar livros na Amazon.

O ministro disse ainda que foi procurado “por uma dessas empresas” afirmando que quer pagar os impostos de forma correta no Brasil.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*  
Data: 13/04/2023

## **PORTA-AVIÕES AFUNDADO: AGU ACIONA JUSTIÇA PARA QUE EMPRESAS PAGUEM R\$ 322 MILHÕES POR PREJUÍZOS**

Porta-aviões afundado: AGU aciona Justiça para que empresas paguem R\$ 322 milhões por prejuízos

**Por Redação**

Órgão entrou com ação civil pública em vara federal de Pernambuco com pedido de reparação contra quatro empresas. Em fevereiro, embarcação foi afundada de maneira controlada pela Marinha RIO - A Advocacia-Geral da União (AGU) ingressou nesta quinta-feira, 13, na Justiça Federal de Pernambuco, com ação civil pública para obrigar as empresas responsáveis pelo porta-aviões São Paulo e seus respectivos diretores a pagar pelo menos R\$ 322 milhões pelos prejuízos ambientais, operacionais e morais causados pelo abandono do casco da embarcação. O navio foi abandonado pelos donos no oceano. Para evitar um desastre de grandes proporções, a Marinha do Brasil teve que fazer o afundamento controlado do material, em fevereiro deste ano.

No processo, a AGU lembra que, quando comprou o navio da Engepron (estatal ligada à Marinha do Brasil), em dezembro de 2020 a empresa turca SOK Denizcilik VE TIC. LTD, uma das acusadas na ação, assumiu o compromisso de dar destinação ambientalmente correta ao casco. A exigência também está prevista na legislação brasileira e em tratados internacionais.

A empresa, porém, não foi capaz de ingressar com a porta-aviões na Turquia, como pretendia. Então, o abandonou no oceano, depois de novamente falhar em cumprir exigências da Marinha para que pudesse retornar com segurança a um estaleiro no Brasil e reparar o casco.



**Porta-aviões foi afundado em fevereiro pela Marinha**  
**Foto: MSK**

Também foram incluídas no pedido de indenização a MSK Maritime Services & Trading LTD, outra empresa estrangeira que participou do transporte da embarcação; a Oceans Prime Offshore Agenciamento Marítimo LTDA, representante da SOK no Brasil e responsável pela exportação do casco; e a Thomas Miller Specialty, contratada pela SOK como seguradora da operação.

### **Avarias**

Na petição, a AGU mostra que, assim que foram verificadas avarias no casco da embarcação, a Marinha forneceu uma lista de estaleiros capazes de realizar os serviços de reparos, para que a exportação do material para reciclagem pudesse ser retomada.

Mas as empresas, “ao invés de implementar as medidas necessárias para viabilizar a atracação para reparo do casco, agiram com atraso e incompletude na implementação das medidas, apresentando resultados insuficientes e bastante aquém daquilo que, desde o início, era sabidamente necessário para viabilizar o ingresso em águas interiores e atracação em estaleiro apto ao reparo”.

Para a AGU, todas as pessoas jurídicas, bem como seus respectivos dirigentes, devem responder objetiva, integral e solidariamente pelos prejuízos causados com o afundamento. O valor de R\$ 322 milhões considera: R\$ 177,8 milhões calculados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) como a compensação econômica pelo dano ambiental causado pela exposição, na natureza, dos materiais tóxicos presentes no antigo porta-aviões; R\$ 37,2 milhões pelos gastos operacionais da Marinha com o abandono do material e seu afundamento; pelo menos R\$ 107,5 milhões de dano moral coletivo, valor que pode ser aumentado pelo juízo, em razão do prejuízo ambiental causado pelo incidente.

Caso o pedido da AGU seja julgado procedente, a quantia deverá ser destinada ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos para custear medidas de recuperação do meio ambiente marinho.



**O São Paulo foi afundado pela Marinha para evitar**  
**desastre ambiental Foto: Wilton Júnior/Estadão**

“Ninguém pode causar um dano ambiental desta magnitude e não responder por isso”, assinala o advogado-geral da União, Jorge Messias. “Esperamos que essa ação seja pedagógica para que as pessoas e empresas entendam que a infração ambiental não compensa, e para que episódios como esse jamais se repitam no Brasil.”

O procurador federal Ricardo Cavalcante Barroso, que

integra a Procuradoria Federal Especializada junto ao Ibama e foi um dos membros da AGU que elaborou a ação, acrescenta que “a ação judicial confirma a seriedade e o compromisso com o meio ambiente e a sustentabilidade do Estado brasileiro no episódio, uma vez que os órgãos nacionais agiram com todo o rigor técnico para viabilizar a reciclagem verde do casco do ex-porta-aviões São Paulo”.

A reportagem tentou localizar representantes das quatro empresas processadas, para que se pronunciassem sobre a ação impetrada pela AGU, mas não obteve sucesso até a noite desta quinta-feira.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 13/04/2023*

## MINISTRO DE LULA SE IRRITA COM RECEITA POR BATE-CABEÇA SOBRE CERCO A COMPRAS ONLINE NO EXTERIOR

Segundo o ministro da Secom, órgão divulgou notícia sem comunicar outras pastas com antecedência, o que prejudicou o governo

*Por Eduardo Gayer*

BRASÍLIA – O ministro da Secretaria de Comunicação Social (Secom), Paulo Pimenta, está irritado com a Receita Federal diante das críticas ao governo pelo cerco promovido às compras online no exterior. Ao longo do dia, o petista se queixou por mais de uma vez que o órgão não teria avisado sua pasta e a Casa Civil antes de confirmar a medida contra a sonegação – fato que teria gerado o incêndio que o Palácio do Planalto agora tenta apagar.

Ao discursar no seminário de comunicação do PT, promovido entre hoje e amanhã, Paulo Pimenta afirmou que a Receita Federal soltou uma notícia “sem comunicar ninguém” e acabou prejudicando o governo, de acordo com relatos colhidos pela reportagem. A declaração foi feita a portas fechadas, na sede do partido. O ministro foi escalado pela cúpula petista para comentar os desafios da Secom a filiados e assessores parlamentares da sigla.

Auxiliar direto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), Pimenta também chegou a externar a reclamação no Twitter, mas apagou em seguida para evitar a escalada na crise interna. “Todos os Ministérios têm suas assessorias de comunicação. O Presidente Lula e eu, em diversas oportunidades, orientamos que anúncios de temas relevantes que tenham repercussão pública devem antes de serem anunciados debatidos na Secom e na Casa Civil. É elementar!!”, escreveu o deputado federal licenciado. A postagem ficou menos de um minuto no ar.

A citação a Lula fazia referência à bronca pública do presidente pelos bate-cabeças registrados antes mesmo de o governo completar 100 dias de gestão. Em reunião ministerial aberta à imprensa em meados de janeiro, o chefe do Executivo enquadrou ministros que divulgam medidas em estudo sem aval prévio da Casa Civil e da Presidência.



***Shein, comércio online de roupas, é um dos sites que deve ser afetado pela medida Foto: Yuichi YAMAZAKI / AFP***

À época, a declaração foi interpretada como uma “chamada” nos ministros Márcio França (Portos e Aeroportos) e Carlos Lupi (Previdência). O primeiro anunciou um programa para oferecer passagens aéreas mais baratas sem ter o “ok final” do Palácio do Planalto; o segundo, autorizou a redução dos juros do empréstimo consignado a beneficiários do INSS sem combinar com o ministro da Fazenda, Fernando

Haddad.





Sem publicar a mensagem no Twitter, o ministro, então, resolveu formalizar a “chamada” em uma mensagem de texto no grupo de WhatsApp que reúne todas as assessorias de comunicação da Esplanada dos Ministérios. O texto foi revelado pela coluna de Mônica Bergamo, na Folha de S.Paulo, e confirmada pelo Estadão/Broadcast.

“Em diversas oportunidades eu e o presidente Lula repetimos que todo anúncio de medidas do governo que gerem repercussão pública devem ser anteriormente debatidas na Secom e na Casa Civil. Isso é elementar. Somos um time. Se cada um fala o que quer, isso causa ruído só traz dor de cabeça. A Secom acaba sendo acionada para apagar incêndios que poderiam ser evitados. Vamos ajustar isso definitivamente”, cobrou o ministro.

“Além de ser errado, é desrespeitoso com as bancadas, que acabam sendo surpreendidas com medidas que não foram debatidas nem explicadas anteriormente”, seguiu, na mensagem. Segundo apurou a reportagem, ninguém respondeu, mas todos entenderam o recado e o destinatário, a Receita Federal.

O secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas, confirmou em entrevista que o governo vai acabar com a isenção de imposto em compras internacionais entre pessoas físicas até US\$ 50. A medida tem o objetivo de combater a sonegação por parte de e-commerces estrangeiros, com destaque para os asiáticos Shein, Shopee e Aliexpress, que, segundo o governo, acabam por enviar a remessa como se fossem pessoas físicas e não empresas – estratégia para driblar o Fisco. A medida gerou revolta na internet. As críticas, inclusive de blogueiros aliados, assustaram o núcleo duro do governo, e até a primeira-dama Janja da Silva resolveu ir a público defender a medida.

Com o governo bombardeado, o PT promoveu hoje um seminário de comunicação a seus filiados. A ideia é que parlamentares, militantes e ministros do governo Lula aperfeiçoem a presença nas redes sociais, território dominado por bolsonaristas, e consigam disseminar com clareza e persuasão as mensagens do governo e do partido.

A comunicação sempre foi um “calcanhar de Aquiles” para o PT, que alega ter perdido as eleições presidenciais de 2018 para Jair Bolsonaro muito em razão das fake news disseminadas na internet.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 13/04/2023*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### ACORDOS COM CHINA MIRAM RETOMADA DA INDUSTRIALIZAÇÃO; SETORES ESTRATÉGICOS ESTÃO NA LISTA

Há interesse, por exemplo, em atração de investimentos em energia renovável, infraestrutura verde, manejo sustentável de florestas, tecnologia e inovação

*Por Matheus Schuch, Valor — Brasília*

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) assinará amanhã uma série de acordos com o governo da China, visando a nova industrialização do Brasil em bases sustentáveis, com inovação tecnológica e investimentos em setores estratégicos. O compromisso faz parte da agenda da comitiva do presidente Luiz Inácio Lula da Silva no país asiático.

São três os memorandos sob responsabilidade do Mdic: Cooperação industrial; economia digital; e facilitação do comércio. Todos envolvem discussão sobre a temática ambiental.

Há interesse, por exemplo, em atração de investimentos em energia renovável, infraestrutura verde, manejo sustentável de florestas, tecnologia e inovação.

Segundo o Mdic, o acordo de cooperação industrial tem como ator principal o setor privado e prevê tratativas para investimentos e trocas tecnológicas em mineração, energia, infraestrutura e logística (estradas, ferrovias, portos, gasodutos), indústria de transformação (carros, máquinas, construção, eletrodomésticos), alta tecnologia (medicamentos, equipamentos médicos, TI, biotecnologia, nanotecnologia, setor aeroespacial etc.) e agroindústria.

### Os negócios de Lula na China

Na economia digital, as conversas devem evoluir para a construção de uma infraestrutura econômica capaz de integrar tecnologias interativas inteligentes a atividades como manufatura avançada, circulação de mercadorias, transportes, negócios, finanças, educação e saúde - envolvendo ainda redes de banda larga, navegação por satélite, centros de processamentos de dados, computação em nuvem, inteligência artificial, tecnologia 5G e cidades inteligentes.

O terceiro memorando prevê tratativas para eliminação de barreiras e adoção de boas práticas comerciais e regulatórias em temas de interesse bilateral. O documento fala ainda em estabelecer canais de comunicação eficientes, apoiar a participação em feiras e agilizar a circulação, a liberação e o despacho aduaneiro.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 13/04/2023*

## ANÁLISE: GOVERNISTAS COCHILARAM NA PERDA DE PSB E PDT PARA LIRA

Presidente da Câmara dos Deputados fechou o maior bloco da Câmara, com 173 deputados reunindo PP, União, PSDB, PSB e PDT

*Por Maria Cristina Fernandes, Valor — São Paulo*



*Presidente da Câmara, Arthur Lira (PP - AL) - Foto : Pablo Valadares/Câmara dos Deputados*

Indagado, dias atrás, sobre o conselho que daria se o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) o chamasse ao celular, um cacique partidário o resumiu numa frase: “Cuide da centro-esquerda”.

Uma semana depois, anunciou-se que o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), fechou o maior bloco da Câmara, com 173 deputados reunindo PP, União, PSDB, PSB e PDT.

Foi a adesão desses dois últimos, tradicionais aliados do PT, que garantiu a este bloco a supremacia sobre aquele outro, anunciado dias atrás, reunindo PSD, MDB e Republicanos.

É mais do que uma curiosidade aritmética que os 31 deputados que este bloco tenha a mais do que o segundo maior (PSB, MDB e Republicanos) seja a soma de PDT (17) e PSB (14).

A adesão dos dois partidos sugere que o governo descuidou de ambos, como advertiu o dirigente partidário que, não por acaso, integra o bloco que foi superado.

Mas descuidou como, se os dois partidos têm quatro ministérios? Só ao PSB foram destinadas três pastas, o que dá quase uma pasta para cada cinco deputados do partido, maior desproporção da Esplanada.

É bem verdade que duas delas são pastas sem obras (Justiça e Indústria e Comércio). A terceira (Portos e Aeroportos) até que tem cimento, mas são obras por concessão, em que a ingerência dos parlamentares é menor do que no Desenvolvimento Regional ou nos Transportes.

Nada disso impediria que os dois partidos se mantivessem no bloco governista como o fizeram em outras gestões do PT. Mas as legendas hoje guardam pálida semelhança com suas lideranças históricas.

É difícil saber, por exemplo, o que o senador Chico Rodrigues (PSB-RR), flagrado com uma cueca recheada de orçamento secreto, carrega de Miguel Arraes.

As lideranças dos dois partidos, Felipe Carreras (PSB-PE) e André Figueiredo (PDT-CE), hoje são mais próximas de Lira do que dos presidentes de seus partidos.

É Lira quem lhes oferece condição de evitar constrangimentos como aquele enfrentado pelo deputado Guilherme Boulos (Psol-SP). Depois de se eleger com uma das maiores votações do país a partir de uma trajetória política construída na defesa da moradia popular, Boulos pode perder a relatoria do Minha Casa Minha Vida para o União Brasil porque seu partido tem apenas 13 deputados.

Para que o Psol fosse acomodado numa relatoria como esta, o principal partido governista, o PT, teria que abrir mão de algum naco de poder na Câmara para tentar redistribuir as fichas. É isso que Lira oferece ao PSB e ao PDT.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 13/04/2023*

## ECORODOVIAS CONCLUI EMISSÕES DE DEBÊNTURES NO VALOR DE R\$ 3,48 BILHÕES

Emissões são das subsidiárias Ecovias dos Imigrantes, EcoNoroeste e Ecopistas

*Por Rita Azevedo, Valor — São Paulo*



— Foto: Divulgação/EcoRodovias

A Ecorodovias informou hoje a conclusão de três emissões de debêntures das subsidiárias Ecovias dos Imigrantes, EcoNoroeste e Ecopistas. Com as operações, a companhia levantou R\$ 3,48 bilhões.

“Os recursos atendem as necessidades de financiamentos previstos para o cumprimento das obrigações contratuais das concessionárias no ano de 2023, melhoram a estrutura de capital e a eficiência tributária do Grupo EcoRodovias, alongam o perfil do

endividamento e reforçam o caixa”, afirma Andrea Fernandes, diretora de finanças corporativas da EcoRodovias.

A Ecovias dos Imigrantes emitiu R\$ 900 milhões ao custo de CDI + 2% com prazo de vencimento em março de 2025. A liquidação foi em 28 de março de 2023.

A EcoNoroeste levantou R\$ 1,4 bilhão ao custo de CDI + 2,5% com vencimento em setembro de 2025. A conclusão da operação foi no dia 5 de abril.

Já a Ecopistas fez a emissão de R\$ 1,18 bilhão em duas séries. A primeira, de R\$ 472 milhões, ao custo de IPCA + 7,55% e prazo de sete anos. A segunda, de R\$ 708 milhões, com prazo de doze anos e remuneração de IPCA + 8,15%. A liquidação foi em 10 de abril.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

Data: 13/04/2023



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### CONECTIVIDADE EM ESTRADAS É PRINCIPAL DEMANDA DE USUÁRIOS E PRECISA SER AMPLIADA, DIZ MINISTRO

Renan Filho deu declarações em audiência na Câmara. Uma das empresas vencedoras do leilão do 5G terá de fornecer cobertura em 36 mil quilômetros de rodovias até 2029.

Por Geovana Melo, TV Globo — Brasília



*O ministro dos Transportes, Renan Filho — Foto: TV Globo/Reprodução*

O Ministro dos Transportes, Renan Filho, afirmou nesta terça-feira (12) que a conectividade nas rodovias é a principal demanda de motoristas e que é preciso ampliar o serviço de telefonia e internet nas estradas brasileiras.

Renan Filho deu as declarações durante participação em audiência da Comissão de

Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

“A conectividade das rodovias é o primeiro item de pedido dos usuários de rodovias. Tanto o celular, que é o mais simples, mas também a conectividade por internet, que hoje em dia as pessoas precisam muito. O cidadão não fala mais por ligação tradicional, o cidadão fala por ligação de WhatsApp hoje e precisa ter rede”, afirmou o ministro após ser questionado sobre o tema pelo deputado Jonas Donizette (PSB-SP).

Na avaliação de Renan Filho, a implantação de torres de telefonia em rodovias é mais simples do que a disponibilização da conexão por internet, como WI-FI.

Apesar do reconhecimento da necessidade, o titular dos Transportes não explicou como o avanço da disponibilização de sinal seria feito.

#### Leilão do 5G

Em 2021, durante o leilão do 5G, a empresa Winity Telecom ganhou o direito de explorar a faixa nacional de 700 MHz, e com a licença, a obrigatoriedade de levar sinal de internet para as principais rodovias do país.

A empresa terá que cobrir quase 36 mil quilômetros de estradas com infraestrutura para 4G ou mais, em trechos indicados pela Anatel, entre 2023 e 2029. Atualmente, pelo menos 57 quilômetros de rodovias são atendidos por alguma tecnologia móvel (2G, 3G e/ou 4G).

Ainda durante a participação na comissão, o ministro do governo Lula defendeu a aprovação do novo arcabouço fiscal, proposto pela equipe econômica liderada pelo ministro Fernando Haddad.

Para Renan Filho, a aprovação do projeto é fundamental para ter a “sustentação da capacidade de investimentos” e não voltar ao baixo nível de investimento verificado no governo anterior. “O Brasil precisa ter uma capacidade mínima de investimentos”, disse o ministro Renan Filho.





### 100 dias de governo

De acordo com o Ministério dos Transportes, houve neste ano um aumento dos valores empenhados para infraestrutura rodoviária e ferroviária, em comparação com 2022, último ano do governo Bolsonaro. Segundo a pasta, no ano passado foram empenhados R\$ 800 milhões. Agora, de janeiro a março, foram R\$ 3 bilhões.

“Nesse mês de abril vamos chegar a R\$ 6 bilhões empenhados, o que já será mais do que todo o recurso empenhado no ano passado. Nós precisamos chegar a R\$ 21 bilhões até dezembro. Reativando os contratos, intensificando os esforços para que as empresas possam acreditar nesse novo momento, que não é fácil”, disse o ministro Renan Filho.

### Concessão de rodovias

O governo elabora um novo momento da concessão no Brasil, focado em garantir investimentos em adequação, duplicação, melhorias da adequação e de capacidade de rodovias, além de modicidade tarifária. O ministro Renan Filho afirmou que a pasta está focada na qualidade da concessão.

Atualmente, o Brasil tem 14 mil quilômetros concedidos à iniciativa privada. Desses, 4.500 quilômetros estão com problemas nas licitações, segundo o ministério.

*Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP*

*Data: 13/04/2023*

## MINISTRO DIZ QUE VENDAS DE PASSAGENS AÉREAS VOLTARAM AO NÍVEL PRÉ-PANDEMIA E QUER AMPLIAR ACESSO A VIAGENS

Ministro de Portos e Aeroportos afirmou que setor chegou a 90 milhões de bilhetes vendidos, mas só 10% dos brasileiros embarcaram.

*Por Luiz Felipe Barbiéri, g1 — Brasília*

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, afirmou nesta quarta-feira (12) que o número de passagens vendidas voltou ao patamar pré-pandemia, mas se limitou a 10% dos brasileiros. Para o ministro, o primeiro desafio no setor é ampliar o acesso às passagens e permitir que mais pessoas possam voar.

“O Brasil no ano passado chegou a 90 milhões de passagens. É um número semelhante ao número que tínhamos antes da pandemia. Portanto, já voltamos ao mesmo padrão de antes da pandemia”, destacou o ministro.

“Entretanto, só 10% dos CPFs do Brasil voam nessas 90 milhões de passagens. Aí está nosso grande desafio. Fazer com que mais gente tenha acesso e possa voar”, afirmou durante fórum da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib).

França disse que os passageiros no Brasil voam cerca de um terço dos chilenos e colombianos. “Temos mais coisas a preencher do que só o problema do valor da passagem”, declarou.

### Passagens de R\$ 200

Em relação ao programa de passagens a R\$ 200, o ministro disse que o projeto deve entrar em vigor no segundo semestre e terá como um dos eixos simplificar a compra de passagens. Segundo ele, a ideia de ter um sistema mais simples para a compra de bilhetes vai ajudar as pessoas a viajar mais.

“Nós temos que quebrar essa lógica de que a aviação ou que as passagens de avião são inacessíveis. As pessoas nem sonham que podem viajar”, disse. “Eu sempre acho que esses portais de compra são muito complexos. Não é uma coisa simplificada. A ideia do programa é simplificar, fazer com que a pessoa se sinta acolhida.”

Conforme França, a ideia é estimular o setor em meses “intermediários”, sem grande movimento. “Isso pode fazer com que não só dobremos o número de CPFs que estão voando no Brasil, mas acima de tudo fazer com que os aviões andem lotados nesses meses intermediários”, declarou.

O ministro afirmou ainda que está formatando com os aeroportos um mecanismo para compensar parte das taxas de embarque e desembarque aos passageiros.

*Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP*

*Data: 13/04/2023*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### STF AUTORIZA EMPRESAS A TRANSFERIR CRÉDITOS DE ICMS ENTRE FILIAIS

Medida vale a partir do próximo ano

*Por Felipe Pontes - Repórter da Agência Brasil - Brasília*

O plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu, por 6 votos a 5, que créditos tributários decorrentes da isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) podem ser transferidos entre filiais de uma empresa, em estados diferentes, a partir de 2024.

O tema foi julgado em plenário virtual, em sessão encerrada às 23h59 dessa quarta-feira (12). Por essa modalidade de julgamento, os ministros têm prazo para depositar seus votos no sistema do Supremo, sem que haja deliberação presencial.

A conclusão do caso era acompanhada de perto por diversos setores econômicos, sobretudo o de comércio de bens de consumo, devido ao seu impacto bilionário sobre o balanço das empresas.

Um estudo da Tendências Consultoria Integrada, por exemplo, estimou em R\$ 5,6 bilhões por ano os créditos tributários que agora poderão, a partir do ano que vem, ser remanejados pelas dez maiores empresas de varejo do país.

#### Entenda

A controvérsia teve início quando o Supremo confirmou, em 2021, em uma ação declaratória de constitucionalidade (ADC), que o ICMS, imposto recolhido pelos governos estaduais, não deve ser cobrado sobre o envio de mercadorias entre estabelecimentos de uma mesma empresa que se encontrem em estados diferentes.

Com isso, abriu-se a possibilidade de que as empresas transferissem créditos tributários, que antes eram utilizados para abater o pagamento do ICMS interestadual, para outras finalidades, como por exemplo a utilização desse crédito por diferentes filiais ou para abater outros impostos.

Isso ocorre por que o ICMS é um imposto não cumulativo, isto é, não pode ser cobrado mais de uma vez sobre a mesma mercadoria. Ou seja, quando esse tributo é pago por uma empresa no início da cadeia produtiva - por exemplo na compra de matéria-prima - isso gera crédito para abatimento do valor nas etapas seguintes da produção e circulação do produto final.

Agora, os ministros decidiram que as empresas podem, já a partir do próximo exercício financeiro, em 2024, passar esse crédito de ICMS para outras finalidades, uma vez que não são mais obrigadas a pagar o imposto nas transferências entre filiais.

Essa foi a quinta vez que o Supremo tentava concluir o julgamento sobre o tema, depois que o estado do Rio Grande do Norte entrou com um recurso pedindo a modulação da não incidência do ICMS.



Ao final, prevaleceu o entendimento do relator, ministro Edson Fachin, segundo o qual as empresas podem utilizar tais créditos já a partir do ano que vem, mesmo que os estados não tenham regulamentado a questão. Seguiram a corrente vencedora os ministros Cármen Lúcia, Ricardo Lewandowski, Luís Roberto Barroso, Gilmar Mendes e Rosa Weber.

### **Divergência**

No julgamento dos embargos de declaração sobre o assunto, ficou vencida a divergência aberta pelo ministro Dias Toffoli, para quem os créditos tributários de ICMS poderiam ser transferidos pelas empresas, mas somente 18 meses a partir da publicação da ata do julgamento, e mediante a aprovação de lei complementar para regulamentar essas transferências.

Tal entendimento seria mais prejudicial às empresas, pois adiaria a possível utilização de tais créditos e condicionaria esse direito a uma regulamentação prévia. Pela corrente vencedora, o direito à transferência desses créditos, inclusive entre filiais em estados diferentes, fica expresso pelo Supremo, mesmo que os estados não regulem o tema.

Votaram junto com Toffoli, ficando vencidos, os ministros Alexandre de Moraes, Nunes Marques, Luiz Fux e André Mendonça.

*Fonte: Agência Brasil - DF*

*Data: 13/04/2023*

### **PETROBRAS CONCLUI VENDA DO POLO NORTE CAPIXABA PARA SEACREST**

Operação foi concluída com pagamento de US\$ 426,65 milhões

*Por Vinícius Lisboa - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro*

A Petrobras concluiu as condições para transferir a operação dos campos terrestres de produção de petróleo e gás do Polo Norte Capixaba para a empresa Seacrest Petróleo SPE Norte Capixaba Ltda, subsidiária da Seacrest Bermuda Limited. Segundo comunicado divulgado ontem (12) pela estatal, a Seacrest assume a condição de operadora dos quatro campos concedidos, além das demais infraestruturas de produção.

Os quatro campos do Polo Norte Capixaba produziram, no primeiro trimestre de 2023, aproximadamente 4,6 mil barris de óleo por dia (bpd) e 21,8 mil metros cúbicos diários de gás natural. O montante corresponde a 3,3% da produção da Petrobras no Espírito Santo.

A operação foi concluída com o pagamento à vista de US\$ 426,65 milhões para a Petrobras, que também recebeu US\$ 35,85 milhões no dia da assinatura do contrato, em 23 de fevereiro do ano passado. Ainda é previsto o recebimento pela estatal de até US\$ 66 milhões em pagamentos contingentes, a depender das cotações futuras do valor do petróleo no mercado internacional.

Segundo a Petrobras, a transferência não impacta as demais atividades no Espírito Santo, onde a empresa mantém operações de campos em águas profundas, com destaque para o Parque das Baleias, além de sete áreas exploratórias. Ao todo, a estatal continua com 14 plataformas no estado e prevê um aumento da produção até 2027.

Edição: Juliana Andrade

*Fonte: Agência Brasil - DF*

*Data: 13/04/2023*



### **DECISÃO NO TST CONSIDEROU LÍCITO AFASTAMENTO DE PORTUÁRIO COM BASE EM MP DA PANDEMIA**

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 13/04/2023 - 20:29*

*Juizes da 5ª Turma da Corte do Trabalho entenderam, de forma unânime, que não houve discriminação por idade. Trabalhador avulso entrou com recurso extraordinário para análise do processo em subseção do TST e no STF*

A 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho (TST) negou recurso de um trabalhador portuário avulso (TPA) contra decisão que considerou lícito seu afastamento pelo órgão de gestão de mão de obra (Ogmo) do Porto de Vitória (ES), em razão da sua idade, durante a pandemia da Covid-19. O colegiado entendeu, por unanimidade, que o órgão agiu com base em medida provisória 945/2020 que tratava do enfrentamento da pandemia no setor portuário e manteve a rejeição ao pedido de indenização do trabalhador que alegou prejuízos. O portuário apresentou recurso extraordinário e embargos, para que o processo seja analisado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) e pela subseção I, especializada em dissídios individuais (SDI-1) do TST.

A MP 945/2020 estabeleceu medidas especiais para a preservação das atividades portuárias, consideradas essenciais no auge das restrições sanitárias no país. A norma proibia o Ogmo de escalar avulsos em diversas hipóteses, entre elas idade igual ou superior a 60 anos e diagnóstico de comorbidades preexistentes. Pela medida, os avulsos teriam direito, durante o impedimento da escalação, a uma indenização compensatória de 70% da média mensal recebida. Não tinham direito a ela os trabalhadores que recebessem qualquer benefício previdenciário. Com a conversão da MP na Lei 14.047/2020, em agosto de 2020, a idade para afastamento passou a ser de 65 anos.

A advogada trabalhista, Cecília Cabral, percebe que, apesar da determinação de afastamento temporário dos trabalhadores que se enquadravam no grupo de risco, a Lei 14.047/2020, que sucedeu a MP 945/2020, garantiu ao trabalhador portuário avulso o direito ao recebimento de uma indenização compensatória mensal correspondente a 70% sobre a média mensal recebida por ele entre 1º de outubro de 2019 e 31 de março de 2020. “Ainda que se entenda ter havido uma redução da remuneração, o legislador teve o cuidado de garantir uma indenização mínima enquanto perdurasse o impedimento para participar do rodízio de escala para trabalhar”, analisou Cecília, que atua no escritório Caputo, Bastos e Serra Advogados.

O ministro-relator do recurso, Breno Medeiros, considerou que não houve discriminação arbitrária dos trabalhadores avulsos idosos, pois o tratamento desigual se justifica pelo enquadramento das pessoas acima de 60 anos no grupo de risco da Covid-19. Medeiros observou que o objetivo da MP foi alcançar o maior número possível de beneficiários desassistidos e que o Ogmo apenas cumpriu o parâmetro normativo vigente ao tempo da medida. Ele também avaliou que a mudança dos critérios etários na conversão da MP em lei foi possibilitada pela melhora da realidade pandêmica.

Cecília observa que essa redução salarial foi considerada lícita e constitucional, em razão da situação excepcional gerada pela pandemia, momento em que foi necessário sopesar direitos fundamentais. A advogada considera que o relator pontuou bem a questão ao avaliar que “havia uma legítima motivação política e um fundamento constitucional relevante e urgente para a edição da MP 945/2020”. Ele observou ainda que, na ocasião, habitavam o debate público temas como a preservação da vida, assim como a atenuação das perdas econômicas decorrentes da paralisação de atividades produtivas e serviços.

“Nos casos do grupo de risco, o direito à vida e a saúde prevaleceram sobre o direito à irredutibilidade salarial, ante a necessidade de se preservar e dar mais segurança àqueles que se encontram em situação de maior vulnerabilidade perante os graves efeitos e complicações com a doença”, comentou a advogada à Portos e Navios.

Cecília lembra que, durante o estado de calamidade pública e isolamento social, houve o ajuizamento de uma série de demandas individuais semelhantes ao caso julgado recentemente pelo TST. A maioria dessas ações discutia a legalidade do afastamento dos trabalhadores acima de 60



anos, que foram impedidos de participar do rodízio de escala dos trabalhadores portuários avulsos, bem como discutiam a constitucionalidade dos critérios definidos na MP para percepção da indenização compensatória. A advogada entende que, apesar de a decisão não ter efeito vinculante e obrigatório, o julgamento do tema pela turma do TST, enfrentando o complexo conflito de direitos fundamentais dos trabalhadores, certamente ajuda a criar uma jurisprudência, além de auxiliar os tribunais regionais no julgamento de casos semelhantes.

Para a especialista, com o grande avanço do controle epidemiológico e com a revogação das medidas restritivas impostas durante o pico da pandemia, essas demandas judiciais se tornarão cada vez menos recorrentes na Justiça do Trabalho. Ela acrescentou que, atualmente, não há nenhuma restrição ou normativo legal determinando o afastamento de empregados do grupo de risco. “As regras de restrição foram criadas para regulamentar situação temporária. Encerrando-se o estado de calamidade pública, também se encerrou a vigência dessas normas. No entanto, é possível que ainda remanesçam algumas demandas propostas à época da pandemia”, afirmou.

O portuário relatou no processo que foi impedido de trabalhar no Porto de Vitória (ES), ao completar 60 anos, em junho de 2020, mesmo sem ter nenhuma comorbidade, só podendo retornar em setembro, com o aumento da idade pela lei. Como ele havia se aposentado pelo INSS em janeiro de 2019, ficou esse período sem receber a indenização prevista na norma. A defesa do recorrente alegou que houve violação dupla de direitos: a proibição de trabalho, por motivo de idade, e o não recebimento da indenização. A ação pediu a condenação do Ogmo ao pagamento dos salários que receberia no período, além de indenização por danos morais. Já a defesa do Ogmo justificou no processo que tem o dever de cumprir, imediatamente, as normas impostas pelo poder público e garantir a segurança dos trabalhadores registrados em seus quadros, “sob pena de incorrer em falta grave e ser autuado pelos órgãos de fiscalização”.

Na 13ª Vara do Trabalho de Vitória (ES), o juízo entendeu que não houve discriminação, pois a MP buscou proteger pessoas que, em tese, seriam do grupo de risco. A sentença ainda registrou que o direito constitucional ao trabalho não é absoluto: havendo conflito entre dois ou mais direitos fundamentais, e não sendo possível harmonizá-los, precisa-se eleger o princípio mais relevante naquele momento - no caso, o direito à vida e à saúde da coletividade. Quanto à indenização barrada aos aposentados, o juízo entendeu que, diante da dificuldade de indenizar todos os avulsos afastados, é coerente excluir os que já tinham renda.

O Tribunal Regional do Trabalho da 17ª Região (ES) manteve a decisão, com o entendimento de que os atos praticados na vigência da MP 945/2020, antes da conversão em lei, continuam válidos, mesmo com a alteração posterior. Por ter feito 60 anos na vigência da medida provisória, o trabalhador não foi escalado pelo Ogmo, o que voltou a ocorrer assim que a lei de conversão alterou a idade para 65 anos.

Com informações do TST

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/04/2023*

## **ARTIGO - HONORÁRIOS PROFISSIONAIS, DESPACHANTE ADUANEIRO, NATUREZA JURÍDICA E REFLEXOS**

*Da Redação ESTUDO E PESQUISA 13/04/2023 - 19:18*



Neste artigo, você vai entender sobre quem é o profissional despachante aduaneiro, a legislação que regulamenta a categoria, os serviços por esses profissionais prestados, e a forma de remuneração honorários profissionais.

O presente artigo busca demonstrar que, para além das incertezas que decorrem da própria legislação, existem inseguranças relevantes com relação atuação

desses profissionais, quando autônomo ou empregado, qual a legislação aplicável, descumprimento de obrigações de remuneração desses profissionais, notadamente na interpretação e aplicação legal.

Os despachantes aduaneiros pertencem à categoria dos agentes públicos que atuam por delegação do Poder Público. Não ocupam cargo público, sendo um profissional autônomo por isso sempre uma pessoa física, está incluído no rol dos segurados contribuintes individuais, sendo os tomadores dos serviços (importadores e exportadores) responsáveis pela retenção e recolhimento da contribuição previdenciária do despachante aduaneiro, sindicalizado ou não sindicalizado, cujos honorários são livremente contratados.



**Flavia Bentes Flávia Bentes, Advogada, graduada em Direito pela Unisanta, com Pós-graduação em Direito Aduaneiro e Ciências Políticas.**

**Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui**

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/Honorarios-profissionais-despachante-aduaneiro-natureza-juridica-%20e-reflexos.pdf>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2023

## CONAB ESTIMA UMA PRODUÇÃO DE GRÃOS DE 312,5 MILHÕES DE TONELADAS NA SAFRA 2022/23

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/04/2023 - 19:05



Com a entrada da fase final da colheita das culturas de primeira safra, a produção de grãos no Brasil no ciclo 2022/23 está estimada em 312,5 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de 40,1 milhões de toneladas quando comparada com a temporada 2021/22 – alta de 15%. No caso da área plantada, é esperado um crescimento de 3,3%, o que corresponde à incorporação de 2,5 milhões de hectares, chegando a 77 milhões de hectares.

Os dados estão disponíveis no 7º Levantamento da Safra de Grãos divulgado, nesta quinta-feira (13), pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). O bom desempenho é explicado não só pelo aumento de área, como também pela melhoria da produtividade de culturas como soja, milho, algodão, girassol, mamona e sorgo. No entanto, o resultado consolidado ainda depende do comportamento climático, fator preponderante para o desenvolvimento das culturas de 2ª e 3ª safras.

A soja segue como o produto com maior volume colhido no país, com uma produção estimada em 153,6 milhões de toneladas. Com índice de colheita em 78,2%, conforme indica o Progresso de Safra divulgado nesta semana pela Companhia, a boa produtividade nas lavouras segue sendo confirmada e está estimada em 3.527 quilos por hectare.

Para o milho, a Conab aponta para um aumento tanto em área como em produção. O cultivo do cereal está estimado em 21,97 milhões de hectares, acréscimo de 1,8%, com aumento para a área semeada na 2ª safra e redução na 1ª. Já a colheita total do grão está estimada em 124,88 milhões de toneladas, influenciada pelo incremento da produção de 8,8% na 1ª safra e de 11% na 2ª, podendo chegar a 27,24 milhões de toneladas e 95,32 milhões de toneladas, respectivamente.

Outro produto que apresenta crescimento é o sorgo, influenciado pela perda da janela ideal de plantio do milho em algumas regiões produtoras e por ser um produto mais resistente à estiagem, a produção do grão pode ultrapassar as 3,7 milhões de toneladas nesta safra. Já para o arroz, a produção estimada é de 9,94 milhões de toneladas. O menor volume produzido é explicado pela queda na área destinada ao produto, aliada às condições climáticas adversas registradas no

desenvolvimento da cultura, sobretudo no Rio Grande do Sul, maior produtor do grão. Queda também na área total a ser semeada de feijão, podendo chegar a 2,76 milhões de hectares. Somando as 3 safras, a produção deve ficar em 2,95 milhões de toneladas.

Mercado – Neste levantamento, a Companhia ajustou as estimativas de exportação de soja da safra 2022/23, com expectativa de atingir um volume de 94,35 milhões de toneladas. A estatal também alterou as projeções de consumo interno para o óleo de soja, que passam de 9,15 milhões de toneladas para 8,29 milhões de toneladas. A redução é explicada pela menor demanda doméstica após a decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) de aumento, a partir de maio, do percentual de biodiesel ao diesel de 10% para 12%, e não em 15% como utilizado nas estimativas anteriores. Com a queda, as expectativas para a exportação de óleo subiram para 2,6 milhões de toneladas. A alta é motivada pela maior venda do produto para o mercado externo no primeiro trimestre de 2023, com elevação de 42,74% quando comparado com o mesmo período do ano passado. Este aumento é motivado pela quebra da safra da oleaginosa na Argentina. A menor colheita pelos agricultores argentinos também deve influenciar nos embarques de farelo de soja para o mercado externo, podendo chegar a 20,74 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 13/04/2023

## PRODUÇÃO MÉDIA DE ÓLEO NOS CONTRATOS DE PARTILHA DE PRODUÇÃO EM FEVEREIRO ALCANÇA 868 MIL BARRIS POR DIA

Da Redação OFFSHORE 13/04/2023 - 19:04



Os contratos de partilha de produção continuam apresentando crescimento nos primeiros meses do ano. De acordo com o Boletim Mensal divulgado pela Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) nesta quinta-feira (13), a produção de sete campos alcançou, em fevereiro, 868 mil barris de óleo por dia (bpd). Búzios foi responsável por 447 mil bpd, seguido de Mero (Libra - 215 mil bpd), Sépia (101 mil bpd), Atapu (70 mil bpd), Itapu (25 mil bpd), Entorno de Sapinhoá (7 mil bpd) e Sudoeste de Tartaruga Verde (3 mil bpd). A produção foi 3% superior ao volume registrado em janeiro de 2023 e 86% maior do que o de fevereiro de 2022.

A média de produção de petróleo da União de 43,88 mil bpd, sendo a maior parte proveniente de Mero, com 32,64 mil bpd e de Búzios, com 6,32 mil bpd.

A produção total acumulada em regime de partilha de produção, desde 2017, é de 393,61 milhões de barris de petróleo. A parcela acumulada de óleo da União, no mesmo período, é de 23,98 milhões de barris.

### Gás natural

A produção total do gás natural com aproveitamento comercial, em fevereiro, apresentou média de 1,20 milhão de m<sup>3</sup>/dia em três contratos, sendo a maior parte oriunda de Búzios (1,02 milhão de m<sup>3</sup>/dia). O resultado foi 47% menor em relação ao de janeiro, devido à parada operacional no campo de Búzios.

No mesmo período, a média do total do excedente da União no gás natural disponível foi de 43 mil m<sup>3</sup>/dia, sendo 28 mil m<sup>3</sup>/dia referente ao Entorno de Sapinhoá, 14 mil m<sup>3</sup>/dia de Búzios e 291 m<sup>3</sup>/dia de Sudoeste de Tartaruga Verde.

Desde 2017, a produção acumulada de gás natural soma 1,09 bilhão de m<sup>3</sup>. O excedente da União é de 152,45 milhões de m<sup>3</sup>.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 13/04/2023



### ARTIGO - CONSIDERAÇÕES SOBRE A RECENTE DECISÃO DA ANTAQ ACERCA DA ABUSIVIDADE NA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

Por João Paulo Alves Justo Braun OPINIÃO 13/04/2023 - 19:00



Na reunião ordinária de diretoria ocorrida no último dia 23 de março, a Antaq finalmente votou a proposta de resolução a ser adotada para cumprimento do tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021, que objetiva “desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres”.

Por maioria de votos a agência reguladora rejeitou a proposta, que abordava basicamente duas questões: a definição da natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres e a metodologia para determinar abusividade na cobrança de tal valor diante de casos

concretos.

O pertinente voto condutor foi proferido pela diretora Flávia Takafashi, que ponderou que não há consenso doutrinário ou jurisprudencial acerca da natureza jurídica da cobrança de sobre-estadia de contêineres, de modo que não convinha à agência defini-la, e que os valores cobrados no Brasil estão alinhados com o que se pratica no restante do mundo, à exceção de Xangai. Por essas razões, entendeu que não há elementos que apontem para falha de mercado que justifique uma intervenção regulatória, opinando pela manutenção do status quo.

A imprensa especializada noticiou grande descontentamento por parte dos usuários com a decisão do órgão. Entidades de classe representativas de exportadores e importadores argumentam que a decisão traz insegurança e prejuízos, mantendo uma situação que já perdura “décadas”.

Malgrado as opiniões em sentido contrário, um olhar menos apaixonado sobre o tema indica que a decisão está correta.

Aliás, o simples fato de ser um “problema” de décadas, como referido pelos usuários, já revela que, inversamente ao afirmado, a manutenção do estado atual não gera insegurança.

A legitimidade da cobrança de sobre-estadia de contêineres é há décadas referendada pelo Judiciário brasileiro, que já escrutinou cada milímetro do tema, abordando todos os lados possíveis e imagináveis da questão, desde a sua natureza jurídica até eventual abusividade dos valores praticados.

A bem da verdade, um cenário de insegurança se instalaria se o regulador interviesse na cobrança da sobre-estadia nos moldes pretendidos pela área técnica da agência.

Com efeito, agora os óbvios argumentos jurídicos que surgem da indevida intervenção estatal na relação entre particulares, ferindo o livre exercício da atividade econômica e o pacta sunt servanda, a norma padecia de outros problemas, incorrendo em graves equívocos conceituais e procedimentais.

É relevante abordar tais aspectos da resolução, especialmente em virtude do clamor de associações setoriais para que a agência reveja sua posição.

A resolução inicia definindo a natureza jurídica da cobrança da sobre-estadia de contêineres.

Sobre esse ponto, pertine primeiramente ressaltar o descabimento da pretensão da autarquia.





Não pode o regulador definir a natureza jurídica de qualquer instituto, alterando sua interpretação, simplesmente para alcançar um resultado regulatório preconcebido.

Mutatis mutandis, deve ser aplicado ao caso, analogicamente, a inteligência do artigo 110 do Código Tributário, que veda a alteração de institutos, conceitos e formas oriundas do direito privado para fins tributários; tampouco pode o regulador alterar conceitos consagrados do direito privado para atingir determinada finalidade regulatória.

Tal situação caracteriza, ainda, óbvia usurpação de competências dos Poderes Legislativo e Judiciário, aos quais cabe definir, respectivamente, em abstrato e em concreto, a natureza jurídica de institutos.

Ademais, ainda que fosse possível a definição de natureza jurídica por meio de resolução de agência reguladora, a conceituação dada pela Antaq para a cobrança de sobre-estadia, reputando-a cláusula penal moratória, é absolutamente incorreta.

A posição contrária décadas de pacífica jurisprudência dos tribunais locais, que de maneira praticamente unânime a entendem como indenização prefixada, em linha com a posição de tribunais estrangeiros que definem a demurrage como liquidated damages. Eventuais posicionamentos em sentido diverso por parte do Judiciário são isolados e pontuais, representando uma insignificância estatística que não pode ser considerada para qualquer fim.

A resolução prossegue estabelecendo o procedimento para apurar a abusividade da cobrança de sobre-estadia, o que é feito em cima da premissa de se tratar de uma cláusula penal moratória.

Com efeito, ao trazer a definição da natureza jurídica logo em seu primeiro artigo, se infere da própria estrutura do texto infralegal que toda a metodologia é desenhada a partir do entendimento de que a cobrança de sobre-estadia é uma cláusula penal moratória.

Sucedo que, ao contrário do pretendido, a modelagem oferecida para a apuração de abusividade não encontra suporte na definição da cobrança de demurrage como cláusula penal moratória, mesmo que tal entendimento fosse adequado, o que não é.

Na realidade, o método proposto é a própria negação da natureza jurídica eleita pela Antaq, já que contraria de maneira direta a legislação civil que trata de cláusula penal.

A metodologia propriamente dita é definida entre os artigos 11 a 15. O racional que se extrai destes dispositivos é que, aos olhos do regulador, a apuração da abusividade da cobrança passa necessariamente pela comprovação dos danos sofridos pelo transportador.

Os artigos 11 e 12 mencionam expressamente “dano efetivamente comprovado pelo transportador marítimo ou agente intermediário”.

O artigo 13, por seu turno, traz exemplos de situações que deveriam ser comprovadas pelo transportador, tais como “valores de frete que deixaram de ser recebidos”, “despesas com leasing” e outros “danos incorridos pelo transportador na operação e devidamente comprovados”, enquanto o artigo 14 exige “justificativas adequadas, razoáveis, verossímeis e comprováveis”.

Como se percebe, no procedimento de aferição de abusividade daquilo que a autoridade reguladora reputa como “cláusula penal moratória”, é imposto ao transportador o ônus de comprovar os danos experimentados.

Tal determinação se revela inadequada, haja vista que, em se tratando de cláusula penal, qualquer discussão sobre comprovação e quantificação de danos é imprópria.

Afinal, a estipulação de uma cláusula penal em um contrato se dá justamente para que as partes não tenham que discutir a efetiva ocorrência de dano e o quantum devido a título de indenização.

A cláusula penal já é o preestabelecimento das perdas e danos, incidindo em face daquele que descumprir obrigação contratual no tempo e forma convenionados. Seu propósito “é fixar antecipadamente as perdas e danos, evitando que as partes partam para um tortuoso processo de apuração de prejuízos” (VENOSA, S. Direito Civil: teoria geral das obrigações e teoria geral dos contratos – 3ª Ed., São Paulo: Atlas, 2003, p. 171).

Uma cláusula penal que exige a prova de prejuízo é uma verdadeira jabuticaba jurídica.

Aliás, mais do que não ser necessário provar, não é preciso sequer alegar prejuízo, como literalmente disposto no caput do artigo 416 do Código Civil.

O parágrafo único do mesmo artigo estabelece a necessidade da prova do prejuízo em um único cenário: se o credor pretender receber algo além da cláusula penal. Ou seja, em um caso concreto, a prova do prejuízo seria cabível apenas se o transportador almejar receber, além da sobre-estadia, uma indenização adicional.

Como se observa, a metodologia proposta atenta contra a essência e a natureza jurídica das cláusulas penais, conforme definido pelo Código Civil.

Se o regulador aquaviário deliberou – equivocadamente, como já dissemos – ser a cobrança de sobre-estadia uma cláusula penal moratória, deve obediência à sua opção, descabendo discussão a respeito da prova dos prejuízos sofridos por parte do transportador, o que é incompatível com a natureza jurídica adotada pela própria norma.

Um outro equívoco do modelo pretendido é não ter em conta que as cláusulas penais, além da função indenizatória, têm também caráter inibitório e punitivo.

A própria Antaq reconhece tal aspecto no Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) elaborado sobre o tema 2.2, afirmando que “a cláusula penal possui função ambivalente, por reunir, ao mesmo tempo, reforço do vínculo obrigacional, punindo o devedor pelo seu inadimplemento, e a liquidação antecipada das perdas e dos danos”.

Não obstante, a modelagem ofertada pela área técnica da agência se olvida do caráter intimidatório e foca exclusivamente na desnecessária comprovação do dano.

Se a autarquia entende que a cobrança de sobre-estadia é cláusula penal, eventual análise de abusividade não pode se limitar à apuração do prejuízo, devendo também considerar o fator inibitório, a ser expressado em termos monetários.

A norma não contempla – sequer menciona, aliás – essa função punitiva, abrindo margem para subjetividade na análise do tema, o que é de todo indesejável.

Finalmente, existe um último ponto do procedimento desenhado pelo regulador que merece análise.

Ainda que fosse cabível a discussão sobre a ocorrência e a prova dos danos, não há amparo legal para a inversão do ônus da prova determinada pela resolução.

O procedimento a ser adotado pelo interessado em requerer a “apuração de possível abusividade na cobrança de sobre-estadia” está previsto entre os artigos 7 a 10.

O artigo de maior relevância é o 8º, que detalha as informações a serem prestadas ao órgão para a apuração da denúncia. O que chama atenção é a ausência da atribuição ao denunciante do dever de demonstrar ou comprovar a abusividade que será objeto de análise pelo órgão.

Ao contrário, como já visto, os artigos 11 a 14, em inadmissível engenharia reversa, impõem ao denunciado a obrigação de comprovar os danos por si experimentados. Na prática, a autarquia atribui ao acusado o dever de provar a sua inocência.

No ordenamento jurídico brasileiro a regra geral é que o dever de provar cabe a quem alega. A inversão do ônus da prova é medida sempre excepcional, que depende de decisão judicial devidamente fundamentada, conforme arts. 373, §1º do CPC, 818, § 1º da CLT e 6º, VIII do CDC.

Não pode o órgão regulador, em norma infralegal, incumbir o transportador de demonstrar a não ocorrência da abusividade. A boa-fé se presume; a má-fé se prova. Na questão da sobre-estadia, a não abusividade se presume; a abusividade deve ser provada – obviamente, por quem a alega.

Manter a redação atual da norma, em que não se exige a prévia apresentação de evidências da abusividade, poderá resultar em verdadeira fishing expedition (pescaria probatória) contra transportadores marítimos ou agentes intermediários. Sem qualquer indício de abusividade, caberá ao transportador produzir prova de sua inocência.

Como se observa, além das apropriadas reflexões feitas pela diretoria da agência, havia outros argumentos que igualmente embasariam a rejeição da proposta de resolução submetida pela área técnica.

Desde a Resolução Normativa n.º 18/2017, primeira ocasião em que o tema sobre-estadia foi tratado pela autarquia, a Antaq vem realizando a regulação do assunto de maneira correta e responsável, equilibrando adequadamente os interesses e direitos dos usuários com a liberdade econômica que deve nortear a atividade de transporte marítimo.

Espera-se, pois, que a diretoria da Antaq não ceda às pressões e mantenha o seu posicionamento pela rejeição da medida, o que em nada prejudicará o pleno exercício de suas atribuições legais.

João Paulo Alves Justo Braun João Paulo Alves Justo Braun é advogado, sócio de Reis, Braun e Regueira Advogados

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2023

## EM 25 ANOS, TCP APRESENTA CRESCIMENTO DE 619% EM MOVIMENTAÇÃO ANUAL DE CONTÊINERES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/04/2023 - 18:49



Maior corredor de exportação de frango congelado do mundo investirá R\$ 370 milhões em infraestrutura em 2023; área refrigerada terá mais de cinco mil tomadas até o final do ano

O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) completa 25 anos nesta quinta-feira (13) com resultados positivos sucessivos. Em 2022, a TCP alcançou a marca de 1,16 milhão de TEUs movimentados. O valor 619% superior ao movimentado em 1998, ano de fundação da empresa.

Para manter o crescimento constante, diversos investimentos foram realizados ao longo das décadas. O mais recente, no valor R\$ 370 milhões, permitirá a ampliação do gate, a instalação da subestação de energia e a expansão da área reefer (refrigerada), de 3.572 para 5.126 tomadas (crescimento de 43%).

“Hoje, a TCP é o maior corredor de exportação de carne de frango congelada do mundo. A ampliação é fundamental para suprir a demanda do agronegócio e fortalecer nossa posição como o

maior terminal reefer do Brasil”, explica o gerente comercial, logística e de atendimento ao cliente, Giovanni Guidolim.

Investimentos e crescimentos constantes estão presentes na trajetória da organização. Quando começou, em 1998, o pátio contava com 42,5 mil m<sup>2</sup>. Hoje, o espaço é mais de 10 vezes maior, 487 mil m<sup>2</sup> de área. Também houve crescimento no cais e no calado, permitindo a chegada do maior navio da história do terminal: o porta-contêineres "APL Yangshan" (armador CMA CGM), com 347 metros de comprimento e 45 metros de largura. Outro recorde foi o de produtividade: em 2022, a TCP alcançou 202 movimentos por hora (MPH) em um mesmo navio.

Pensando no aumento de produtividade, diversos investimentos podem ser entregues em 2023. Entre eles está o recebimento de 11 novos guindastes tipo RTGs, a conclusão das obras no gate e na subestação de energia.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/04/2023*

## PORTO DE ITAGUAÍ SE DESTACA NA MOVIMENTAÇÃO DO 1º BIMESTRE

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/04/2023 - 18:40*



O Porto de Itaguaí, administrado pela PortosRio, obteve destaque no primeiro bimestre deste ano ao movimentar 6,8 milhões de toneladas, volume que representa 11,6% do total movimentado pelos portos públicos do país e 3,9% do total de movimentações realizadas em todos os portos brasileiros, incluindo os públicos e privados. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O desempenho do porto, que registrou um aumento de 33,58% na movimentação de janeiro a fevereiro deste ano, em relação ao mesmo período do ano passado, foi considerado o principal resultado positivo entre os portos públicos, no painel divulgado pela agência reguladora. O Estatístico Aquaviário aponta ainda que, no primeiro bimestre de 2023, houve alta de 44,8% na movimentação de minério de ferro no Porto de Itaguaí.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/04/2023*

## ROBERTO GUSMÃO E FABRIZIO PIERDOMENICO SÃO DESIGNADOS PARA CDFMM

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 13/04/2023 - 19:39*



*Gusmão e Pierdomenico (Montagem/Fotos: Divulgação)*

Secretários do Ministério de Portos e Aeroportos substituem Natália Marcassa (titular) e Sharisse de Almeida (suplente), que representavam o Minfra no conselho diretor do fundo setorial

O secretário-executivo do Ministério dos Portos e Aeroportos (MPor), Roberto Gusmão, e o secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, foram designados, respectivamente, para as vagas de titular e suplente da pasta no

Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). Eles substituem Natália Marcassa (titular) e Sharisse de Almeida (suplente), que representavam o Ministério da Infraestrutura, que foi desmembrado no MPor e no Ministério dos Transportes a partir da mudança de governo. A portaria, publicada no Diário Oficial da União desta quinta-feira (13), já está em vigor.





Essas definições, de acordo com o MPor, fazem parte da organização dos novos membros, cujo processo adiou a realização da 52ª reunião ordinária do CDFMM, que ocorreria no último dia 23 de março. A nova data ainda não foi anunciada. Procurado pela Portos e Navios, o ministério informou que houve apenas estas duas modificações, até o presente momento. A princípio, as duas outras reuniões ordinárias previstas para este ano ocorrerão nos dias 6 de julho (53ª), com recebimento de novos projetos até 8 de maio, e 23 de novembro (54ª), com envio de pleitos para financiamento de novos projetos até 25 de setembro.

Em 2022, o ministério contabilizou a conclusão de 108 obras com apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Os projetos correspondem a 103 reparos e outros serviços, além de 5 construções de embarcações, que somam investimentos de R\$ 907,5 milhões em recursos aprovados pelo conselho diretor do fundo setorial. Os projetos elencados correspondem principalmente a obras de construção, reparo e conversões de embarcações de apoio portuário, de apoio marítimo e de navegação interior em estaleiros de grupos verticalizados, no Sul e Sudeste, e em instalações das regiões Norte e Nordeste.

De acordo com o balanço consolidado da pasta, não foram concluídos projetos de construção ou expansão de estaleiros nem obras portuárias/aquaviárias no período. Este último item foi incorporado entre as possibilidades de tomadores de empréstimo em 2022. Os dados do boletim de fevereiro/2023 do ministério compilaram informações da Coordenação-Geral dos Projetos dos Fundos de Infraestrutura/Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura/Secretaria de Fomento, Planejamento e Parceria (CGFI/DEFOM/SFPP), com base nas resoluções CDFMM.

***Leia também: Estudo sugere mais representatividade de armadores e TUPs no CDFMM***

<https://www.portosenavios.com.br/noticias/ind-naval-e-offshore/estudo-sugere-mais-representatividade-de-armadores-e-tups-no-cdfmm>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2023



**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: 13/04/2023