

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 070/2023  
Data: 24/04/2023



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
DE OLHO NO PORTO DE SANTOS, NAVIO-PATRULHA MARACANÃ CHEGA À CIDADE .....	4
RECEITA PARA UM PLANEJAMENTO PORTUÁRIO DE ESTADO .....	5
PRESIDENTE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS QUER REABERTURA URGENTE DO MUSEU DO PORTO.....	6
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>7</b>
A TERCEIRIZAÇÃO DE SERVIÇOS CAMINHA EM DIREÇÃO AO AGRONEGÓCIO .....	7
TURISMO DE SOL E MAR IMPULSIONA OS DESTINOS ALAGOAS E CEARÁ NESTA TEMPORADA .....	8
COMO O BRASIL SE PREPARA PARA DOMINAR O MERCADO DE HIDROGÊNIO VERDE .....	9
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>10</b>
PAVIMENTAÇÃO DE 22,5 QUILOMETROS NA BR-235/BA VAI IMPULSIONAR APICULTURA NA BAHIA.....	10
GOVERNO FEDERAL INSTITUI NOVA DIREÇÃO DO PORTO DE SANTOS .....	11
GRUPO DE TRABALHO INICIA DISCUSSÃO PARA MODERNIZAR REGRAS DE RENOVAÇÃO ANTECIPADA DE FERROVIAS .....	12
<b>PORTAL PORTO GENTE .....</b>	<b>13</b>
BRASIL: PAÍS MAIS ATINGIDO POR CIBERATAQUES NA AMÉRICA LATINA.....	13
MODERNIZAÇÃO TECNOLÓGICA CONTRIBUI PARA SUSTENTABILIDADE.....	14
META E DIÁLOGO DESTACAM A ATUAL DIRETORIA DO PORTO DE SANTOS.....	15
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>16</b>
EDITORIAL – INVESTIMENTOS CRUCIAIS .....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
<i>Santos: Revitalização 1</i> .....	17
<i>Santos: Revitalização 2</i> .....	17
<i>Santos: caminhoneiros</i> .....	17
<i>CNH</i> .....	17
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE TERÁ SUPORTE INTERNACIONAL PARA DESENVOLVER HIDROGÊNIO VERDE .....	18
REGIÃO NORDESTE - SUFRAMA SOLICITA READEQUAÇÃO DE SALÁRIOS E NECESSIDADE DE NOVO CONCURSO PÚBLICO ..	19
REGIÃO CENTRO-OESTE - NOVA LICITAÇÃO PARA GESTÃO DO PORTO SECO DE CORUMBÁ DEVE SER LANÇADA EM AGOSTO .....	20
REGIÃO SUL - SÃO FRANCISCO DO SUL CONCLUI MODERNIZAÇÃO DO CONTROLE DE ACESSO À ÁREA OPERACIONAL .....	21
PORTUGAL - PORTUGAL E SENEGAL REFORÇAM COOPERAÇÃO NAS ÁREAS DE PESCA E PORTOS.....	22
BE JOB - SETORES DE TRANSPORTES E PORTUÁRIO TÊM VAGAS PARA VÁRIOS NÍVEIS DE ESCOLARIDADE.....	23
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>27</b>
REINO UNIDO AUMENTA COTAS DE IMPORTAÇÃO DE FRANGO DO BRASIL .....	27
BRASIL CAMINHA PARA AUMENTAR A EXPORTAÇÃO DE PEIXES EM 2023 .....	27
MINISTRO FÁVARO DISCUTE NOVAS POSSIBILIDADES PARA PRODUTOS BRASILEIROS NO REINO UNIDO .....	29
RODOANEL NORTE: TRECHO TERÁ USO DO SISTEMA FREE FLOW, QUE DISPENSA PRAÇAS DE PEDÁGIO.....	29
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>30</b>
O QUE É DIESEL VERDE E O QUE ESTÁ EM DISPUTA NO MERCADO BRASILEIRO DE BIOCOMBUSTÍVEIS .....	30
CEARÁ, PETROBRAS E GOVERNO FEDERAL DISCUTEM INVESTIMENTOS EM EÓLICAS OFFSHORE E HIDROGÊNIO .....	33
GASMIG INICIA OPERAÇÃO DE POSTO EM CORREDOR DE GNV .....	35
RAÍZEN INAUGURA ELETROPOSTO EM CERVEJARIA DA AMBEV .....	36
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>37</b>
‘REAGE, RIO!’: PAES E CASTRO DIZEM QUE PODEM IMPOR LIMITES AO SANTOS DUMONT SE NÃO HOVER AÇÃO.....	37
REFORMA TRIBUTÁRIA NÃO DEVERÁ PROVOCAR MUDANÇAS TRAUMÁTICAS NA ZONA FRANCA DE MANAUS, DIZ BERNARD APPY .....	41
‘HÁ POTENCIAL ENORME NO BRASIL EM RENOVÁVEIS’, AFIRMA CHRISTIAN ÍTURRI, PRESIDENTE DA SHELL ENERGY BRASIL	42
LULA VOLTA A CRITICAR PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS: SALÁRIO DA DIRETORIA PASSOU ‘DE R\$ 60 MIL PARA R\$ 360 MIL’	44
‘NINGUÉM PUNE BANCO CENTRAL POR DESCUMPRIR META’, DIZ HADDAD AO COMPARAR COM ARCABOUÇO FISCAL.....	45
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>46</b>
ROMBO DA PREVIDÊNCIA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO CAI À METADE APÓS REFORMA .....	46
HADDAD: IMPOSTO SOBRE SHEIN, SHOPEE E ALIEXPRESS SERÁ COBRADO NA HORA DA COMPRA; ENTENDA .....	49
EMPRESAS VÃO TER MAIOR DIFICULDADE PARA REFINANCIAR DÍVIDAS EM 2023, DIZ MOODY’S.....	51
ARCABOUÇO FISCAL: AJUSTE PREVISTO DE GASTOS SÓ PERDERIA PARA O DO GOVERNO TEMER, APONTA PESQUISA .....	52



SITUAÇÃO DA LIGHT FICARÁ MAIS COMPLICADA SEM A RECUPERAÇÃO JUDICIAL, DIZ THOMAS FELSBERG.....	53
LIGAÇÕES PERIGOSAS ENTRE POLÍTICA E ECONOMIA.....	55
BRASIL TEM UM PROBLEMA QUE É UMA TAXA DE JUROS MUITO ALTA, DIZ LULA.....	56
AGRO BRASILEIRO ESTÁ PRONTO PARA OFERECER SOLUÇÕES MODERNAS E SUSTENTÁVEIS AOS PROCESSOS PRODUTIVOS.....	57
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>58</b>
ANÁLISE: CAMPOS NETO REBATE RÓTULO DE 'CAMPEÃO DE JUROS'.....	58
RICOS BUSCAM SERVIÇO OFFSHORE COM GUINADA DA COLÔMBIA À ESQUERDA.....	60
GOVERNO QUER PROTAGONISMO DA INFRAERO NA INTEGRAÇÃO REGIONAL, DIZ SECRETÁRIO.....	61
REUNIÃO COM MÁRCIO FRANÇA NÃO É 'FACA NO PESCOÇO', MAS QUEREMOS RESOLVER GALEÃO, DIZ CASTRO.....	62
ESTÃO QUERENDO FORÇAR UMA BARRA PARA A INFRAERO ASSUMIR O GALEÃO, DIZ PREFEITO DO RIO.....	63
GOVERNO DEVE FAZER A 1ª RELICITAÇÃO, MAS AVALIA ALTERNATIVAS.....	64
LEILÃO DE AEROPORTO NO RN PODE TER CONCORRÊNCIA BAIXA.....	66
MEDIDAS SÃO PALIATIVOS, DIZEM AUTORIDADES DO RIO E ESPECIALISTAS.....	68
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO.....</b>	<b>69</b>
DRONES SUBSTITUEM HELICÓPTEROS EM OPERAÇÕES NOS TERMINAIS PORTUÁRIOS DE SANTOS, SP.....	69
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF.....</b>	<b>71</b>
INTERNACIONAL - LULA DIZ QUE NÃO VENDERÁ EMPRESAS PÚBLICAS.....	71
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>73</b>
MARINHA FAZ TOMADA DE PREÇOS SOBRE MODERNIZAÇÃO DE SISTEMA DA CORVETA BARROSO.....	73
EMENDA AO PL DA RECICLAGEM PROPÕE CRITÉRIO DE 'PRIORIDADE' PARA ESTALEIROS NACIONAIS.....	73
EM VIGOR O PRIMEIRO CONTRATO DE FRETE COM RECEITA VINCULADA À REDUÇÃO DE EMISSÕES.....	75
NORDESTE SE DESTACA NA AVALIAÇÃO DOS USUÁRIOS DE NAVEGAÇÃO INTERIOR DE TRAVESSIA.....	75
40 SERVIDORES DA PORTOS DO PARANÁ PARTICIPAM DE CAPACITAÇÃO DA FUNDACIÓN VALENCIAPORT.....	76
CELULOSE BATE RECORDE DE EXPORTAÇÃO NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	77
ARCELORMITTAL OBTÉM LUCRO DE R\$ 9,1 BILHÕES EM 2022.....	78
TRANSPORTE DE CARGAS NA FERROVIA NORTE-SUL CRESCE 18% EM 2022.....	79
LICENCIAMENTO AMBIENTAL FEDERAL DESTINA R\$ 400 MILHÕES PARA PROTEÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO.....	80
PORTO DE SÃO FRANCISCO MODERNIZA SISTEMA DE ACESSO À ÁREA OPERACIONAL.....	81
COMPLEXO DE SUAPE TERÁ SUPORTE INTERNACIONAL PARA DESENVOLVER HIDROGÊNIO VERDE.....	81
ECOBRAIL TEM INÍCIO NA QUARTA-FEIRA COM QUATRO FINALISTAS AO PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL.....	82
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>85</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="https://www.linkedin.com/company/mercoshipping">LINKEDIN.COM</a> .....	85





### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## DE OLHO NO PORTO DE SANTOS, NAVIO-PATRULHA MARACANÃ CHEGA À CIDADE

Fabricada no Brasil, embarcação é moderna e terá muitas missões na região

Por: *Ted Sartori*



**Embarcação foi entregue ao Comando de Operações Navais em 2 de dezembro do ano passado Foto: Alexander Ferraz**

Totalmente construído no Brasil, o Navio-Patrolha Maracanã, da Marinha do Brasil, terá como sede o Porto de Santos. A embarcação integra o Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste, no litoral dos estados de São Paulo e Paraná.

Na primeira atracação, muita festa no Cais da Marinha. No cotidiano, sobram atividades, sempre de olho na proteção da vida humana no mar. “Nosso trabalho será voltado ao combate de ilícitos, em especial a pesca ilegal, e também ao narcotráfico, apoiando operações da Polícia Federal e da Receita Federal, visando defender os interesses nacionais, em especial do Porto de Santos”, detalha o comandante do navio, o capitão de corveta Raphael Saidel da Costa.

Com 35 tripulantes de diversas partes do Brasil, sendo 30 praças e cinco oficiais, o Maracanã é novíssimo. Ele foi entregue ao Comando de Operações Navais em 2 de dezembro do ano passado. Com tecnologia majoritariamente brasileira, a embarcação de 54,2 metros de comprimento marca a retomada da construção naval no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

### Tecnologia

Dentre os aparatos, destacam-se um moderno canhão de 40 mm, fabricado na Suécia e que alcança 12 km de raio de ação, duas metralhadoras de 20 mm, além de radares e sensores de última geração. O navio possui condição de 10 dias de autonomia no mar e é capaz de desenvolver até 21 nós de velocidade, o equivalente a cerca de 40 km/h.

“Essa alta velocidade desenvolvida nos favorece na nossa patrulha naval, além de ser uma embarcação de casco rígido que dá maior segurança à nossa missão”, explica o comandante. “É um orgulho fazer parte da tripulação de um navio tão novo, com excelente estrutura e recursos”, emenda.

O Maracanã se une aos Navios-Patrolha Guajará e Guaporé. O quarto da série será o Mangaratiba, que deve ficar pronto entre 2025 e 2026. “A construção está avançada, em cerca de 40%. O alto escalão da Marinha está estudando a melhor localização”, afirma o comandante do Maracanã.

### Valorização

Capitão dos Portos de São Paulo, o capitão de mar e guerra Robledo de Lemos Costa e Sá valoriza a presença da embarcação em Santos. “Isso confere à Cidade a importância na qual ela se insere no País, de ser a que abriga o maior Porto da América Latina. A Marinha percebeu isso e está incrementando sua presença nessa área estratégica do Litoral paulista”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 24/04/2023

### RECEITA PARA UM PLANEJAMENTO PORTUÁRIO DE ESTADO

É possível ampliar capacidade com melhorias operacionais e aumento de eficiência

Por: *Luis Claudio Santana Montenegro*

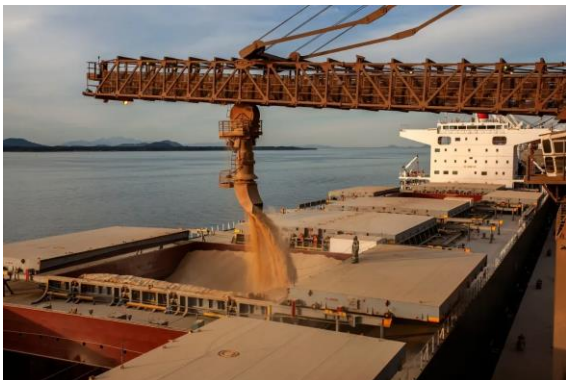


Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

O planejamento de infraestruturas de transporte parte sempre de um diagnóstico dos gargalos existentes, passa pelas escolhas de solução para eliminar esses gargalos e termina com a definição dos recursos necessários e os seus mecanismos de financiamento. Acontece que a clareza dos gargalos identificados – e a compreensão até mesmo da existência desses gargalos –, a escolha e priorização das soluções e a opção por mecanismos públicos, privados ou de alianças público-privadas para garantir a superação dos gargalos

identificados formam um processo de convergência sempre bastante complexo.

Colegas mais experientes dizem que planejar é se preparar para apanhar de todos. Costumo ser bem mais otimista. Na construção das pistas que indicam por onde podemos seguir, o primeiro ponto deveria ser a promoção de um amplo debate com a sociedade para compreender e priorizar os gargalos a serem enfrentados.

Há quem vá dizer que gargalos sempre são de capacidade, ou melhor, bastaria elaborar uma lista de obras. Mas, quando falamos de capacidade, existe uma amplitude enorme de ferramentas à nossa disposição. É possível ampliar capacidade com melhorias operacionais e aumento de eficiência e, nesse caso, as soluções costumam ser baratas e de curto prazo. Também é possível aumentar capacidade com ampliação de estruturas já existentes.

Por fim, como medida extrema, ou seja, quando as outras duas medidas anteriores não podem mais ser implementadas, é possível idealizar e projetar novas soluções substitutivas a projetos já existentes – essa costuma ser a preferência nacional, mas é necessário destacar um conjunto importante de alertas, que quase sempre são esquecidos: novas infraestruturas são soluções sempre muito caras, de implantação de longo prazo e, portanto, se adaptam melhor em momentos em que se tem muito recurso disponível, quando se pode abandonar projetos já implantados, e quando houver tempo para conduzir o projeto sem prejuízo aos que já estão em funcionamento.

É preciso, portanto, compreender e aceitar que um plano de Estado conterá projetos nem sempre tão glamourosos, mas projetos de aplicação imediata, às vezes de uma simples mudança de procedimento, ou de uma decisão que traga segurança jurídica a investimentos.

Trago o exemplo da solução dada, em 2014, para acabar com as filas de caminhões no Porto de Santos. Nesse caso, a solução não foi a de uma nova rodovia ou novos estacionamentos enormes para caminhões, mas o que realmente contribuiu para eliminar a fila de caminhões no Porto de Santos foi a implementação de um procedimento de agendamento de caminhões destinados ao Porto!

A priorização de soluções é outra barreira sempre difícil de superar. Já falamos aqui nesta coluna da construção de uma “função utilidade” para cada projeto no País, com variáveis de redução de custo e fatores socioambientais que também devem ser levados em consideração.

Promovendo, portanto, um amplo debate para entender e qualificar os gargalos e para definir a utilidade de cada solução que permita priorizá-las, restará somente saber se os recursos para a execução das soluções virão do orçamento público, de recursos privados, ou de uma parceria entre um estado empreendedor e a iniciativa privada com apetite para projetos com riscos bem dimensionados.

Temos aqui uma receita para um planejamento de Estado: um amplo debate para a clareza do diagnóstico, a priorização a partir de um função utilidade para cada alternativa de solução e, por fim, a escolha da melhor forma de financiamento em uma grande aliança público-privada para o desenvolvimento.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 24/04/2023*

## **PRESIDENTE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS QUER REABERTURA URGENTE DO MUSEU DO PORTO**

Anderson Pomini também considera fundamental a implantação de um programa permanente de visitação de áreas portuárias

*Por: Bárbara Farias*



***Pomini pretende implantar projetos com agilidade Foto: Sílvio Luiz/AT***

O novo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, considera urgentes em sua gestão “a reabertura do Museu do Porto, do antigo Café, que era referência como ponto turístico” e a implantação de “um programa permanente de visitação dessas áreas portuárias”, voltado aos “estudantes e turistas”. Ele assumiu nesta quinta-feira (20) o comando da APS junto com a nova diretoria, prometendo prioridade para o túnel submerso Santos-

Guarujá.

Pomini disse ainda que a principal reclamação que ouviu é de que o “Porto sempre esteve de costas para a população, para as cidades. Os santistas enxergam o Porto de Santos como um ônus e não como um bônus. Então, chegou o momento histórico de integrar o Porto com os interesses dos moradores”, enfatizou.

Em entrevista coletiva nesta quinta, ele garantiu que a Autoridade Portuária será mantida como órgão estatal, encerrando a possibilidade de concessão da companhia à iniciativa privada, como desejava a antiga gestão federal, no processo de desestatização que acabou não sendo concluído. Mas a concessão de serviços de zeladoria do Porto de Santos está no radar de Pomini.

“Vamos dar continuidade aos processos de concessão dos terminais, dos serviços de dragagem por um período maior, atender às necessidades de evolução tecnológica, melhorar a zeladoria do Porto e seus acessos, viabilizar o túnel Santos-Guarujá e a revitalização do cais do Valongo. Já estou em contato com as principais lideranças do setor, conforme orientação do ministro Márcio França”.

Em busca de alternativas à proposta de desestatização, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, apresentou no 1º Encontro Porto & Mar 2023, promovido pelo Grupo Tribuna na terça-feira (18), a sugestão de criação de um condomínio portuário, formado pelas empresas que atuam no complexo, para a gestão de serviços de zeladoria, como a dragagem.

### **Experiência jurídica**

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, ressaltou a importância da experiência jurídica do novo presidente da APS para destravar questões relevantes, como o túnel. Anderson Pomini foi secretário de Justiça da Prefeitura de São Paulo em 2017 e 2018, é pós-graduado em Direito Constitucional e Eleitoral e mestre e especialista em Direito Político e Econômico.





“Temos várias situações no Porto que dependem de soluções jurídicas e que exigem capacidade de diálogo, algo que Pomini tem plenas condições de encontrar, sempre valorizando a importância desta companhia, que fazemos questão de chamar de Autoridade Portuária de Santos”, destacou, em referência à mudança no nome da companhia, que até então vinha sendo chamada de Santos Port Authority (SPA).

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 24/04/2023*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### A TERCEIRIZAÇÃO DE SERVIÇOS CAMINHA EM DIREÇÃO AO AGRONEGÓCIO

Empresas do agronegócio vem passando por mudanças estruturais em suas organizações empresariais, o que abre portas para novos serviços.

*Por Patricia Raposo*



***Máquinas e tecnologias empregadas no agronegócio serão a porta de entrada para a terceirização de serviços no campo/ Foto: Wenderson Araujo/Trilux***

As mudanças que estão ocorrendo no mercado de terceirização – ou outsourcing – vão alcançar o agronegócio muito em breve. É para esse segmento que as empresas de prestação de serviço estão olhando agora.

O agro entrou na mira das empresas de outsourcing depois que a Lei N.º 13.467/2017 permitiu um crescimento horizontal das atividades de prestação de serviços, sendo o setor industrial atualmente o maior demandante.

Antes da lei, o que era apenas prestação de serviço focado em facilities – manutenção, limpeza, jardinagem, segurança, atendimento ao público – se ampliou para uma vasta gama de atividades.

As empresas de terceirização entraram noutro patamar, o que permitiu um aperfeiçoamento dos serviços e da mão de obra, levando-as a alcançar outras áreas antes inacessíveis. “O setor de logística é um dos que mais demanda serviços dentro das indústrias”, ressalta Fabio Renoux, CEO da Renoux Service Gestão e Serviços, com sede em Recife e atuação no Nordeste e Sudeste.

#### **O tempo do agronegócio vai chegar**

O empresário é um dos que está muito atento à movimentação do agronegócio. “Assim como o setor industrial e o setor médico demoraram a entender o real propósito das empresas de outsourcing, o agronegócio terá seu tempo”, avalia. Renoux sustenta seu argumento no fato de que o agro já vem passando por mudanças estruturais em suas organizações empresariais.

***Fábio Renoux: de olho no agronegócio/Foto: divulgação***

A expectativa do mercado é de que essa virada de direção para o campo ocorra dentro de dez anos. “Essa terceirização vai ocorrer tanto no

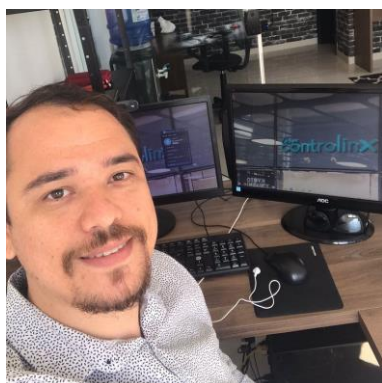


campo como no backoffice. Máquinas e tecnologia sempre precisam de gente para operação ou manutenção”, avalia Renoux. Até lá, a indústria deve seguir como a grande consumidora de serviços.

De acordo com o Mapa do Trabalho Industrial 2022-2025, do Observatório da Indústria, o Brasil precisará qualificar 9,6 milhões de pessoas em ocupações industriais, até 2025. A tendência entre as empresas desse setor, além de áreas como logística e agronegócio é terceirizar, de 50% a 70% da mão de obra, de acordo com pesquisas feita pela Deloitte.

### O Outsourcing de TI

Outro segmento que vem crescendo no mundo corporativo é a terceirização dos serviços de TI. Empresas com profissionais altamente capacitados, especializados em segurança digital, rotinas de backup, suporte em microinformática, gestão de servidores, acesso via VPN e gerenciamento de redes, têm sido cada vez mais contratados com o objetivo de reduzir os incidentes relacionados à área.



Para o Sócio Diretor de Tecnologia do Grupo Controlinx, Paulo Toledo, a terceirização do serviço de informática dentro das empresas é uma prática muito saudável e agrega profissionais experientes. A Controlinx é de São José dos Campos, com atuação também no Vale do Paraíba.

**Paulo Toledo/Divulgação**

“Contratar uma empresa terceirizada para realizar o serviço de TI, pode garantir profissionais da área mais atualizados e com mais experiências”, diz Toledo. A terceirização de TI também proporciona às empresas contratantes os recursos, a segurança e o planejamento de que precisam. Com isso, ganham mais tempo para o desenvolvimento dos negócios, economia com encargos da mão de obra e redução das preocupações com problemas corriqueiros de TI.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 24/04/2023**

### TURISMO DE SOL E MAR IMPULSIONA OS DESTINOS ALAGOAS E CEARÁ NESTA TEMPORADA

A temporada de cruzeiros no Brasil entrou na reta final, consolidando-se como a maior dos últimos 10 anos.

**Da Redação ME**



**Navio MSC em Maceió: turismo em alta/Foto: Thiago Sampaio/Ascom Setur**

Dois estados no Nordeste foram destaque nesta temporada no turismo: Alagoas e Ceará. O turismo cearense cresceu acima da média nacional em 2022. Enquanto a atividade registrou alta de 12,9% no Brasil, o salto do Ceará foi de 24%. Os dados são do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

No balanço anual, o estado ficou na segunda posição do ranking nacional, sendo superado apenas por Minas Gerais, que registrou um avanço de 24,7% na movimentação de turistas no mesmo período.

Quando analisamos os números de janeiro em comparação com dezembro, a atividade turística no Ceará cresceu 7,2%. O resultado apresentado é o segundo melhor do país, colocando o Ceará atrás apenas do Mato Grosso do Sul, que cresceu 7,5%. O estudo mostra ainda que em janeiro o resultado do Ceará também ficou acima do crescimento nacional, que foi de 0,5%.



### **Cruzeiros**

O outro destaque é Alagoas. A temporada de cruzeiros 2022/2023 superou as expectativas do governo estadual. O último navio a atracar no porto de Maceió foi Costa Favolosa, que trouxe 4 mil e 500 turistas, na segunda-feira passada.

O Porto de Maceió recebeu oito dos nove navios que fizeram a temporada de cruzeiros este ano no Brasil. Juntos eles transportaram 75 mil visitantes a Alagoas, entre os meses de dezembro de 2022 e abril deste ano. Esses turistas deixaram cerca R\$ 45 milhões e meio de reais na economia alagoana, segundo estimativa da Secretaria de Estado do Turismo (Setur).

### **Turismo no Brasil**

A temporada de cruzeiros no Brasil entrou na reta final, consolidando-se como a maior dos últimos 10 anos, com a estimativa de 700 mil passageiros embarcados, quatro vezes acima da anterior, que teve menos navios e menor período de navegação.

Segundo a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos, foram gerados 48 mil empregos, com um impacto econômico de aproximadamente R\$ 3,6 bilhões de reais. Isso representa um crescimento de 240% em relação a temporada de 2021/2022.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 24/04/2023**

## **COMO O BRASIL SE PREPARA PARA DOMINAR O MERCADO DE HIDROGÊNIO VERDE**

Conheça as multinacionais que poderão fazer do Brasil o maior exportador de hidrogênio sustentável

**Informações: Globo – Época Negócios**



Nordeste à frente - A região concentra os principais investimentos em plantas de hidrogênio verde  
Foto: Getty Images

O mercado global de hidrogênio verde deve crescer quase 40% ao ano na próxima década, chegando a US\$ 60,56 bilhões em 2030 – quase 20 vezes mais que os US\$ 3,2 bilhões de hoje –, estima a consultoria americana Grand View Research.

Trata-se de uma notícia boa para o mundo todo, uma vez que o hidrogênio verde é produzido a partir de fontes renováveis, como a energia solar e a eólica, que não emitem carbono. E melhor ainda para o Brasil, que tem tudo para se transformar no maior exportador dessa versão sustentável de gás combustível, segundo outra

consultoria, a alemã Roland Berger, que prevê um potencial de faturamento anual de R\$ 150 bilhões para os produtores instalados no país em 2050 – dois terços dessa receita viriam da exportação.

### **Nordeste à frente**

A região concentra os principais investimentos em plantas de hidrogênio verde

### **Ceará**

O estado já atraiu quatro projetos para a produção de hidrogênio verde, todos eles sendo tocados na região portuária de Pecém, em São Gonçalo do Amarante. Um deles é da australiana Eneqix Energy, que está investindo US\$ 5,4 bilhões para produzir 600 mil toneladas por ano.

Outro projeto gigante em Pecém, da também australiana Fortescue Future Industries, está orçado em US\$ 6 bilhões.

Com capacidade para produzir 296 mil toneladas de hidrogênio verde por ano, a fábrica que a francesa Qair Brasil está montando no estado vai custar US\$ 6,95 bilhões.

O grupo nacional EDP Brasil produz hidrogênio verde no estado desde janeiro. Com capacidade para produzir 250 Nm<sup>3</sup>/h do gás, a planta custou R\$ 42 milhões.

### Bahia

É onde fica a planta da brasileira Unigel, que custou US\$ 120 milhões e deverá entrar em operação até o fim do ano. Inicialmente, vai produzir 10 mil toneladas por ano.

### Pernambuco

A planta da White Martins foi a primeira a produzir hidrogênio verde no país. A unidade tem capacidade para gerar até 156 toneladas do gás a cada ano. A Qair Brasil também anunciou planos de produzir no estado.

### Rio Grande do Sul

A Neoenergia firmou parceria com o governo gaúcho para dar início à produção de energia eólica offshore e o desenvolvimento de hidrogênio verde. Nenhum outro detalhe foi divulgado.

### Rio de Janeiro

A planta piloto da Shell Brasil, que deverá ficar pronta em 2025, está sendo construída no Porto do Açú, em São João da Barra. A capacidade produtiva não foi revelada, nem o valor investido.

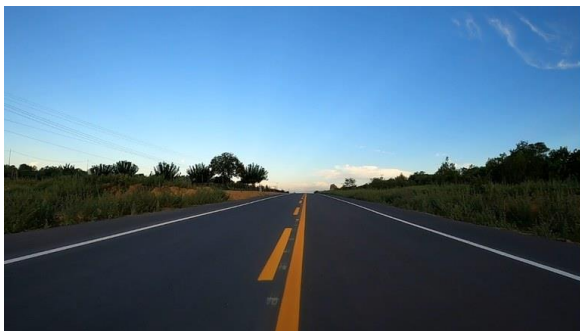
*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 24/04/2023*

## GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

### PAVIMENTAÇÃO DE 22,5 QUILÔMETROS NA BR-235/BA VAI IMPULSIONAR APICULTURA NA BAHIA

Obras no trecho que liga Campo Alegre de Lourdes e Remanso vai permitir escoamento da produção local, além de assegurar fluidez e segurança no tráfego



***A entrega faz parte da implementação de obras ao longo de 62,3 quilômetros da BR-235/BA - Foto: DNIT/divulgação***

O escoamento de produção de mel da cidade Campo Alegre de Lourdes, na Bahia, será facilitado com a pavimentação de 22,5 quilômetros que liga o município à Remanso, na BR-235/BA. Apenas nesse primeiro segmento liberado ao tráfego, que vai do km 615,7 e o km 638,2, o Governo Federal, por meio do Ministério

dos Transportes, investiu cerca de R\$ 58 milhões.

No total, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) trabalha em obras ao longo de 62,3 quilômetros da BR-235/BA, entre os quilômetros km 601,3 e km 663,6, que liga Angico a Campo Alegre de Lourdes. Os serviços executados contaram com obras de terraplenagem, pavimentação - sub-leito, sub-base, base e capa asfáltica - e implantação de sinalização horizontal e vertical.

### Produção

Considerada a capital do mel do Nordeste, a cidade produz por ano mais de 500 toneladas de mel de abelha e será beneficiada diretamente com a implementação das duas pistas (uma para cada sentido). Além de impulsionar apicultura regional, as melhorias vão dar mais segurança aos motoristas.

Com 2.253 quilômetros de extensão, a BR-235 garante a ligação entre os estados do Pará, Tocantins, Maranhão, Piauí, Pernambuco, Sergipe e Bahia. O Governo prevê investir, ao longo de 2023, R\$ 1,6 bilhões em rodovias baianas. Esse montante será dividido entre manutenção, conservação e construção.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

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

*Data: 24/04/2023*

## GOVERNO FEDERAL INSTITUI NOVA DIREÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Nova gestão indicada pelo ministro Márcio França terá a missão de consolidar grandes empreendimentos como o túnel Santos-Guarujá

A Autoridade Portuária de Santos (APS), responsável pela administração do maior porto da América Latina, ganha novo impulso para implementar os projetos necessários ao fortalecimento do maior ativo da União, enquanto liderança do setor no hemisfério Sul. Nesta quinta-feira (20), o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, anunciou a formação da nova diretoria, que será liderada por Anderson Pomini, aprovado pelo Governo Federal e pelo Conselho de Administração da APS para o cargo de diretor-presidente da instituição.

O grupo assume a missão de consolidar os planos do novo Governo Federal para o Ativo, entre eles, a construção do túnel Santos-Guarujá, anseio antigo da população local e do setor portuário; alcançar os 17 metros de calado; expandir o Porto de forma sustentável; valorizar trabalhadores e operadores em busca do aumento da produtividade e da geração de empregos, além de garantir a soberania dos serviços essenciais sob a gestão pública.

Sob a nova gestão, o ministro Márcio França, reforça que a Autoridade Portuária será mantida como órgão estatal, para assegurar a manutenção da prestação dos serviços essenciais e estratégicos para o principal equipamento de infraestrutura e logística de transporte do Brasil. "Vamos dar continuidade aos processos de concessão dos terminais e dos serviços de dragagem, atender as necessidades de evolução tecnológica, melhorar a zeladoria do Porto e seus acessos, viabilizar o túnel Santos-Guarujá e a revitalização do Cais do Valongo", afirma.

Nova diretoria assume com a missão de implementar grandes empreendimentos como o túnel Santos-Guarujá



**Nova diretoria**

O novo diretor-presidente, Anderson Pomini é advogado, com vasta experiência em Direito Público, Constitucional, Político e Eleitoral; mestre em Direito Político e Econômico pela Universidade



Presbiteriana Mackenzie, de São Paulo, com especialização em Direito Constitucional e Político e graduação pelas Faculdades Metropolitanas Unidas – FMU/SP e pela Escola Judiciária do TRE/SP.

Pomini foi secretário de Justiça do município de São Paulo; secretário parlamentar na Câmara dos Deputados; atuou na OAB/seção SP, e fundou o escritório de advocacia Pomini Sociedade de Advogados. Tem especialização em Direito Eleitoral e Processual Eleitoral pela Escola Judiciária Eleitoral do Estado de São Paulo do Tribunal Regional Eleitoral e larga experiência na área do Direito Público.

A formação da nova diretoria da APS se completa com a aprovação da advogada Bernadete Bacellar do Carmo Mercier, para Administração e Finanças; do engenheiro Carlos Magano, para Infraestrutura; do engenheiro Eduardo Lustoza, para Desenvolvimento de Negócios e Regulação, e do engenheiro Antônio de Pádua de Deus Andrade, para Operações.

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

*Data: 24/04/2023*

## GRUPO DE TRABALHO INICIA DISCUSSÃO PARA MODERNIZAR REGRAS DE RENOVAÇÃO ANTECIPADA DE FERROVIAS

Reunião permitiu a instalação do colegiado, que terá 45 dias, renováveis por igual período, para apresentar um relatório com sugestões



*Reunião foi comandada pelo secretário-executivo da pasta, George Santoro - Foto: Vosmar Rosa/MT*

O grupo de trabalho do Ministério dos Transportes, criado com o objetivo de discutir e sugerir um novo modelo econômico-financeiro de renovação antecipada de contratos do modal ferroviário, foi instalado nesta quinta-feira (20). Pela Portaria 287/2023, o colegiado tem 45 dias, renováveis por mais 45, para apresentar suas conclusões.

Comandada pelo secretário-executivo da pasta, George Santoro, a reunião teve representantes da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), da Infra S.A. e da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário.

### Pedidos

Até agora, houve a renovação de quatro contratos ativos do modal. Atualmente, outros quatro processos de antecipação foram apresentados ao Ministério dos Transportes e estão em análise. De acordo com o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, a proposta é que o trabalho desenvolvido pelo GT possa ser incorporado nos processos que estão em análise.

“Esse é o primeiro passo de um importante trabalho que está sendo construído em conjunto com a ANTT, o DNIT e a Infra S.A. e servirá como base para ser aplicado em futuras renovações de ativos.

A contribuição de especialistas e do mercado nesse projeto irá garantir maior transparência e robustez ao processo”, ressaltou.

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

Data: 24/04/2023

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### BRASIL: PAÍS MAIS ATINGIDO POR CIBERATAQUES NA AMÉRICA LATINA

Redação Portogente

*Empresas estão empenhadas em encontrar soluções para o problema*

Segundo levantamento da Checkpoint Software, o Brasil registrou aumento de 37% no número de ciberataques no terceiro trimestre de 2022. Entre os tipos mais comuns estão: Roubo de identidade, dados, fraudes e extorsão; Detecção de senha; Violação de acesso; Infiltração de sistema, navegadores web e privados; Roubo de propriedade intelectual ou acesso não autorizado.



**Crédito: Divulgação | Igeoc.**

O ataque cibernético desabilita computadores, roubando seus dados e violando o sistema. Criminosos virtuais utilizam diversos meios para promover esses ataques, tais como: Malware, phishing, ransomware entre outros. Mas, afinal, como ocorre um ciberataque?

Eles ocorrem quando o usuário acessa algum anexo malicioso enviado pelos criminosos, através de e-mails falsos, links e sms, sempre se passando por outra pessoa ou empresa, de forma atrativa, afim de convencer o usuário da idoneidade do link. Quando acessados, esses links ativam os malwares, infectando o sistema deixando o criminoso com total acesso.

Engana-se quem pensa que os ciberataques trazem apenas prejuízos com roubo de informações e dados, de acordo com o relatório Atividade Criminosa Online no Brasil da Axur de 2021, a perda com crimes virtuais no mundo chegou aos 6 Trilhões de dólares.

Grandes empresas como Magazine Luiza, Mercado livre, assim como players do mercado e empresas que possuem em seus sistemas dados pessoais e bancários de milhões de brasileiros, são alvos em potencial desses ataques. Com 16 anos no mercado e atuando na busca incessante por novas tecnologias o Instituto GEOC, que possui empresas associadas em diversos segmentos, como cartões de crédito, consórcios, produtos bancários entre outros, vem conscientizando essas marcas afim de evitar os malefícios desses ataques.

“Orientar os colaboradores das empresas sobre segurança, promovendo treinamentos aliados às ferramentas tecnológicas, ajuda a controlar as ameaças”, ressaltou Edemilson Koji Motoda presidente do Igeoc. Segundo o executivo, é muito importante as entidades intensificarem as ações de prevenção e não esperarem que ocorram os problemas para enfim “correr atrás do prejuízo”.

Os ciberataques existem e são uma realidade cada vez mais presente na vida de todos, por isso, a prevenção é sempre o melhor caminho para combater o problema.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/04/2023

### MODERNIZAÇÃO TECNOLÓGICA CONTRIBUI PARA SUSTENTABILIDADE

Redação Portogente

*Web explica como média e grandes empresas podem reduzir os impactos ambientais através da migração para nuvem e outras alternativas*



**Crédito: MadeinWeb | Jopwell/Pexels.**

A preocupação das empresas com a emissão de gases poluentes cresceu nos últimos anos. A emissão de CO2 recebe atenção especial, já que a liberação acima da média impacta na absorção em oceanos, alterações e desastres climáticos e extinção de espécies. Cada pequena atitude em prol da natureza já faz a diferença. A migração para a nuvem e as modernizações tecnológicas são fundamentais no mundo dos negócios e contribuem para a sustentabilidade.

De acordo com um estudo realizado pela Accenture, a mudança de dados para a nuvem reduz a emissão de 59 milhões de toneladas de dióxido de carbono por ano. Em comparação com a infraestrutura convencional, as migrações iniciais são capazes de reduzir as emissões em mais de 84% e podem ser ainda maiores com o desenvolvimento de aplicações específicas, chegando a 98%.

Vinícius Gallafrio, CEO da MadeinWeb, provedora de TI e transformação digital, ressalta que o armazenamento tradicional perde em diversos outros aspectos. A alternativa mais moderna, por outro lado, facilita e aprimora processos de monitoramento e gestão de ambientes de infraestrutura e serviço. Uma empresa que adota novas tecnologias melhora não somente a eficiência e diminui custos operacionais, como contribui para a sustentabilidade, com baixo consumo de energia e recursos naturais.

No entanto, para que ocorra uma real redução nos impactos causados pelas atividades da organização, CTOs (Chief Technology Officers) e CIOs (Chief Information Officers) devem agir rapidamente e com planejamento adaptável.

“A modernização tecnológica interfere na gestão de energia e resíduos, automação de processos e adoção de tecnologias mais sustentáveis. Cabe aos CTOs e aos CIOs identificarem quais áreas precisam de mudança e a partir disso, buscar soluções e capacitação de equipe, com monitoramento constante de resultados”, aponta Gallafrio.

#### **Trocas inteligentes**

Pequenas mudanças no dia a dia da empresa podem reduzir o consumo de energia, um dos principais inimigos da sustentabilidade. Como alternativa, podem ser implementados sistemas de iluminação LED e dispositivos de economia. Os sensores e sistemas de automação também podem otimizar o uso de eletricidade e reduzir custos.

O uso do papel também pode ser menor. “Esse recurso é finito e muitas vezes é desperdiçado em processos sem necessidade. As assinaturas eletrônicas e a migração para a nuvem são excelentes maneiras de diminuir o consumo”, aponta o executivo.

A adoção de tecnologias de reciclagem e tratamento de resíduos também são fundamentais para diminuir significativamente o impacto ambiental da empresa.

Por fim, Gallafrio ressalta que os CTOs e CIOs devem acompanhar os indicadores de desempenho e avaliar como essas trocas inteligentes estão ajudando a atingir metas de sustentabilidade. “A modernização melhora a imagem da empresa perante a sociedade, mostrando comprometimento e





preservação do meio ambiente, o que atrai clientes e investidores que valorizam a responsabilidade social e ambiental”, conclui.

*Fonte: Portal Porto Gente  
Data: 24/04/2023*

## **META E DIÁLOGO DESTACAM A ATUAL DIRETORIA DO PORTO DE SANTOS**

*Editor Portogente*

*Há uma força específica que tem um grande impacto no negócio portuário, o crescimento do comércio mundial.*

O ato de posse oficial da nova diretoria da autoridade portuária de Santos, ocorrido na quinta-feira (20/04), na sede da autoridade portuária, tem um simbolismo inovador por conta do compromisso e meta desses diretores (foto abaixo) de construir o túnel submerso ligando as margens do canal de acesso ao porto. Mesmo sendo inadiável, a construção do porto oceânico não foi citada pelo ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França, nem pelo presidente empossado, Anderson Pomini.

***Leia 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>

Na ótica operacional, a construção do porto oceânico tem prioridade em relação ao túnel submerso. Entretanto, ele não foi anunciado, talvez porque não está ainda decidido o modelo de sua exploração: terminal de uso privado (TUP) ou público. Neste caso, como área do porto organizado. O acesso pelo atual canal do porto está limitado aos navios de até 15 metros de calado, enquanto o porto oceânico terá profundidade para receber os maiores navios do mundo, de grandes calados.

***Leia mais \* Um porto para receber os maiores navios do mundo***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115384-um-porto-para-receber-os-maiores-navios-do-mundo>

Como Portogente já abordou, essas duas obras podem ser públicas sob concessão, na modalidade Parceria Público-Privada (PPP). O perfil da diretoria demonstra competência para fazer uma gestão bem-sucedida. E recuperar o tempo perdido com as duas últimas diretorias, a penúltima, que saiu algemada pela Polícia Federal; a última, fracassada, tinha foco na privatização e defendeu, até onde pode, o modelo australiano de autoridade portuária, sem aceitação mundial.

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

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

Entender esse momento é conveniente. Portogente vem abordando ampla e intensivamente a sua evolução pela tecnologia, inclusive o papel do sindicato no novo campo portuário, da inteligência artificial (IA) e do robô. Em especial, a substituição de papéis. Como aconteceu no transporte de sacos na cabeça subindo rampa do navio substituído e agilizado com o advento do guindaste e, tempos depois, a ligada substituída pelo contêiner.

***Leia mais \* Uma logística de ficção científica***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115151-uma-logistica-de-ficcao-cientifica>

Essa diretoria precisa se mobilizar para conseguir fazer boas entregas em 2026. O diretor de Infraestrutura Carlos Eduardo Magano tem longa experiência e muita competência para cumprir a missão de implantar o túnel submerso e o porto oceânico. Mas, isto não basta. O comentário que o presidente Anderson Pomini fez do Museu do Porto e a pouca profundidade da sua visão, para abordar a triste realidade dessa estrutura, com elogios, preocupa que possa lhe faltar percepção para viabilizar as verdadeiras e complexas metas da sua gestão para o Porto de Santos.

### **Leia mais \* Um museu do Porto/Cidade de Santos à altura dessa história**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115361-um-museu-do-porto-cidade-de-santos-a-altura-dessa-historia>



Entretanto, impõe que se aguarde atentamente as ações que serão tomadas por esta nova diretoria e desejar que essas atendam às demandas para um desempenho excelente do Porto de Santos estendido ao porto oceânico de São Vicente-Praia Grande. Assim, no horizonte do desenvolvimento da sua região, da expansão da sua hinterlândia e do progresso do Brasil. Como é narrada a brilhante história deste porto.

### **Leia ainda \* A história do Porto de Santos não se cala**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114725-a-historia-do-porto-de-santos-nao-se-cala>

### **Nova diretoria**

O novo diretor-presidente, Anderson Pomini é advogado, com vasta experiência em Direito Público, Constitucional, Político e Eleitoral; mestre em Direito Político e Econômico pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, de São Paulo, com especialização em Direito Constitucional e Político e graduação pelas Faculdades Metropolitanas Unidas – FMU/SP e pela Escola Judiciária do TRE/SP.

Pomini foi secretário de Justiça do município de São Paulo; secretário parlamentar na Câmara dos Deputados; atuou na OAB/seção SP, e fundou o escritório de advocacia Pomini Sociedade de Advogados. Tem especialização em Direito Eleitoral e Processual Eleitoral pela Escola Judiciária Eleitoral do Estado de São Paulo do Tribunal Regional Eleitoral e larga experiência na área do Direito Público.

A formação da nova diretoria da APS se completa com a aprovação da advogada Bernadete Bacellar do Carmo Mercier, para Administração e Finanças; do engenheiro Carlos Magano, para Infraestrutura; do engenheiro Eduardo Lustoza, para Desenvolvimento de Negócios e Regulação, e do engenheiro Antônio de Pádua de Deus Andrade, para Operações. (Fonte: Assessoria Especial de Comunicação | Ministério dos Portos e Aeroportos)

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/04/2023

# BE NEWS

## BE NEWS – BRASIL EXPORT

### EDITORIAL – INVESTIMENTOS CRUCIAIS

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

O anúncio de que o projeto TechHub H2V, do Complexo Industrial Portuário de Suape (PE), foi selecionado para receber um financiamento de R\$ 21 milhões, para desenvolver tecnologias destinadas à produção de hidrogênio verde, é uma excelente notícia para o Brasil. O País tem uma matriz energética limpa e uma capacidade impressionante de produzir hidrogênio verde para consumo próprio e para exportação, e deve aproveitar essa vantagem para se tornar um líder mundial na produção desse combustível sustentável.

O hidrogênio verde é uma fonte de energia renovável que é produzida a partir de eletricidade gerada por fontes limpas, como a energia solar e eólica. Ele pode ser utilizado como combustível em diversas áreas, como na indústria, no transporte, na geração de energia elétrica e no aquecimento de



edifícios. Além disso, a produção de hidrogênio verde não emite gases de efeito estufa e não contribui para o aquecimento global.

Investir em hidrogênio verde é, portanto, uma maneira eficaz de promover a sustentabilidade e a transição para uma economia de baixo carbono. O Brasil tem um enorme potencial para a produção de hidrogênio verde, graças a sua matriz energética limpa e à disponibilidade de fontes renováveis de energia. O País deve, portanto, aproveitar essa vantagem para desenvolver um setor de hidrogênio verde robusto e competitivo.

Para isso, é fundamental que o setor privado e as autoridades brasileiras invistam em infraestrutura e tecnologia para a produção, armazenamento e transporte de hidrogênio verde. Os portos brasileiros, em particular, devem estar preparados para movimentar essa carga, que tem um grande potencial de exportação. Os investimentos em hidrogênio verde também podem contribuir para o desenvolvimento econômico do país, gerando empregos e promovendo a inovação.

Além disso, é importante que o Brasil estabeleça parcerias internacionais para o desenvolvimento do setor de hidrogênio verde. A colaboração com países líderes nessa área, como a Alemanha, pode ajudar a acelerar o desenvolvimento tecnológico e a expandir as oportunidades de exportação do país.

Em resumo, os investimentos em hidrogênio verde são cruciais para a sustentabilidade e o desenvolvimento econômico do Brasil. É hora de o país aproveitar seu potencial para se tornar um líder mundial na produção desse combustível sustentável e promover a transição para uma economia de baixo carbono.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 24/04/2023*

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

### **SANTOS: REVITALIZAÇÃO 1**

O novo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, confirmou em um vídeo em suas redes sociais, no último sábado, dia 22, o plano de revitalização dos armazéns 1 a 4, também conhecidos como Armazéns do Valongo. Como destacado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, durante apresentação da nova diretoria da APS na quinta-feira passada, dia 20, a ideia é que o local seja um centro de lazer e turismo, que poderá ser integrado ao Centro Histórico de Santos e permitirá que a população tenha acesso à área do complexo marítimo.

### **SANTOS: REVITALIZAÇÃO 2**

Nesse vídeo postado nas redes sociais, Pomini explicou que destacava esse projeto de revitalização como uma homenagem aos 522 anos do Descobrimento do Brasil. Lembrando da importância histórica da região dos armazéns do Valongo, onde foi inaugurado o primeiro trecho de cais acostável do Porto de Santos, em 2 de fevereiro de 1892, marcando o início de sua história moderna. O presidente da APS ainda informou que a recuperação dessa área será realizada pela companhia sob o comando da Prefeitura de Santos (SP). E convidou a comunidade a participar dessas ações.

### **SANTOS: CAMINHONEIROS**

Ainda sobre Santos, caminhoneiros que atuam no complexo portuário estão insatisfeitos com a demora nas obras da Avenida Perimetral. E devem levar a questão à nova diretoria da APS, especialmente ao presidente Anderson Pomini e ao novo diretor de Operações Antônio de Pádua Andrade.

### **CNH**

Os governos do Brasil e de Portugal querem implantar o reconhecimento mútuo de suas carteiras de habilitação, ou seja, a licença brasileira para dirigir será reconhecida pelas autoridades portuguesas e vice-versa. O tema foi objeto de um memorando de entendimento assinado pelo presidente Luiz



Inácio Lula da Silva e representantes do país europeu no último sábado, dia 22, durante a 13ª Cúpula Luso-Brasileira, em Lisboa. A regra já é válida para imigrantes. A ideia, agora, é ampliar o direito para visitantes. Outros 12 acordos foram assinados entre as duas nações no evento.

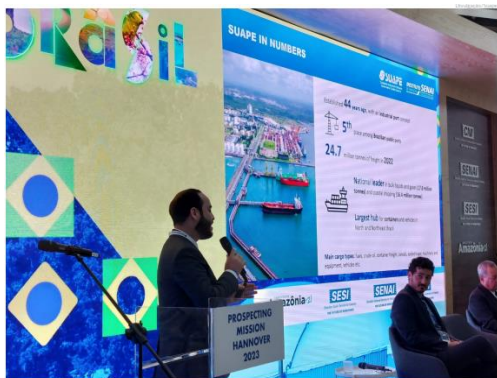
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/04/2023

## REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE TERÁ SUPORTE INTERNACIONAL PARA DESENVOLVER HIDROGÊNIO VERDE

Projeto TechHub H2V, que visa desenvolver tecnologias para o novo combustível, foi selecionado por federação alemã

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



**O anúncio do financiamento ao TechHub H2V foi divulgado durante a Feira de Hannover, na Alemanha, que reuniu representantes de instituições e autoridades ligadas ao setor**

**COM A CONSOLIDAÇÃO DO TECHHUB, VAMOS EMPREENDER TODOS OS ESFORÇOS PARA NOS TORNAR REFERÊNCIA INTERNACIONAL NA PRODUÇÃO DO COMBUSTÍVEL DO FUTURO”**

**MARCIO GUIOT**  
diretor-presidente de Suape

O projeto TechHub H2V do Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) foi selecionado pela Federação Alemã de Associações de Pesquisa Industrial (AIF) e pelo Senai, na chamada bilateral Brasil-Alemanha, para receber um financiamento de R\$ 21 milhões.

O montante dará suporte ao centro de testagem para desenvolver tecnologias destinadas à produção de hidrogênio verde (H2V). O anúncio foi divulgado durante a Feira de Hannover, no norte da Alemanha, encerrada na última sexta-feira (20). O evento reuniu representantes de diversas instituições e autoridades ligadas ao setor.

“Ser selecionado para participar de um projeto tão importante para a sustentabilidade no planeta é uma grande conquista para nosso complexo. O cuidado com o meio ambiente é uma das nossas prioridades e com a consolidação do TechHub, vamos empreender todos os esforços para nos tornar referência internacional na produção do combustível do futuro”, afirma o diretor-presidente de Suape, Marcio Guiot.

Os projetos selecionados vão ser submetidos a uma segunda fase, prevista para julho, com resultado divulgado em setembro. As propostas escolhidas terão que ser desenvolvidas no prazo de 12 a 36 meses, com início previsto para 2024. A coordenação será realizada pelo Instituto Senai de Inovação em Tecnologia da Informação e Comunicação (TICs), do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai).

“Vamos construir algo inovador, pioneiro e sustentável para o planeta. A ideia é transformar o Complexo de Suape em um laboratório vivo de pesquisa, desenvolvimento e inovação com foco no combustível sustentável, nos tornando uma matriz energética limpa, com imensa capacidade de produção, tanto para consumo próprio quanto para distribuição para o Nordeste, outras partes do país e até exterior”, ressalta o diretor de Sustentabilidade do atracadouro pernambucano, Carlos Cavalcanti.

Além do TechHub de Suape, que será desenvolvido pelo Senai-Pernambuco, as aplicações vão se concentrar em mais dois polos de desenvolvimento tecnológico no Brasil, como o Parque Senai Cimatic, na Bahia, e o Centro Verde de Hidrogênio de Balbina, no Amazonas. O objetivo é conectar projetos de transição energética em andamento para aceleração de rotas tecnológicas e conexão com empresas produtoras e off-takers (consumidores) de hidrogênio verde.

“Uma grande oportunidade para o Brasil, dado que temos a matriz energética mais limpa do mundo e uma capacidade impressionante de produção de hidrogênio verde para consumo próprio e para distribuição mundial”, avalia o diretor de Inovação e Tecnologia do Senai, Jefferson Gomes, que participou da feira em Hannover.

### Parceria com Reino Unido

O Reino Unido é mais um parceiro para o desenvolvimento de pesquisas e produção de hidrogênio verde em Suape. A parceria começou no mês passado, durante a Hydrogen Opportunities in Brazil, ocorrido em Londres, capital britânica.

Na oportunidade, o diretor-presidente da Suape, Marcio Guiot, e o diretor de Sustentabilidade da empresa, Carlos Cavalcanti, apresentaram o potencial estratégico de Suape e os projetos de H2V em andamento e previstos no complexo para uma plateia composta por empresários do setor de energias renováveis e pesquisadores da área.

“A conexão é fundamental para mapear as oportunidades em toda cadeia de valor do H2V e estabelecer parcerias com centros de pesquisa de energias renováveis do mundo”, pontua Carlos Cavalcanti.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/04/2023

## REGIÃO NORDESTE - SUFRAMA SOLICITA READEQUAÇÃO DE SALÁRIOS E NECESSIDADE DE NOVO CONCURSO PÚBLICO

Pedido, embasado em dados técnicos, foi enviado ao Ministério do Desenvolvimento

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



**O TCU concluiu que a Suframa é a que possui o nono maior poder de regulação entre os 72 órgãos ou entidades identificados pela corte Crédito: Divulgação**

A Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) solicitou ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) a readequação e atualização do plano de cargos e salários dos funcionários de carreira da autarquia e a necessidade de realização de um novo concurso público.

O pedido foi embasado em levantamentos técnicos que mostram a variedade e a complexidade das atividades e macroprocessos desempenhados pela Suframa.

Os estudos ressaltam ainda que foram órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União (TCU), que recomendaram a criação de um plano de carreira com remuneração compatível às amplas responsabilidades exercidas pela autarquia.

Um exemplo dado pelo TCU quanto à complexidade das funções desempenhadas pela Suframa cita o poder de regulação, que pode impactar a vida das pessoas e as atividades de empresas e setores por ela regulados.

O TCU identificou que, no Brasil, existem 72 órgãos ou entidades com poder de regulação. Desse total, o tribunal concluiu que a Suframa é a que possui o nono maior poder de regulação, superando órgãos como a Receita Federal, a Controladoria-Geral da União e o Ministério da Agricultura e Pecuária.

A proposta para a atualização remuneratória do vencimento básico e da gratificação de desempenho da Suframa tem como base o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

O estudo levou em consideração a projeção de 6,79% para a inflação em 2023 – uma perda acumulada de poder de compra pelos servidores de 51,25% desde janeiro de 2016, quando ocorreu a última concessão de reajuste para a autarquia.

No mesmo ofício, a Suframa também solicitou aprimoramento nos valores pagos e na metodologia da concessão da gratificação de qualificação, que atualmente contempla apenas servidores de nível superior da autarquia e em um quantitativo de aproximadamente 45% do total.

A proposta é beneficiar os servidores, independentemente do nível de escolaridade do cargo exercido, e também eliminar a necessidade de concorrência interna semestral.

### Concurso

Em relação ao concurso público, inicialmente o pedido contempla 200 vagas para cargos de nível superior em diversas formações. A intenção é suprir parte da força de trabalho perdida entre 2018 e 2022, já que neste período a Suframa deixou de contar com mais de 18% do seu efetivo.

“A necessidade de valorização dos servidores da Suframa e do reforço do quadro de pessoal da instituição já foi verificada pelo próprio ministro do MDIC e vice-presidente, Geraldo Alckmin, bem como pelas equipes do Ministério que estiveram recentemente em Manaus”, explicou Marcelo Pereira, superintendente interino da Suframa.

Marcelo ressalta que “para termos uma Zona Franca de Manaus fortalecida, em condições de contribuir para a proposta de neointustrialização do país com foco na economia verde e em inovações tecnológicas, precisamos também ter uma Suframa forte, com o corpo técnico motivado, bem remunerado e cada vez mais empenhado no desempenho de suas funções estratégicas para o desenvolvimento da Amazônia e do país”.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 24/04/2023*

## REGIÃO CENTRO-OESTE - NOVA LICITAÇÃO PARA GESTÃO DO PORTO SECO DE CORUMBÁ DEVE SER LANÇADA EM AGOSTO

Enquanto isso, Agesa segue administrando a estação aduaneira em caráter transitório

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



**A atual estrutura do Porto Seco de Corumbá é de 250 mil m<sup>2</sup>, mas no edital do ano passado foi exigida a ampliação para 379 mil m<sup>2</sup> Crédito: Divulgação/Receita Federal**

A Receita Federal deve lançar até agosto deste ano um edital para administração do Porto Seco de Corumbá (MS), que movimenta cargas importadas e exportadas, em uma área a 428 quilômetros de Campo Grande, capital do estado. A informação consta no Diário Oficial da União do último dia 18. Segundo o órgão

federal, todo o processo deve estar concluído até o fim deste ano.

Enquanto isso, a Armazéns Gerais Alfandegados de Mato Grosso do Sul Ltda (Agesa) segue administrando a estação aduaneira em caráter transitório.

No histórico, a concessão da Agesa terminou em 2008, mas foi prorrogada por mais 10 anos, prazo que se encerrou em 2018. A companhia pediu então mais uma prorrogação adicional de 10 anos, o



que foi negado pela Justiça Federal. Porém, uma liminar garantiu à empresa o direito de seguir na gestão do porto seco até que seja realizada uma nova licitação.

O novo edital será a segunda tentativa de contratar uma empresa que administre a movimentação de importação e exportação na fronteira com a Bolívia. No ano passado, a Receita Federal abriu um processo, mas nenhuma empresa atendeu às exigências e a licitação fracassou.

O edital sofreu alterações e, atualmente, está sob análise da Advocacia-Geral da União (AGU) antes da publicação.

### Estrutura

O Porto Seco de Corumbá recebe cargas de todo o país, principalmente das regiões Sul e Sudeste.

Há tempos o governo do Estado defende a necessidade de que o porto seco contemple mais modais, em especial o ferroviário. Outra reivindicação tem a ver com a ampliação da estrutura.

A atual estrutura do porto seco é de 250 mil m<sup>2</sup>, mas no edital do ano passado foi exigida a ampliação para 379 mil m<sup>2</sup>.

Estimativas também apontam que passam pela estação aduaneira de Corumbá R\$1 bilhão por ano em cargas de importação e exportação.

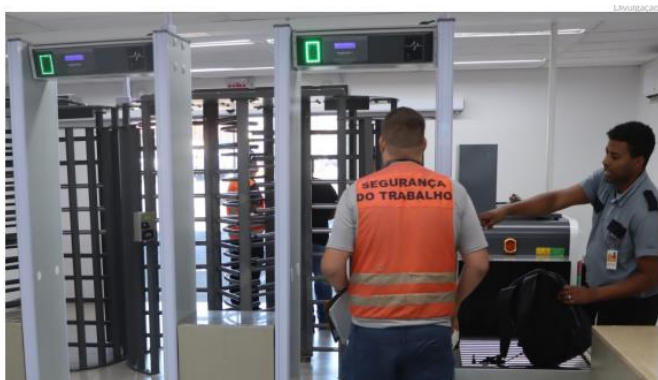
*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 24/04/2023*

## REGIÃO SUL - SÃO FRANCISCO DO SUL CONCLUI MODERNIZAÇÃO DO CONTROLE DE ACESSO À ÁREA OPERACIONAL

Por ser em uma área alfandegada, sistema tem que estar de acordo com as regras e determinações da Receita Federal

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



**A nova instalação agora conta com quatro detectores de metais e quatro catracas torniquete, além de um scanner de bagagem, similar aos existentes em aeroportos Crédito: Divulgação**

O Porto de São Francisco do Sul (SC) anunciou a conclusão do novo controle de acesso de pessoas à área operacional. De acordo com a SCPAR São Francisco do Sul Autoridade Portuária, o sistema implantado esta semana oferece mais agilidade e segurança no processo de entrada e saída ao local onde os navios

realizam a movimentação de carga.

Por ser em uma área alfandegada, o sistema tem que estar de acordo com as regras e determinações da Receita Federal e, para isso, foram renovados e modernizados todos os equipamentos.

A nova instalação agora conta com quatro detectores de metais e quatro catracas torniquete, além de um scanner de bagagem, similar aos existentes em aeroportos. Por ele devem passar, obrigatoriamente, todas as mochilas e malas que entrarem na área operacional do porto.

Também foram instaladas quatro câmeras de controle geral da área, que podem ser acessadas remotamente pela Receita Federal. Antes disso, segundo a Autoridade Portuária, havia somente duas câmeras para o órgão federal e o espaço não possuía scanner.

O local físico também foi revitalizado: o recinto é maior e conta com uma sala climatizada e dotada de cadeiras para eventual espera, o que oferece mais conforto aos visitantes.

“Estamos priorizando as obras que melhorem as condições de funcionamento do Porto. O emprego de tecnologias mais modernas de controle de acesso de pessoas faz parte da estratégia de assegurar que São Francisco do Sul possa se tornar referência em matéria de segurança portuária”, destacou Cleverton Vieira, presidente do Porto de São Francisco do Sul, que afirmou ainda que a obra foi concluída em menos de um mês.

Diariamente, as catracas rodam em média 10 mil vezes, contando a entrada e saída de trabalhadores portuários, tripulantes dos navios e servidores do Porto (muitos, passam várias vezes por dia).

O novo sistema também é integrado aos gates de acesso dos caminhões ao Porto. Assim, o motorista que fizer a biometria manual ao adentrar no complexo portuário com o veículo, também poderá entrar e sair da área operacional, a pé, quando necessário, utilizando o mesmo sistema.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 24/04/2023

## PORTUGAL - PORTUGAL E SENEGAL REFORÇAM COOPERAÇÃO NAS ÁREAS DE PESCA E PORTOS

Os dois países assinaram memorandos envolvendo os segmentos, além do turismo e diplomacia  
Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



*O anúncio do acordo foi feito pelo ministro português dos Negócios Estrangeiros, João Gomes Cravinho, e pela ministra das Relações Exteriores do Senegal, Aïssata Tall Sall. Crédito: Divulgação/República Portuguesa*

Portugal e o Senegal anunciaram que assinaram memorandos de entendimento com o objetivo de fortalecer a troca de conhecimento nas áreas de pesca, portos, turismo e diplomacia.

O anúncio foi feito pelo ministro português dos Negócios Estrangeiros, João Gomes Cravinho, e pela ministra das Relações Exteriores do Senegal, Aïssata Tall Sall, no último dia 13, durante a 3ª Comissão Mista Luso-Senegalesa, em Dacar, capital do país africano.

“Assinamos dois acordos e as nossas equipes trabalharam na identificação de outras áreas de cooperação”, disse Cravinho, explicando que se trata de “um memorando para reforçar a formação diplomática” entre as instituições dos dois países, e outro acordo na área de infraestrutura.

O ministro destacou a importância do mar e da Fileira do Pescado (associação que reúne as organizações mais representativas do setor de pesca do país); da economia azul (uso sustentável dos recursos do oceano para o desenvolvimento econômico); e da cooperação entre Portugal e Senegal, que faz fronteira com a Guiné-Bissau.

Cravinho revelou ainda que o secretário de Estado do Mar, José Maria Costa, e a secretária de Estado das Pescas, Teresa Coelho, identificaram oportunidades nestas áreas que podem ser desenvolvidas de forma conjunta pelos dois países.

Para o ministro, estes setores estão “em transformação e, além da pesca, há novas oportunidades, por exemplo, para explorar o mar para indústrias farmacêuticas e cosméticas”, disse.



A ministra senegalesa reforçou que a economia do mar, a sua proteção, mas também “a gestão e exploração dos portos” são áreas da economia que os dois países devem aprofundar.

“O Senegal felicita a experiência que Portugal tem neste setor e quer pôr à disposição do nosso país”, citou Aïssata Tall Sall.

Aïssata também disse que vê “caminhos de cooperação possível” para o setor da marinha mercante e “formação turística e hoteleira”, frisando que o seu país quer com Portugal uma cooperação “mais vasta e mais intensa”.

Durante a visita ao Senegal, o ministro dos Negócios Estrangeiros visitou também o Porto de Bargny-Sendou e o Centro de Língua Portuguesa da Universidade Cheikh Anta Diop.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 24/04/2023*

## BE JOB - SETORES DE TRANSPORTES E PORTUÁRIO TÊM VAGAS PARA VÁRIOS NÍVEIS DE ESCOLARIDADE

A coluna BE Job traz oportunidades de emprego em empresas dos setores portuário, de logística e transportes. Há oportunidades para candidatos com Ensino Médio e Superior. Confira a seguir.

Por VITORIA MALAFATI [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

### REGIÃO SUDESTE

#### Ensino Médio

##### Assistente de Relacionamento com Clientes

**Empresa:** Santos Brasil

**Cidade:** Santos (SP)

**Período:** Tempo Integral

**Atividade:** Realizar atendimento aos clientes da Santos Brasil por meio dos canais de contato da companhia, esclarecendo dúvidas, prestando orientações acerca dos serviços oferecidos pela empresa e atendendo às solicitações em geral, de acordo com as diretrizes internas;

Acompanhar manifestações de clientes que possuem contratos comerciais, dando suporte aos Analistas de Relacionamento com Clientes, propiciando um atendimento

**Requisitos:** Ensino Médio Completo (Obrigatório). Ensino Técnico em Comex, Logística, Adm (diferencial)

**Inscrições:** <https://curt.link/5VAhld>

##### Controlador de Acesso Logístico

**Empresa:** Santos Brasil

**Cidade:** São Bernardo do Campo (SP)

**Período:** Tempo integral

**Atividade:** Ter o controle de acesso no centro logístico envolvendo patrimônio;

Controle de acesso pessoas, veículos, materiais, equipamentos;

Validação de documentos visando o cumprimento das normas de Segurança Patrimonial e normas internas da Santos Brasil Participações.

**Requisitos:** Ensino Médio Completo.

**Desejável:** Experiência na área de Segurança Privada e/ou Segurança Pública ou atendimento.

**Inscrições:** <https://curt.link/f5SY2x>



### ***Ensino Superior***

#### ***Assistente de Transporte***

**Empresa:** Santos Brasil

**Cidade:** Santos (SP)

**Período:** Tempo integral

**Atividade:** Realizar a conferência, confecção e agendamento documental das viagens no transporte;

Realizar as devidas baixas documentais no sistema, através da entrega realizada no cliente ou terminais de embarque;

Conferir as solicitações de transporte, lacre, peso e quantidade;

**Requisitos:** Superior Completo ou Cursando (Área de Formação – Logística, Administração, Gestão Portuária, Comércio Exterior);

Conhecimento em pacote office intermediário.

**Inscrições:** <https://curt.link/vVeN8K>

### ***REGIÃO SUL***

#### ***Ensino Superior (cursando)***

##### ***Assistente de Compras***

**Empresa:** Bunge

**Cidade:** Gaspar (SC)

**Período:** Tempo integral

**Atividade:** Realizar as atividades do processo transacional do PTP – Service Delivery;

Auxiliar na melhoria contínua e manutenção dos processos de follow up e fiscais em compras;

Realizar as tratativas de divergências entre pedido de compras x fornecedor;

**Requisitos:** cursando ensino superior em Administração, Ciências Contábeis, Logística, Economia e áreas afins;

Experiência em processos Administrativos, fiscal ou Controladoria.

**Inscrições:** <https://curt.link/DJ8rbl>

#### ***Estágio em Direito***

**Empresa:** Bunge

**Cidade:** Gaspar (SC)

**Período:** Meio período

**Atividade:** Dar suporte nos processos do setor de Matéria Prima/Originação, com elaboração e validação de garantias e realizando análise de contratos. Dar suporte nos processos do setor de Matéria Prima/Originação, com elaboração e validação de garantias e realizando análise de contratos.

**Requisitos:** Ensino Superior Cursando em Direito.

Conhecimento básico no Pacote Office.

**Inscrições:** <https://curt.link/S4c6sJ>

### ***REGIÃO NORTE***

#### ***Ensino Superior***





### ***Gestor Territorial I***

**Empresa:** Bunge

**Cidade:** Porto Nacional (TO)

**Período:** Tempo integral

**Atividade:** Realizar compra de grãos em dólar e moeda corrente, apoiando a tesouraria (Hedge dólar);

Utilização e acompanhamento das políticas de crédito;

Gestão da carteira de Clientes;

**Requisitos:** Experiência/Conhecimento no Segmento do Agro (CBOT);

Conhecimentos nas ferramentas: financeiras / FRM (Barter e ATF);

**Formação:** Ensino Superior Completo.

**Inscrições:** <https://curt.link/HHK4Wg>

### ***Ensino Médio***

#### ***AUXILIAR TÉCNICA DE MANUTENÇÃO (exclusiva para mulheres)***

**Empresa:** Vale

**Cidade:** Canaa dos Carajás (PA)

**Período:** Tempo integral

**Atividade:** Realizar gestão de ações no SAP-IM;

Realizar a gestão dos treinamentos;

Atualizar lista mestra;

**Requisitos:** Ensino Médio completo;

Conhecimento em SAP (IM e PM) – nível intermediário;

Conhecimento do Pacote Office – nível intermediário;

**Inscrições:** <https://curt.link/H3reU0>

### ***REGIÃO NORDESTE***

#### ***Ensino Médio***

#### ***VULCANIZADOR II (exclusivo para mulheres)***

**Empresa:** Vale

**Cidade:** São Luís (MA)

**Período:** Tempo integral

**Atividade:** Executar serviços de revestimento com borracha, reparos e fabricação de peças de borracha

Executar serviços de desmontagem/montagem de rolos cavaletes e decks de transportadores, de sistema de tensionamento de correias

**Requisitos:** Ensino médio completo

Experiência sólida na área de vulcanização

Conhecimento de mecânica básica, noções básicas de metrologia e desenho técnico



Possuir formação técnica e noções de informativa será considerado um diferencial

**Inscrições:** <https://curt.link/As7MQI>

**Ensino Superior**

### **SUPERVISOR (A) DE OPERAÇÃO DE TERMINAIS COBRE**

**Empresa:** Vale

**Cidade:** São Luís (MA)

**Período:** Tempo integral (noturno)

**Atividade:** Responsável pela implantação de cultura prevencionista de acidentes de trabalho, buscando eliminar riscos e fomentar ações para o atingimento do zero acidente.

Responsável por assegurar o cumprimento das programações de descarga ferroviária e embarque de Concentrado de Cobre, carregamento ferroviário e desembarque de carvão mineral, e estocagem dos produtos em armazéns e pátios,

**Requisitos:** Formação superior completa, preferencialmente engenharias correlatas, comércio exterior, preferencialmente.

Experiencia anterior em gestão de liderança direta/indireta.

Experiencia ou conhecimento em processos logísticos diversos;

Experiencia ou conhecimento de planejamento e controle de processos logísticos;

CNH B;

**Inscrições:** <https://curt.link/UJGi6J>

### **REGIÃO CENTRO-OESTE**

**Ensino Superior**

#### **Coordenador de Operação Jr**

**Empresa:** Rumo

**Cidade:** Anápolis (GO)

**Período:** tempo integral

**Atividade:** Irá atuar com Gestão de ativos, garantia confiabilidade da ferrovia para circulação de trens, gestão de pessoas (equipe própria e terceira), gestão financeira de contratos de manutenção, inspeções de campos, elaboração de relatórios técnicos, medições de serviços com apontamento de materiais, apropriações de mão de obra e baixa de anomalias, reuniões e atividades com ferramentas de segurança pessoal (DDS, auditorias, fiscalizações).

**Requisitos:** Superior Completo em Engenharias ou correlatas;

Vir da área de ferrovia;

CNH B;

**Inscrições:** <https://curt.link/hdHc3L>

#### **Coordenador Administrativo PL**

**Empresa:** Rumo

**Cidade:** Rio Verde (GO)

**Período:** Tempo integral

**Atividade:** Gestão da área de segurança.



Coordenar e orientar as atividades relacionadas às áreas de segurança do trabalho de todas as áreas dos terminais.

Orientar e acompanhar procedimentos de investigação de acidentes

Organizar e conduzir planos de treinamento em Saúde e Segurança do Trabalho

**Requisitos:** Superior Completo em Engenharias;  
Especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho com registro ativo no CREA.

Experiência com atendimento a órgãos fiscalizadores e governamentais.

Experiência com gestão de pessoas.

**Inscrições:** <https://curt.link/1fdQc4>

**Fonte:** BE NEWS – BRASIL EXPORT

**Data:** 24/04/2023



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

### REINO UNIDO AUMENTA COTAS DE IMPORTAÇÃO DE FRANGO DO BRASIL

*Informações: Brasil Agro (24 de abril de 2023 )*

O Reino Unido publicou esta semana os volumes atualizados das cotas de carne de aves do Brasil, que possibilitará um incremento nas exportações ao destino europeu.

Com o BREXIT, a União Europeia e o Reino Unido estabeleceram um acordo inicial de distribuição das cotas tarifárias (com tarifas diferenciadas) existentes para vendas de carne de aves, que indicava à ilha britânica uma cota total de 79,9 toneladas anuais de carne de frango.

Após longa e detalhada negociação conduzida pelo Ministério das Relações Exteriores do Brasil, com o apoio do Ministério da Agricultura e da ABPA (Associação Brasileira de Proteína Animal), o volume das cotas tarifárias foi expandido para 96,5 mil toneladas anuais – um incremento de 16,6 mil toneladas no período para este setor do agro.

**“A divisão inicial não condizia com a realidade de mercado. Agora, as cotas para o Reino Unido foram expandidas em praticamente todas as linhas tarifárias Os destaques foram frango cozido e frango salgado. Deveremos já ver resultados positivos em nossas exportações a partir de julho, quando a cota entrará em vigor”, diz Luís Rua, diretor de mercados da ABPA.**

Segundo o presidente da entidade, Ricardo Santin, estas alterações deverão gerar uma receita adicional de mais de US\$ 60 milhões nas vendas dos produtos avícolas para o Reino Unido.

**“Foi uma importante conquista do Ministério das Relações Exteriores e do Ministério da Agricultura, que deverá gerar impactos positivos relevantes no saldo geral dos embarques avícolas do país ainda este ano, além de consolidar o Brasil como grande parceiro no fornecimento de produtos avícolas para o mercado britânico”, avalia Santin (Forbes, 20/4/23)**

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

**Data:** 24/04/2023

## BRASIL CAMINHA PARA AUMENTAR A EXPORTAÇÃO DE PEIXES EM 2023

*Informações: FORBES (24 de abril de 2023 )*



O Brasil deve aumentar as exportações de peixes em 2023, principalmente de tilápia inteira e filés congelados. A tilápia é hoje o peixe mais cultivado no país. As expectativas são otimistas, com base no que ocorreu em 2022. As exportações da piscicultura brasileira aumentaram 15% em faturamento, chegando a US\$ 23,8 milhões. Foi o maior na história do setor. Os dados foram compilados pela Embrapa Pesca e Aquicultura, unidade localizada em (TO), em parceria com a PeixeBR (Associação Brasileira da Piscicultura), com base na Secex (Secretaria de Comércio Exterior).

“O crescimento do setor é o resultado de uma maior profissionalização e um aumento da escala de produção das empresas, permitindo a entrada no mercado internacional que é bastante exigente em termos de qualidade e volume”, diz Manoel Xavier Pedroza Filho, pesquisador da Embrapa. “Ao mesmo tempo, o mercado interno tem apresentando períodos de estagnação no consumo de peixes, levando a uma queda na demanda e nos preços. Nesse contexto, a exportação surge como uma alternativa para o escoamento da produção, diminuindo a dependência das empresas de um só mercado.”

As empresas da cadeia do peixe preveem um aumento das exportações de produtos de tilápia congelados, em especial no segundo semestre. A perspectiva de reabertura do mercado europeu para o pescado brasileiro – fechado desde 2018 – deve contribuir para um aumento das exportações de produtos da piscicultura. Há, também, uma tendência de ampliação de abertura de novos mercados. Por exemplo, várias empresas exportadoras de tilápia já possuem certificação Halal, o que possibilita acessar diversos mercados de países árabes.

No ano passado, a tilápia foi o peixe mais vendido, dando um salto de 28% nas exportações em relação a 2021, totalizando US\$ 23,2 milhões. Líder absoluto entre os países que importam peixes brasileiros, os Estados Unidos foram os responsáveis por 81% das vendas nacionais, seguidos do Canadá, com apenas 5%, Taiwan, Líbia e México. As exportações para os Estados Unidos aumentaram 43% no ano, atingindo US\$ 19 milhões. Apesar de não ter havido embarques para a Líbia no quarto trimestre, o destino teve um aumento de 550% nas exportações no acumulado de 2022.

“A pauta de exportação da piscicultura para os Estados Unidos é concentrada nas categorias de peixes inteiros congelados, filés frescos ou refrigerados e filés congelados. Estes últimos com aumento de 80% nas exportações, o que reforça uma tendência verificada ao longo de 2021 de crescimento desta categoria”, diz Pedroza. Para o Canadá, o principal produto exportado também foram os peixes inteiros congelados, representando 79% (US\$ 941 mil). Já para Taiwan (Formosa), a principal categoria foi dos subprodutos impróprios para alimentação humana (US\$ 531 mil), a qual inclui itens como óleos, farinhas e escamas.

Entre os estados que mais exportaram produtos de piscicultura, o destaque foi para o Paraná, responsável por 58% do total exportado, com aumento de 114% em relação ao ano anterior. Na segunda posição aparece o Mato Grosso do Sul, com 18% do total, seguido pela Bahia, com 11%. Merece destaque São Paulo, com 127% de crescimento em relação a 2021.

Em relação aos preços da tilápia pagos ao produtor, desde o segundo semestre de 2022, eles têm se mantido em alta, como reflexo de uma redução dos povoamentos em meses anteriores, segundo dados do Cepea/USP (Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada da Universidade de São Paulo).

A piscicultura no Brasil, embora tenha um enorme potencial, é uma atividade com menos de uma década de existência e enfrenta diversos gargalos importantes, tais como a alta dos custos de produção, a elevada burocracia nos processos de licenciamento ambiental e a necessidade de tecnologias para a produção de espécies nativas.

Mas, para Pedroza, o setor produtivo aos poucos está se estruturando. “Além disso, a Embrapa é uma das instituições que têm desenvolvido pesquisas para minimizar os gargalos tecnológicos, por meio de ações como a Plataforma Aquaplus (análise genética), tecnologias para melhoria de





qualidade de rações, melhoramento genético de espécies nativas e plataformas digitais de inteligência para a aquicultura como CIAqui e o SITE Aquicultura”, aponta.

O Brasil é um dos países que possui o maior potencial para crescimento da piscicultura em águas continentais em todo o mundo. Isso se deve não apenas ao fato de possuir a maior reserva de água doce mundial, mas também devido à grande oferta de grãos para produção de ração e a existência de uma cadeia produtiva já bem estruturada.

Empresas que atuam há décadas em outros setores de proteína animal – tais como frangos e suínos – estão investindo na cadeia da tilápia, como forma de diversificar seus investimentos. Na região oeste do Paraná algumas cooperativas agrícolas já são grandes produtoras de tilápia, operando no mesmo sistema de integração vertical utilizado para a produção de frangos. Aliado a uma produção já consolidada, existe uma perspectiva de crescimento da demanda, tanto no mercado interno como externo. (Com Embrapa)

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

*Data: 24/04/2023*

## **MINISTRO FÁVARO DISCUTE NOVAS POSSIBILIDADES PARA PRODUTOS BRASILEIROS NO REINO UNIDO**

*Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (24 de abril de 2023 )*

Em agenda de expansão de mercado do agronegócio brasileiro, o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, participou de reunião de trabalho com a secretária de Estado de Meio Ambiente, Alimentação e Assuntos Rurais do Reino Unido, Thérèse Coffey, nesta quarta-feira (19), em Londres.

Durante o encontro, foram tratadas as propostas de abertura de novos mercados para os produtos brasileiros, em especial as proteínas animais. Desde o início deste ano, o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) já anunciou a abertura de 14 novos mercados.

“Estamos vivendo um grande momento para o agronegócio e trabalhando para aproveitar as oportunidades que o humor do mundo em relação ao governo do presidente Lula está nos oferecendo. O resultado disso se reflete, não apenas na nossa balança comercial, mas na geração de empregos nos municípios em todo o ciclo do agro”, explicou o ministro Carlos Fávaro.

Tendo em vista que o Reino Unido importa quase 50% dos alimentos e bebidas que consome, o Brasil tem claro potencial para aumentar sua participação como exportador de produtos agropecuários ao mercado britânico. No ano passado, as exportações do Agronegócio brasileiro para o Reino Unido cresceram 37,9% em valor.

### **Café**

Na Inglaterra, o ministro encontrou-se com a brasileira Vanúsia Nogueira, primeira mulher eleita para comandar a Organização Internacional do Café (OIC) em uma reunião na sede da entidade, na terça-feira (18), data em que o Brasil quitou todas as suas obrigações com o organismo global responsável por 98% dos grãos produzidos no mundo.

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

*Data: 24/04/2023*

## **RODOANEL NORTE: TRECHO TERÁ USO DO SISTEMA FREE FLOW, QUE DISPENSA PRAÇAS DE PEDÁGIO**

*Informações: Governo do Estado de São Paulo (24 de abril de 2023 )*

O trecho norte do Rodoanel, cujo leilão de concessão pelo Governo de SP à iniciativa privada foi realizado no dia 14 de março, terá uso exclusivo do sistema free flow (fluxo livre), tecnologia com sensores que calcula a tarifa por quilômetro rodado.

Com isso, é eliminada a necessidade de o motorista parar nas praças de pedágio, com consequente redução do tempo de viagem.



O governador Tarcísio de Freitas destacou a importância da tecnologia para a melhora no tráfego da rodovia e afirmou que o objetivo é implantar o sistema nas demais rodovias concedidas.

“É algo que vamos implantar em todo o estado; vamos aposentar todas as praças de pedágio em todo o estado de São Paulo. Com o sistema, o motorista passa a pagar uma tarifa mais justa pelo o que realmente utiliza da rodovia, e de forma mais simples e ágil”, afirmou Tarcísio.

O sistema funciona da seguinte forma: quando o veículo passa pelo pórtico, as câmeras com tecnologia OCR (Optical Character Recognition, ou Reconhecimento Ótico de Caracteres) fazem a leitura das imagens frontal e traseira das placas. Um scanner a laser faz a identificação e o dimensionamento dos veículos em tempo real, capturando as características como altura, largura, comprimento, trajeto e velocidade de carros, motos, ônibus, entre outros parâmetros.

As informações são complementadas pelas antenas de identificação e câmeras de monitoramento e enviadas para um sistema central, responsável por receber e processar todos os dados. Os usuários que possuírem TAGs – dispositivos acoplados no para-brisa dos veículos – farão o pagamento automático. Já os usuários que não possuírem TAG pagarão a tarifa posteriormente, por meio de plataforma digital a ser implementada pela concessionária.

### **Leilão do Rodoanel Norte**

O Governo de São Paulo realizou o leilão de concessão do Trecho Norte do Rodoanel à iniciativa privada no dia 14 de março. O lote foi arrematado pela Via Appia FIP Infraestrutura. O grupo deve ter a concessão dos serviços de operação, manutenção e realização dos investimentos necessários para a exploração do sistema rodoviário pelo prazo de 31 anos. Foram apresentadas quatro propostas pelo empreendimento.

O vencedor da licitação fica responsável pela retomada e conclusão do Rodoanel Norte – o empreendimento foi paralisado em 2018. Ao todo, o projeto está orçado em R\$ 3,4 bilhões.

Dentre as melhorias previstas estão a construção de sete túneis duplos, 107 obras de arte especiais, quatro paradas para cargas especiais, duas bases do Serviço de Atendimento aos Usuários (SAU), dois Postos Gerais de Fiscalização (PGF), duas balanças de pesagem, câmeras de monitoramento, além de veículos operacionais (ambulâncias, guinchos, caminhão pipa e inspeção de tráfego) para atender toda a extensão da rodovia. Com a conclusão dessas obras, o Rodoanel passa a contar com 175 quilômetros de extensão.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 24/04/2023*



### **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

#### **O QUE É DIESEL VERDE E O QUE ESTÁ EM DISPUTA NO MERCADO BRASILEIRO DE BIOCOMBUSTÍVEIS**

Saiba por que um dos biocombustíveis mais consumidos do mundo está dividindo o Congresso Nacional e porque ele não deve ser confundido com o diesel R5 da Petrobras

*Por Millena Brasil 24 de abril de 2023 Em Biocombustíveis, Notícias*

BRASÍLIA – Um dos biocombustíveis mais consumidos no mundo, o diesel verde começa a ganhar espaço no Brasil como alternativa para reduzir as emissões no transporte, especialmente de carga e aviação.



**15 veículos da BR Aviation serão abastecidos com diesel verde (Foto: Divulgação)**

Veja nessa reportagem o que você precisa saber sobre o diesel verde:

- O que é diesel verde
- Os primeiros projetos no Brasil
- A diferença entre diesel verde e biodiesel
- A disputa dos biocombustíveis no Congresso
- A polêmica do diesel R da Petrobras

### O que é diesel verde

O diesel verde é um combustível 100% renovável, produzido a partir do processamento de óleos vegetais – como soja, mamona e palma – ou gorduras animais.

Como tem a composição semelhante ao óleo diesel de origem fóssil, o diesel verde pode ser acrescentado ao diesel mineral em qualquer proporção e, até mesmo, ser substituído de forma integral.

É um combustível chamado drop-in, ou seja, que mantém as suas características. Assim, os motores não precisam ser alterados para sua utilização.

Além disso, o diesel verde pode ser fabricado por diferentes rotas tecnológicas como: hidrotratamento, síntese de gás proveniente de biomassa, fermentação ou oligomerização de álcoois.

O HVO (óleo vegetal hidrotratado, na sigla em inglês) é o tipo de diesel verde mais produzido no mundo, por isso, é frequentemente relacionado ao combustível. Também é o terceiro biocombustível mais consumido mundialmente, atrás apenas do etanol e do biodiesel.

### Os primeiros projetos no Brasil

Ainda não há previsão legal para uso do diesel verde no país. No entanto, os primeiros testes com o combustível já estão sendo feitos.

Ano passado, a Vibra Energia anunciou que terá exclusividade na compra por cinco anos do combustível produzido pela primeira biorrefinaria dedicada à geração de HVO no Brasil, localizada em Manaus.

A usina terá capacidade produtiva de 500 mil toneladas de combustível por ano. De acordo com a distribuidora, a planta poderá abastecer toda a região Norte do país.

Enquanto o Brasil ainda não regulamenta o uso do HVO, uma das rotas do diesel verde, a Europa e os Estados Unidos estão aumentando a produção de biocombustíveis avançados, como SAF (sigla em inglês para combustível sustentável de aviação) e o próprio diesel verde, em seus territórios. Os dois produtos são fabricados em biorrefinarias e dependem um do outro para ter viabilidade econômica.

### A diferença entre diesel verde e biodiesel

Frequentemente o diesel verde é confundido com o biodiesel, que também é um combustível limpo, mas com propriedades distintas.

O biodiesel é um combustível derivado de biomassa, obtido a partir da reação de óleos ou gorduras – vegetais ou animais – com um álcool, sendo o metanol o mais utilizado. Esse processo é conhecido como transesterificação.

A própria Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) diferencia os dois biocombustíveis, por entender que são “quimicamente distintos”.

No entanto, a especificação do diesel verde divide os representantes do setor de biodiesel e as empresas de petróleo.

Para as distribuidoras de óleo e gás, o diesel verde pode ser considerado um tipo de biodiesel. Desta forma, o biocombustível poderia compartilhar o mandato com o biodiesel.

Diferente do diesel verde, o biodiesel possui uma política nacional estabelecida. Hoje, o percentual de mistura obrigatória de biodiesel no diesel está em 12% (B12).

Os defensores da entrada do diesel verde no mandato alegam que a alternativa possui maior estabilidade e garante menos problemas de armazenamento e de uso em motores a diesel do que o biodiesel.

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), não chegou a um consenso sobre o embate. No final de 2022, sob comando do ex-ministro bolsonarista Adolfo Sachsida, o órgão aprovou a inserção do diesel verde na mistura obrigatória, mas após pressão dos produtores de biodiesel, recuou da decisão.

### **A disputa dos biocombustíveis no Congresso**

Na Câmara dos Deputados, alguns projetos envolvendo os combustíveis estão em andamento:

Um projeto de lei do ex-deputado federal Ricardo Barros (PP), apresentado em 2021, propõe o uso obrigatório do diesel verde, a partir de março de 2027, no percentual de 2%. O cronograma proposto estabelece acréscimos de um ponto percentual até 5% em 2030.

- Projeto do líder do governo estabelece política para o diesel verde por lei

O PL 1873/2021 cria um programa nacional de biocombustíveis avançados, incluindo o cronograma de mandatos para o diesel verde e para o bioquerosene de aviação, sem interferir na mistura vigente de biodiesel.

Já a proposta do ex-deputado Jerônimo Goergen (PP), o PL 528/2020, sugere a inclusão de novas rotas no mandato de biodiesel, como o diesel verde, além da elevação da adição obrigatória para 20% até 2028.

- Projeto de Jerônimo Goergen eleva adição de biodiesel para 20% em 2028

A discussão para uma política de livre concorrência entre os dois combustíveis e, conseqüentemente, a disputa por esse comércio reúne duas frentes no Congresso Nacional: o agronegócio e a indústria de transportes.

Enquanto os parlamentares do agro buscam garantir a fatia do biodiesel no mercado, deputados e senadores que representam o segmento dos transportes argumentam que a competição entre os renováveis pode reduzir preços e trazer ganhos ambientais.

Na última semana, o deputado Zé Trovão (PL/SC), defensor da agenda do setor de transportes, cobrou do Ministério de Minas e Energia (MME), um “plano de ação” do governo para o diesel verde.



Quanto à mistura obrigatória de biodiesel, os defensores do agronegócio querem a antecipação do calendário de aumento do percentual. O novo cronograma, atualmente fixado em 12% de adição, prevê atingir 15% em 2026.

Por outro lado, os parlamentares contra o aumento alegam que as transportadoras têm prejuízos com a qualidade da mistura, sofrendo com a perda da eficiência dos motores e outros impactos financeiros.

### **A polêmica do diesel R da Petrobras**

Ao mesmo tempo, a Petrobras tenta emplacar o “diesel R”, que, ao contrário do diesel verde e do biodiesel, não é um combustível renovável.

Em março de 2021, a ANP descartou incluir o diesel R na definição de diesel verde, sob o argumento de que o combustível não tem origem em matéria-prima exclusivamente renovável e, apesar da menor pegada de carbono, não deixa de ser um derivado fóssil.

O diesel R é produzido por meio do processo de hidrotreatamento, mas os óleos vegetais são processados junto ao diesel de petróleo. Sendo assim, o produto que sai das refinarias contém apenas 5% de parcela renovável, contra 95% de petróleo. Essa mistura é denominada “R5”.

O que confunde é que o diesel R5 também é chamado de “verde” pela companhia, ou HBio, nome que foi dado inicialmente à tecnologia.

Uma das vantagens da produção desse combustível é a possibilidade de utilizar a infraestrutura das refinarias já existentes.

Em setembro de 2022, o diesel R5 passou a ser fabricado na Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná, com capacidade de 5 milhões de litros por dia. A Petrobras planeja atingir 21 milhões com três novas unidades e, futuramente, investir em uma unidade dedicada de diesel verde e SAF.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 24/04/2023*

## **CEARÁ, PETROBRAS E GOVERNO FEDERAL DISCUTEM INVESTIMENTOS EM EÓLICAS OFFSHORE E HIDROGÊNIO**

Governador Elmano de Freitas encontra Jean Paul Prates e ministros; Câmara dos Deputados discute marco legal

*Por epbr 24 de abril de 2023 Em Comece seu Dia, Hidrogênio, Política energética, Transição energética*



*Elmano de Freitas, governador do Ceará (reprodução, Twitter)*

Petrobras quer reaver marca BR, diz jornal. Preços do petróleo estáveis e gasolina recua em índice de inflação. Eletrobras alerta sobre riscos de reestatização. Em Portugal, empresas anunciam 5,7 bi de euros em investimentos no Brasil.

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, e o governador do Ceará, Elmano de Freitas, ambos do PT, discutiram o desenvolvimento de eólicas offshore, hidrogênio, combustíveis – biorrefino e biodiesel –, gás natural, exploração no offshore e revitalização de ativos. O encontro ocorreu no fim de semana, segundo publicação do executivo no Instagram.



– Ceará é um dos estados que apostam na dobradinha entre energias renováveis e eólicas offshore, para industrialização com foco em hidrogênio. O porto do Pecém foi um dos primeiros a começar a desenvolver um hub para atrair esses investimentos.

– Elmano de Freitas tem agenda marcada com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), e se encontrou recentemente com o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), em reunião que contou com o senador Cid Gomes (PDT/CE) – da frente do hidrogênio – e de executivos da Fortescue, que assinou um pré-contrato com o Pecém.

– A Petrobras, por sua vez, já se posicionou em sete projetos, com 14,5 GW de potência total. As eólicas offshore dão os primeiros passos no Brasil e diversas companhias já registraram áreas no Ibama, em uma primeira etapa para um futuro licenciamento. A Petrobras tem um acordo com a Equinor para avaliar sociedades futuras.

Falta o marco legal. O governo Bolsonaro chegou a editar, via decreto, as regras para contratação das áreas offshore para instalação dos parques eólicos – e setores do governo passado tinham o desejo de lançar uma primeira licitação em 2022, inclusive com o Ceará entre as áreas prioritárias.

– Mas o mercado aguarda agora a definição da lei: um projeto foi aprovado no Senado ano passado e tramita na Câmara dos Deputados. É de autoria do próprio Prates, ex-senador pelo Rio Grande do Norte; e foi relatado pelo então líder do governo Bolsonaro, Carlos Portinho (PL/RJ).

Lubnor. Ainda no Ceará, a Petrobras vendeu a Lubnor, unidade de refino majoritariamente de asfalto, no governo passado. A transferência da operação atrasou por ainda depender de aval do Cade. A conclusão do negócio enfrenta resistência entre sindicatos, alas do PT e concorrentes – Tribunal do Cade vai analisar venda da Lubnor.

Petrobras na distribuição. Segundo a Coluna do Estadão, a Petrobras avalia o retorno à distribuição de combustíveis e, assim, como antecipar o fim do contrato com a Vibra Energia para uso da marca BR. Segundo a publicação, o caso pode parar na Justiça.

– Na privatização da subsidiária, em 2021, a Vibra Energia obteve um contrato de uso da marca da Petrobras por dez anos, que estampa postos, conveniências e divisões da Vibra, como a BR Aviation, nos aeroportos.

Os preços do petróleo seguem patinando entre os riscos de recessão e déficit da commodity no mercado internacional. Abriram a semana em queda, com recuo de 0,4% pela manhã nesta segunda (24/4), nos contratos futuros do Brent, negociados perto do US\$ 81 por barril.

Inflação. O IPC-S (semanal, FGV) recuou na terceira sondagem de abril, de 0,52% para 0,43%, com queda principalmente no segmento de Transporte (1,47% para 0,70%), com destaque para gasolina (4,40% para 1,84%), indicando a desaceleração do impacto de preços externos e aumento de impostos desde o início do mês (Valor)

Reestatização da Eletrobras. A companhia precisou alertar investidores do risco de o governo federal ir em frente com planos de retomar o controle da companhia. Alerta consta no formulário 20-F, em que as empresas detalham o balanço e informações ao mercado (UOL).

– É uma pauta na esteira das eleições: Lula prometeu que a AGU vai analisar os termos da liquidação do controle da companhia. Foi aprovada via MP no governo Bolsonaro, com as contrapartidas questionadas por setores do mercado (em especial, as térmicas).

– No início de março, a Justiça Federal do Rio autorizou uma perícia na privatização (Valor). Ação foi movida por associações de trabalhadores do grupo Eletrobras e dá esperança aos eletricitários, que afirmam que as ações foram vendidas abaixo do valor justo (CUT).

– Essa discussão ocorreu no TCU, que por fim, aprovou os termos da privatização. Relembre: TCU calcula que governo errou em valor da privatização da Eletrobras.

Em Portugal, o primeiro-ministro de Portugal, António Costa, afirmou que Galp e EDP vão investir € 5,7 bilhões nos próximos anos em projetos no Brasil. A comitiva presidencial segue no país, em agenda com empresários nesta segunda (24/4). Ao todo, 13 acordos foram assinados entre os países.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 24/04/2023**

## GASMIG INICIA OPERAÇÃO DE POSTO EM CORREDOR DE GNV

Até 2025, companhia de gás planeja 14 novos postos revendedores de GNV ao longo das principais rodovias de Minas Gerais

**Por Nayara Machado 24 de abril de 2023 Em Mercado de gás**



BRASÍLIA — A Companhia de Gás de Minas Gerais (Gasmig) inaugurou em abril o 63º posto revendedor de gás natural veicular (GNV) do projeto Corredores de GNV. A unidade fica em Realeza (Distrito de Manhuaçu), localizado no entroncamento das BRs 116 e 262, rota de centenas de veículos pesados que cruzam Minas Gerais diariamente.

Segundo a Gasmig, a inauguração é mais um passo na iniciativa desenvolvida com o governo estadual para fornecer GNV nos principais corredores rodoviários que cortam Minas.

Atualmente, a companhia possui postos em 20 cidades das regiões Central, Zona da Mata, Campo das Vertentes, Vale do Aço, Vale do Rio Doce, Vale do Mucuri e Sul de Minas.

Até 2025, a previsão é de que mais 14 postos revendedores de GNV sejam inaugurados, oito do projeto Corredores, ao longo das principais rodovias mineiras, entre elas, BRs 381 e 494 e MG-050, e mais seis em outros locais do estado.

O projeto mira estradas com grande fluxo de veículos pesados, para atender frotas que estão trocando tecnologias a diesel pelo gás.

Pelos cálculos da Gasmig, os caminhões movidos 100% a GNV emitem até 30% menos CO2 e 96% menos material particulado (fumaça preta da queima de diesel).

Além disso, a empresa conta que a ação está alinhada com o Projeto Corredores Azuis, patrocinado pela Arsesp (Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo) e com os Corredores Sustentáveis em estudo pelo governo federal.

Essas iniciativas estão mapeando as rodovias federais e os fluxos de veículos pesados para instalação de novos postos revendedores de GNV.

### Corredor mineiro

Welder Souza, coordenador de GNV da Gasmig, explica que a inauguração do novo posto às margens das BRs 116 e 262 preenche uma lacuna do atendimento aos usuários em um dos principais entroncamentos rodoviários do país.

“Agora, é possível o motorista que utiliza GNV se deslocar de Belo Horizonte até Vitória-ES. Também é possível ir até Governador Valadares. Em breve, teremos a entrada em operação de um posto em



Teófilo Otoni. Com mais essa opção de abastecimento, será possível ir até a Bahia e realizar mais conexões com o Nordeste”, detalha.

No site da Gasmig é possível consultar a localização da rede de abastecimento. Os corredores atendem rotas como Belo Horizonte-Rio de Janeiro (BR-040), Fernão Dias (BR-381), até Vitória, no Espírito Santo (BRs 381 e 262) e Rio-Bahia (BR-116).

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 24/04/2023

## RAÍZEN INAUGURA ELETROPOSTO EM CERVEJARIA DA AMBEV

Com 20 caminhões elétricos, Ambev estima que a redução no consumo de diesel pode chegar a 110 mil litros por ano

Por epbr 24 de abril de 2023 Em Transição energética



**Ambev estima que a redução no consumo de diesel pode chegar a 110 mil litros por ano, com a substituição de 20 caminhões (Foto: Divulgação)**

BRASÍLIA — A Raízen (joint venture entre Shell e Cosan) instalou uma estação de recarga rápida de caminhões elétricos na cervejaria Ambev da Zona Oeste do Rio de Janeiro, em um contrato que prevê o fornecimento anual de 480 MWh de energia renovável.

Três estações de alta potência (150kW) da Shell Recharge prometem recarregar os veículos em até 60 minutos. Além de otimizar o serviço logístico da companhia, a Ambev estima que a redução no consumo de diesel pode chegar a 110 mil litros por ano, com a substituição de 20 caminhões tradicionais por elétricos.

Segundo as empresas, a energia usada para o abastecimento vem de fontes renováveis certificadas que ajudam a reduzir cerca de 300 toneladas de CO2 por ano.

O projeto integra um conjunto de práticas que a Ambev vem adotando para descarbonizar as operações e cadeia de valor (escopos 1, 2 e 3) até 2040.

Até 2025, a companhia pretende ter 100% de sua aquisição de eletricidade de fontes renováveis — 98% da meta já foi alcançada.

A companhia anunciou que pretende utilizar energia eólica em todas as suas fábricas até 2024. Ao todo, a estrutura industrial da empresa inclui 28 cervejarias nacionais.

Na cadeia de valor, o objetivo é reduzir 25% das emissões de carbono. Até o momento, a redução chegou a 17%.

### De olho na eletrificação

Segunda maior distribuidora de combustíveis do Brasil, e um forte player no mercado de etanol, a Raízen entrou no mercado de eletromobilidade com a instalação de uma rede de recarga rápida Shell Recharge em postos Shell e hubs de recarga.

O primeiro eletroposto foi inaugurado em São Paulo, na zona norte da cidade, em junho de 2022. Com carregadores de 50kW e 150kW, as estações Shell Recharge podem abastecer veículos elétricos em até 35 minutos, com energia de fonte renovável certificada.

Até o final do ano-safra, em março de 2023, a empresa prevê a implementação de 35 estações de recarga rápida, disponíveis em postos de abastecimento da Shell nas principais vias de ligação ao Sudeste.

Em 2022, a Raízen liderou uma rodada de investimento de R\$ 10 milhões na startup Tupinambá Energia com o objetivo de acelerar o desenvolvimento em soluções de recarga elétrica veicular.

Já em novembro, anunciou o lançamento de um serviço de carregamento elétrico por assinatura destinado concessionárias e frotistas que possuem uma grande quantidade de veículos e precisam de maior velocidade no carregamento.

Segundo a empresa, o modelo terá comercialização nacional e a tecnologia será inédita no mercado brasileiro. Denominada Charging as a service, o mecanismo conta com estações de carregamento rápido com potências elevadas para os veículos elétricos.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 24/04/2023



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### **‘REAGE, RIO!’: PAES E CASTRO DIZEM QUE PODEM IMPOR LIMITES AO SANTOS DUMONT SE NÃO HOVER AÇÃO** do governo federal em favor do Galeão

Galeão sofre esvaziamento enquanto voos sobrecarregam Santos Dumont. Tema foi debatido pelo governador Claudio Castro e pelo prefeito Eduardo Paes com especialistas na série do GLOBO e do Extra

Por Bruno Rosa e Luiz Ernesto Magalhães, O Globo — Rio de Janeiro



#### **O governador Cláudio Castro e o prefeito Eduardo Paes no Reage, Rio! — Foto: Fabio Rossi**

O governador do Rio, Cláudio Castro, e o prefeito da capital fluminense, Eduardo Paes, esperam sair com uma solução para a revitalização do Aeroporto Internacional do Galeão da reunião que terão com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, amanhã em Brasília.

Após participarem do evento Reage, Rio!, sobre o equilíbrio entre Galeão e Santos Dumont, eles afirmaram que, se não se chegar a uma solução no encontro, pretendem começar a adotar medidas legais locais imediatas para reduzir a quantidade de voos e passageiros no Santos Dumont em favor do Galeão, mas não detalharam que ações poderiam ser essas.

— É a reunião de amanhã. Essa discussão já se alongou por muito tempo. Quero destacar a gentileza e a disposição do ministro Márcio França, mas esse tema já foi debatido em demasia — afirmou Paes, na saída do evento realizado pelos jornais O GLOBO e Extra no auditório da Editora Globo, no Centro, com apoio da Fecomércio RJ.

#### **‘Não é faca no pescoço’, diz Castro**

Castro acrescentou:



— Nós estamos otimistas. Ele marcou essa reunião antes da discussão do GLOBO. Mas isso não é uma faca no pescoço. Mas há dois anos há um grupo que trabalha nessa questão. Todo mundo já sabe o que o outro pensa. Agora é vontade de resolver ou não. Se nós sairmos da reunião amanhã e percebermos que não há vontade de resolver, nós dois (governador e prefeito) vamos reunir nossa equipe para saber que medidas tomar. Mas, como disse, a gente não quer que essa reunião de amanhã se torne uma faca no pescoço.

O prefeito, que tem defendido a redução do limite de movimentação de passageiros do Santos Dumont dos atuais 15 milhões para 6 milhões por ano, disse que o ministro já conhece todas as suas propostas. Portanto, vai a Brasília ouvir as do governo federal.

Paes, que vê com bons olhos uma solução para manter a Changi, operadora de Cingapura, na concessionária do Galeão, argumenta que a modelagem de concessão do Santos Dumont deve ser feita levando em consideração o terminal internacional para que um não “canibalize” o outro.

— A gente busca um acordo, um entendimento. A gente sabe do carinho da administração do presidente Lula com o Rio de Janeiro, sabe da responsabilidade do ministro Márcio França com o Rio. A gente vai chegar a um entendimento, e essas medidas legais não serão tomadas.

O prefeito prosseguiu:

— O que queremos destacar com muita ênfase é a importância do Galeão para a razão de ser do Rio de Janeiro, incluindo pelo seu papel econômico. Isso tem uma relação do Rio como um cidade global e um aeroporto digno disso. Estamos tratando da sobrevivência das vocações da nossa cidade e do nosso estado.

O governador afirmou que todas as discussões de medidas que possam ajudar a solucionar a crise do Galeão andam juntas, inclusive as reduções de ICMS sobre combustível para o setor de aviação. Ele reforçou entender que informações sobre a mancha criminal da cidade indicam que a segurança da Linha Vermelha (principal via de ligação entre a Ilha do Governador e o Centro) não é um problema.

### **Galeão vive esvaziamento**

O Aeroporto Internacional Tom Jobim, o Galeão, é uma das principais portas de entrada do Rio de Janeiro e do Brasil. No entanto, o terminal da Ilha do Governador, na Zona Norte do Rio, vive nos últimos anos um esvaziamento que preocupa empresários e autoridades. O desequilíbrio crescente entre o Galeão e o Aeroporto Santos Dumont, no Centro, na movimentação de passageiros tem sido alvo de discussões de representantes dos governos federais, estaduais e municipais e da sociedade civil na busca de uma solução.

Para contribuir com a questão, os jornais O GLOBO e Extra realizam hoje a 14ª edição da série Reage, Rio! para debater o melhor modelo de exploração da infraestrutura aeroportuária para a capital fluminense. O evento é realizado com apoio da Fecomércio RJ, nesta manhã, no auditório da Editora Globo, no Centro do Rio, com transmissão no canal do GLOBO no YouTube e nos perfis do GLOBO e do Extra no Facebook.

Dividido em dois painéis, o debate foi mediado pelos jornalistas Mariana Barbosa e Rennan Setti, titulares da coluna Capital, do GLOBO. Na primeira parte, o governador do Rio, Cláudio Castro, e o prefeito da capital, Eduardo Paes, reforçaram a pressão sobre o governo federal para que limite a operação do Santos Dumont para viabilizar a recuperação do Galeão.

Os dois reúnem-se amanhã com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, para discutir o tema. Também participou do painel o secretário nacional de Aviação Civil, Juliano Noman.

### **'Não é um problema de segurança', diz Castro**

Castro iniciou sua participação no painel ressaltando a busca de uma solução compartilhada entre as autoridades, sem que seja necessário qualquer tipo de imposição legal. Destacou a importância do

Galeão para o desenvolvimento não só do turismo na capital, mas também dos negócios no interior do estado, como a indústria de petróleo e gás.

Ele afastou a hipótese de que questões de segurança na Linha Vermelha e a distância do Galeão do Centro sejam as causas de seu esvaziamento:

— Não é um problema principal nem a segurança e nem a distância. O problema é que um aeroporto está canibalizando o outro.

O prefeito Eduardo Paes concordou com Castro e acrescentou que a falta de um transporte de trilhos até o aeroporto não é o problema. Afirmou que o trem que dá acesso ao Aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo, é usado por menos da metade dos passageiros que embarcam lá.

### **'Privatizar é a solução adequada', disse Paes**

O prefeito criticou o que identificou como uma movimentação para “forçar uma barra” para a saída da atual concessionária do Galeão (liderada pela Changi, de Cingapura, a maior operadora de aeroportos do mundo) e a devolução do terminal internacional à Infraero, o que fortaleceria a estatal, que atualmente tem no Santos Dumont a sua principal fonte de receitas. Ele defendeu que se mantenha a gestão privada do Galeão e que o mesmo seja feito com o Santos Dumont.

— O Brasil adotou a solução adequada no governo do PT, da presidenta Dilma Rousseff, de privatizar os aeroportos — afirmou Paes. — Basicamente o que tem que fazer é o seguinte: Galeão e Santos Dumont têm que ser pensados integrados.

O secretário de Aviação Civil, Juliano Noman, afirmou que o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, determinou que sejam avaliadas todas as alternativas. E disse acreditar que uma saída passa por várias medidas ao mesmo tempo.

— Não tem bala de prata. O que temos feito e colocado na mesa são diversas alternativas. Uma boa solução para o Rio vem com mais de uma iniciativa. É isso que o ministro deve buscar na reunião para criar um plano de ação.

O prefeito reagiu dizendo que o problema do Galeão “é para ontem” e precisa de respostas urgentes e medidas concretas. Ele defendeu a redução do número de passageiros do Santos Dumont dos atuais 15 milhões de passageiros por ano para 6 milhões como forma de forçar a transferência de voos para o Galeão.

— Vamos brigar pelo Galeão, que é fundamental para o Rio de Janeiro — disse Paes.

Sobre a possibilidade de os Correios terem um centro de distribuição no Galeão, Paes disse que será uma medida importante. E afirmou que aceita zerar a cobrança de ISS dos estabelecimentos do terminal internacional.

Castro também disse que aceita “perder receita”, como na cobrança de ICMS de combustível para aviões, para ajudar numa solução. E defendeu que a União precisa contemplar a perda de receitas da Infraero com limites na operação do Galeão. Ele lembrou que terá uma reunião com Márcio França em Brasília amanhã, com a participação de Paes, para discutir o tema.

— O estado, a prefeitura e a União têm que topar perder. E o estado e a prefeitura topam — disse Castro, dirigindo-se ao secretário de Aviação Civil. — Leve para o ministro que queremos sair amanhã dessa reunião com isso resolvido.

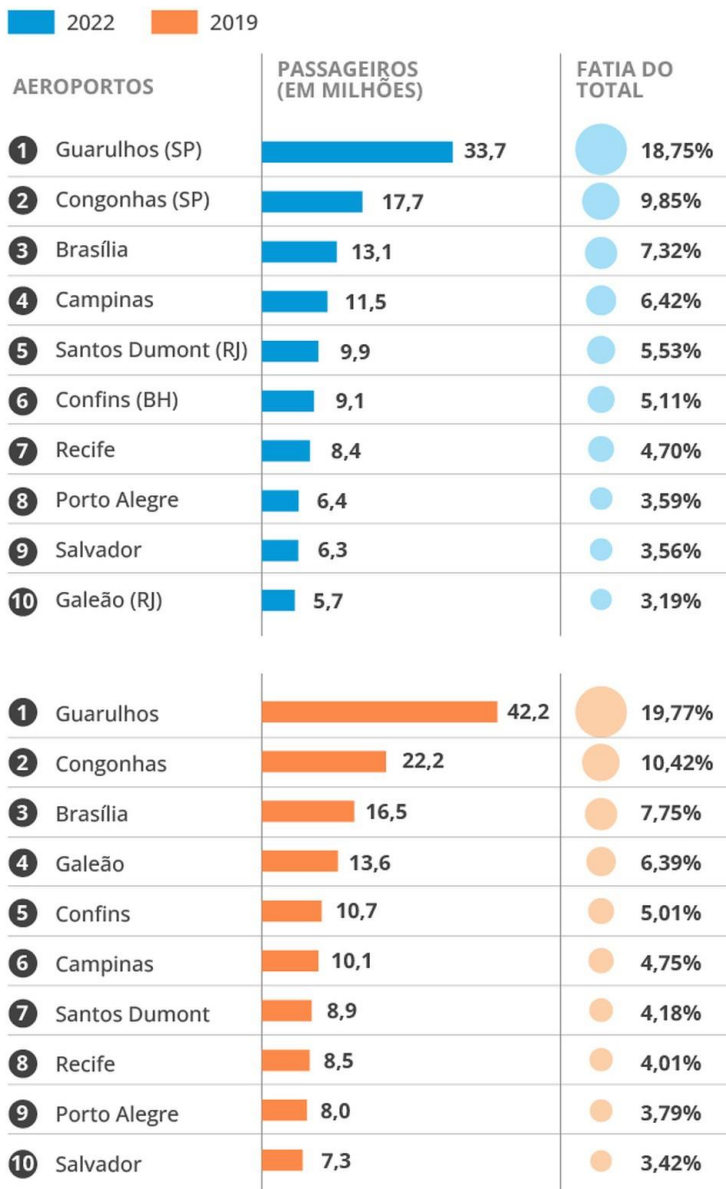
O Galeão, que chegou a embarcar 17 milhões de passageiros em 2014, terminou o ano passado com 5,9 milhões. No Santos Dumont, o total superou 10 milhões no ano passado, acima do nível de 9,2 milhões de 2013.



Noman destacou que alcançar 8 milhões em 2023 já seria um aumento de 40% na operação do Galeão. Já para o Santos Dumont, a previsão do governo é de um crescimento de 10% na movimentação neste ano, até porque o terminal tem batido no limite de capacidade.

Castro lembrou que a Infraero é sócia do consórcio que atualmente administra o Galeão, liderado pela Changi, e que os investimentos recentes foram financiados pelo BNDES. A estatal tem 49% da concessionária, e portanto teria a ganhar com a revitalização do Aeroporto Internacional do Rio.

### Movimento de passageiros pagos



Fonte: Anac

acordo com dados do sistema OAG Analytics. As informações levam em conta as operações existentes nos dois terminais.

O Reage, Rio! é um movimento criado em 2017 que reafirma o compromisso do GLOBO e do Extra com o Rio. Juntos, poder público, imprensa, sociedade civil e entidades empresariais podem e devem debater e buscar soluções inovadoras para a capital fluminense e o Estado do Rio de Janeiro.

Fonte: O Globo - RJ  
 Data: 24/04/2023

— Fortalecer o Galeão também fortalece o governo federal, que tem um ativo que está sendo depreciado. Está deixando de ganhar o dinheiro para comer o mês inteiro pensando só no jantar do dia de amanhã.

### Crise do Galeão reduz conectividade do Rio

Em meio às discussões sobre a possibilidade de devolução da concessão pela RIOgaleão e de uma nova licitação envolvendo também o Santos Dumont, as autoridades e especialistas discutem no evento como restabelecer o equilíbrio na distribuição de voos entre os dois aeroportos, bem como as medidas necessárias para aumentar a capacidade do terminal internacional de atrair novas linhas aéreas e consolidar a sua vocação de hub aéreo do país, com impacto no turismo e nos negócios do Rio e do país.

A superlotação do Santos Dumont e o esvaziamento do Galeão levaram o Rio de Janeiro a se tornar uma cidade menos conectada, perdendo espaço na malha aérea brasileira. Mesmo sendo um dos principais hubs (centros de distribuição) de voos e destino preferencial de turistas estrangeiros, a cidade do Rio fica em quinto lugar na oferta de destinos domésticos no país.

### Movimento aeroportos — Foto: Criação O Globo

O Rio tem rotas para 27 cidades e fica atrás de São Paulo (57), Brasília (40), Belo Horizonte (39) e Recife (30), de

### REFORMA TRIBUTÁRIA NÃO DEVERÁ PROVOCAR MUDANÇAS TRAUMÁTICAS NA ZONA FRANCA DE MANAUS, DIZ BERNARD APPY

Por João Sorima Neto — São Paulo



**Bernard Appy: todos os setores da economia ganham com a reforma tributária — Foto: Ana Paula Paiva/Valor**

O secretário Extraordinário da Reforma Tributária, Bernard Appy disse que a reforma tributária não deverá provocar mudanças traumáticas na Zona Franca de Manaus. Ele afirmou que o Ministério da Fazenda e o Governo do Amazonas já estão em discussões para encontrar uma solução tranquila e garantir emprego e renda na região.

- Não deve ter uma mudança traumática. O acordo entre Ministério da Fazenda e Governo do Amazonas deverá ser levado a instâncias políticas - afirmou Appy, que não deu detalhes do que está sendo discutido.

Appy participou do seminário sobre Reforma Tributária sobre o Consumo e o Crescimento Econômico realizado nesta tarde pela Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (ABIMAQ).

Só neste ano, a renúncia de impostos na área deve passar de R\$ 30 bilhões. O deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), relator da reforma tributária na Câmara, já disse mais de uma vez que é preciso respeitar contratos e, por isso, defende a manutenção da Zona Franca de Manaus até 2073.

A forma de manutenção desse benefício para a Zona Franca de Manaus ainda não é clara. Pois, já que o IPI, forma como o subsídio é concedido, será extinto e substituído por um imposto sobre valor agregado, que vai agregar outros quatro impostos (ICM, ISS, PIS e Cofins).

Especialistas críticos ao modelo afirmam que a Zona Franca é responsável pela maior renúncia fiscal da União, que essa renúncia seria ineficaz na geração de empregos. Eles defendem o fim dos subsídios de forma gradual.

Segundo a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), de dezembro de 2021, são 100.047 postos de trabalho entre efetivos, temporários e terceirizados com o subsídio. Representantes do setor industrial da região dizem que os empregos diretos e indiretos chegam a 500 mil.

#### **Indústria será a mais beneficiada com reforma**

A despeito das reclamações do setor de serviços sobre perdas com a reforma tributária, o secretário Extraordinário da Reforma Tributária, Bernard Appy disse que as mudanças vão beneficiar todos os setores da economia, mas principalmente a indústria, que hoje sofre as maiores distorções com o sistema tributário brasileiro atual.

- O setor mais prejudicado é a indústria, por causa das distorções do sistema tributário brasileiro, entre elas cumulatividade, custo dos investimentos, burocracia tributária. Mas todos os setores serão beneficiados, inclusive o de serviços. Todo mundo ganha - garantiu Appy.

Uma das reclamações do setor de serviços é o aumento da carga tributária, hoje da ordem de 10%, que subiria para 25%. Representantes do setor afirmam que a reforma só será aprovada pelo segmento se vier acompanhada da desoneração da folha de pagamentos ou de uma alíquota menor.

Appy disse que a indústria aumenta a demanda por serviços, por alimentos, e gera renda. Com o sistema tributário atual, o Brasil não cresce e se desindustrializa. Ele afirmou que apenas com o fim da cumulatividade de impostos, o Produto Interno Bruto (PIB) potencial do país cresce 4%.

Hoje, disse Appy, a cumulatividade onera as exportações e o país perde competitividade. E a guerra fiscal acaba sendo um desastre absoluto para o Brasil em termos de competitividade.

- A reforma reduz a burocracia tributária, em que o Brasil é o campeão mundial. Há indústrias que empregam até 200 pessoas para cuidar dessa burocracia, enquanto no exterior empresas do mesmo porte tem apenas 5 pessoas. Temos 75% do PIB em litígios tributários atualmente - lembra ele.

Ele disse que os estados já estão sendo chamados para discutir os modelos tecnológicos para fiscalizar o novo imposto. Tanto a PEC 45 quanto a 110 criam um Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) que substituiria 5 tributos atuais: PIS, COFINS, IPI (da União), ICMS (dos Estados) e ISS (dos municípios).

O presidente da Abimaq, José Velloso, disse que o processo de desindustrialização a reforma tributária torna-se mais que urgente. Ele disse que a reforma ao simplificar o sistema tributário vai oferecer segurança jurídica a quem quiser investir no Brasil.

- É preciso eliminar a cumulatividade, além da regressividade do sistema que traz injustiça social, onde os pobres pagam mais - afirmou o presidente da Abimaq.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/04/2023

## 'HÁ POTENCIAL ENORME NO BRASIL EM RENOVÁVEIS', AFIRMA CHRISTIAN ITURRI, PRESIDENTE DA SHELL ENERGY BRASIL

Para executivo, energia limpa e gás natural são grandes oportunidades do país, mas ainda falta ampliar a competição para desenvolver o mercado e viabilizar altos investimentos

Por Bruno Rosa — Rio



**Christian Iturri, presidente da Shell Energy Brasil — Foto: Divulgação**

A exemplo de outras grandes petroleiras, a Shell vem ampliando seus investimentos em fontes renováveis de energia. Após criar um braço somente para soluções além do petróleo, em 2021, a gigante anglo-holandesa elegeu o Brasil como uma das regiões prioritárias no mundo.

Em entrevista ao GLOBO, Christian Iturri, presidente da Shell Energy Brasil, diz que a carteira de projetos da unidade soma 4GW em projetos solares e estão em curso planos que envolvem um potencial de geração de outros 17GW de eólica offshore, com aerogeradores no mar. É quase metade de toda a capacidade eólica atual do país. Dinheiro não falta: em 2022, a multinacional reservou US\$ 7,7 bilhões para projetos de redução de emissões de carbono, que incluem os de gás natural.

Maior produtora de gás no Brasil depois da Petrobras, a Shell não descarta investir em dutos submarinos para ampliar a capacidade de escoamento do gás do pré-sal, mas Iturri pondera que ainda falta achar uma forma de fechar as contas dos investimentos nesse setor.

### **A Shell Energy Brasil foi criada em 2021, com promessas de investimentos de R\$ 3 bilhões. Como estão esses projetos?**

Temos iniciativas como o desenvolvimento de plantas de energia solar e eólica. Em Minas Gerais, temos um projeto em análise com capacidade de 750MW, o que seria um dos quatro maiores projetos solares do país. Há outros em andamento, como na Bahia e na Paraíba. Temos quase 4GW



em projetos solares. E agora estamos internamente disputando com outros países onde a Shell Energy atua para aprová-los. É uma corrida.

Em Minas, essa decisão será tomada em meados deste ano. Temos de apresentar um projeto que precisa estar entre os melhores do mundo. É assim a comparação. O Brasil é uma das quatro áreas prioritárias para o segmento de renováveis da Shell, além de EUA, noroeste da Europa e Austrália.

### ***Além da solar, quais as outras apostas da empresa aqui?***

Há um potencial enorme no Brasil em renováveis que ainda precisa ser desenvolvido, como solar e eólico. São duas fontes que estão na frente. Apesar de ainda precisar finalizar o marco regulatório para a energia eólica offshore (no mar), há um potencial muito grande. Por isso, entramos com pedido de licenciamento de 17GB de eólica offshore (em Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul).

Na eólica offshore, você pode ter uma planta maior em relação ao onshore (em terra). A dimensão é maior, pois não há limitações. Mas o custo tem que descer um pouco mais e ser competitivo em relação à terra. Acreditamos que em alguns anos vamos chegar lá.

### ***A Shell anunciou recentemente acordo com a Eletrobras para desenvolver projetos de eólica 'offshore'. E com a Petrobras?***

Estamos abertos a parcerias não só com Petrobras, com outras empresas também. Não posso dar detalhes, mas efetivamente estamos abertos.

### ***Temos visto investimentos em hidrogênio verde e em baterias para armazenar energia solar e eólica. A Shell olha para isso?***

Há outras fontes que são necessárias. O mundo vai precisar de baterias e de hidrogênio. Estamos convencidos de que isso será parte da matriz energética do mundo inteiro. Estamos olhando o hidrogênio verde em nível global. Vamos investir no maior parque de hidrogênio da Europa, na Holanda. No Brasil, estamos, na área de pesquisa, desenvolvendo uma planta pequena para estudar essas novas tecnologias.

Em 2022, investimos R\$ 600 milhões em pesquisa e desenvolvimento. É o primeiro passo. Hoje o Brasil não precisa de hidrogênio. Mas tem um potencial muito grande, e no futuro vai precisar. Estamos fazendo os estudos para ser parte disso.

### ***A Shell Energy também tem investido muito no gás natural. Mas o mercado ainda é limitado no Brasil. Quais os desafios?***

A abertura do mercado de gás natural aconteceu em 2022, estamos dando os primeiros passos. Ainda está engatinhando como um bebê. Mas pela primeira vez o consumidor de gás natural passa a ter a possibilidade de escolher um fornecedor de acordo com suas necessidades. O preço é tema de expectativas. Só vou ganhar cliente se oferecer algo mais competitivo que a Petrobras.

A realidade é que você tem muito custo fixo dentro da cadeia do gás, como o gasoduto que vai do mar até a planta de processamento em terra, o tratamento desse gás, o transporte nas redes TAG e NTS, além das companhias de distribuição. Todos esses custos fixos são independentes do preço da molécula. O preço teve uma redução, mas há muito custo fixo. E a única maneira de melhorar esse custo fixo é ter um mercado maior.

### ***Como ter um mercado maior?***

Precisa efetivamente de maior abertura para trazer mais dinamismo ao mercado, de forma a gerar mais concorrência e permitir redução nos preços. Os ativos têm que ter maior utilização. Não é simplesmente vender o ativo, que deixa de ser da companhia X e passa para a Y. A maior utilização vai reduzir o preço unitário para todos. Se nós temos uma política de incrementar a produção de gás, também significa maior utilização dos ativos. Isso será uma vantagem para todo mundo.

### ***Em qual parte da cadeia do gás é preciso mais competição para reduzir os preços?***





Na área de transporte, você só vai ter sempre um gasoduto. Não precisa ter dois quando um está subutilizado. Precisamos de mais competição ao longo da cadeia, mais especificamente na área das comercializadoras, com mais atores, pois é isso que dá mais dinamismo ao mercado. Temos abertura do mercado, mas poucos vendedores e compradores. Passamos de um quase monopólio para um mercado muito limitado. Há travas regulatórias. Você tem o regulador federal e os reguladores estaduais. Cada vez que você tem uma diferença entre a regulamentação de um estado para outro, você tem uma trava. A harmonização das regras facilitaria muito o crescimento do mercado interno.

### ***A Shell analisa investir na construção de gasodutos para trazer o gás do mar para a terra?***

Estamos constantemente olhando todos os investimentos necessários dentro da cadeia de que precisamos para comercializar nossos hidrocarbonetos. Olhamos a Rota 4. Tem as rotas 4A, 4B, 4C. Há muitos projetos, mas ainda não conseguimos destravar o problema do custo tão alto. É um desafio muito grande fazer um gasoduto de offshore para onshore por conta da profundidade de 2 mil metros e das especificações especiais.

O desafio do produtor de gás offshore é o custo da infraestrutura. E hoje temos as rotas 1 e 2, além da 3, que está em construção. E não há mais capacidade. Então, para aumentar o uso do gás, vai precisar de uma nova rota. E ela tem que ter um custo que permita que a venda do gás dê um retorno razoável ao produtor. É aí que temos um desafio, que não é único para a Shell, e sim para todos os produtores. Não temos nesse momento achado a solução para poder fazer esse investimento de uma maneira rentável.

### ***Enquanto essa rota nova não sai, em quais projetos a Shell aposta no mercado de gás?***

Somos parceiros da Petrobras, que é operadora da maioria de nossos campos. Acordamos um plano de investimentos com ela. Não é simplesmente uma decisão da Shell. E tentamos maximizar a produção tanto de petróleo como de gás de acordo com a infraestrutura existente.

### ***E qual é o plano de investimento?***

Somos comercializadores. Queremos ser uma das dez maiores comercializadoras do mercado, tanto de gás como de eletricidade. Em gás, já somos o maior depois da Petrobras. E nossa expectativa em eletricidade é ter um crescimento rápido, junto com o nosso crescimento em renovável. E aproveitar o potencial de crescimento do mercado livre.

### ***Além de empresas, a Shell teria planos de entrar em (eletricidade) residencial quando o mercado estiver aberto?***

Se, no futuro, tiver possibilidade, vamos olhar. Não é uma coisa que seria nova para a Shell. Fazemos isso em outros mercados, como Inglaterra, Holanda e EUA. Mas nosso foco nesse momento são os consumidores industriais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/04/2023

## **LULA VOLTA A CRITICAR PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS: SALÁRIO DA DIRETORIA PASSOU 'DE R\$ 60 MIL PARA R\$ 360 MIL'**

Em evento em Portugal com empresários, presidente também classificou como "absurdo" ganho de R\$ 200 mil para conselheiros da empresa que 'trabalham uma vez por semana'

Por O Globo — Rio de Janeiro

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) voltou a criticar as privatizações realizadas em governos anteriores, sobretudo da Eletrobras, cujo controle foi privatizado no ano passado. Em evento com empresários portugueses e brasileiros em Portugal, ele alegou que, logo após o processo, os novos gestores da empresa elevaram seus salários em R\$ 300 mil.



**Presidente Luiz Inácio Lula da Silva participa de Fórum Empresarial Portugal-Brasil, em Matosinhos — Foto: Ricardo Stuckert/Presidência da República**

— Nós privatizamos a nossa maior empresa de energia elétrica, a Eletrobras. Ela foi vendida por US\$ 36 bilhões, se não me falha a memória. Quando foi vendida, a primeira coisa que a diretoria fez foi aumentar o salário da diretoria de R\$ 60 mil por mês para R\$ 360 mil por mês — afirmou nesta segunda-feira.

A declaração foi dada no Fórum Empresarial Portugal-Brasil, realizado em Matosinhos, no norte do país europeu. O evento ainda contou com a presença do primeiro-ministro luso, António Costa. No encontro, Lula voltou a reforçar que o atual governo não irá vender empresas públicas e atacou interesse de governos passados em privatizar empresas para "simplesmente pagar juros da dívida pública".

— Nós nos desfizemos do nosso patrimônio, que ficou menor, e a qualidade do serviço não melhorou — afirmou.

Ainda no evento com o empresariado, o presidente definiu como "absurdo" ter que indicar um conselheiro para a Eletrobras, que segundo ele receberia salário de R\$ 200 mil para "trabalhar uma vez por mês".

### **Privatização pode ser revertida**

As críticas à privatização da estatal ocorrem dias depois de relatório da Eletrobras a investidores que compram papéis da empresa nos Estados Unidos apontar que houve contestação do processo e que corre risco de ser revertido pelo governo Lula. A informação consta no formulário 20F referente a 2022.

A Eletrobras informou, no formulário, que 23 ações correm na Justiça questionando o modelo de privatização adotado e formalizado na bolsa de valores de São Paulo, a B3, em junho passado.

No documento, a empresa do setor elétrico lembra que o presidente Lula já se posicionou publicamente diversas vezes contra a diminuição da participação da União na Eletrobras.

### **Mais poder ao governo**

Em outra frente, a Casa Civil e a Advocacia-Geral da União (AGU) constroem uma estratégia jurídica para modificar o estatuto da Eletrobras para garantir mais poder ao governo na companhia após a privatização, como mostrou a colunista do GLOBO Malu Gaspar.

Internamente, as equipes estruturam uma ação direta de inconstitucionalidade (ADI) a ser apresentada ao Supremo Tribunal Federal (STF) visando alterar um dispositivo que limita a 10% de poder de voto por acionista.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 24/04/2023*

## **‘NINGUÉM PUNE BANCO CENTRAL POR DESCUMPRIR META’, DIZ HADDAD AO COMPARAR COM ARCABOUÇO FISCAL**

Novo conjunto de regras para as contas públicas pode passar por alterações no Congresso  
*Por Renan Monteiro, O Globo — Brasília*

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta segunda-feira que é contrário ao estabelecimento de punição em caso de descumprimento dos parâmetros na nova âncora fiscal - que será votada no Congresso e pode passar por alterações.

A regra atual, o teto de gastos, prevê a possibilidade de o presidente responder por crime de responsabilidade, em caso de descumprimento de metas fiscais.



**O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Diogo Zacarias/Ministério da Fazenda**

— Ninguém pune o Banco Central por descumprir a meta. O que eu acredito é você ter regras que tornem a gestão fiscal mais rígida. Não conheço nenhum país que criminalize. Do que ainda você fazer uma regra dura, como o teto de gastos, e depois ficar aprovando emendas constitucionais e furando o teto. Melhor ter uma regra sustentável — diz Haddad, citando, por outro lado, que o Congresso tem autonomia para a decisão de possíveis mudanças.

Haddad fez a comparação com a autarquia monetária porque nos anos de 2021 e 2022, a inflação efetiva (medida pelo IPCA) ficou fora do intervalo de metas estabelecido. Há também perspectiva da inflação continuar fora da banda também em 2023.

A meta de inflação para este ano é de 3,25%, com teto de 4,75%. Para os próximos dois anos a meta é de 3%, com teto de 4,5%.

Com atenção ao resultado das contas públicas para os próximos anos, Haddad esteve durante a manhã com o ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ) Benedito Gonçalves. O magistrado é relator do processo que discute a exclusão dos benefícios do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) da base de cálculo do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

No Ministério da Fazenda, a expectativa é de uma decisão favorável ao governo. O ministro estima "centenas de bilhões" de prejuízos para as contas públicas, com a perda de arrecadação. Segundo ele, está sendo julgado um montante maior do que "orçamento do MEC inteiro" e o equivalente a "metade do Bolsa Família".

Para Haddad, o julgamento do STJ pode "mudar completamente o horizonte fiscal do país". De acordo com as diretrizes do Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2024, a decisão tem impacto estimado de R\$ 47 bilhões no ano que vem.

— Isso tem um impacto muito grande nas finanças públicas, que estão sendo corroídas por uma série de dispositivos anômalos e completamente ilegítimos, que estão corroendo a base fiscal do Estado — argumenta Haddad.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 24/04/2023*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### ROMBO DA PREVIDÊNCIA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO CAI À METADE APÓS REFORMA

Déficit previdenciário anual da cidade caiu de R\$ 5,6 bilhões em 2020 para R\$ 2,9 bilhões no ano passado; em dados atuariais houve economia de quase R\$ 100 bilhões

*Por Cleide Silva*

Após colocar em prática um regime próprio de Previdência, o município de São Paulo reduziu à metade o rombo anual com pagamentos a aposentados e pensionistas do sistema público. Em valores anuais, o déficit financeiro que era de R\$ 5,6 bilhões em 2020 caiu para R\$ 2,9 bilhões no ano passado. As projeções para este ano apontam para nova queda. Com isso, sobra mais dinheiro do Tesouro para investimentos em áreas como infraestrutura, transporte, saúde e educação.

Em rota oposta, os investimentos e inversões aumentaram para R\$ 5,9 bilhões em 2022, ante R\$ 3,6 bilhões dois anos antes. A redução do déficit e a sobra maior de recursos são frutos da junção das novas regras estabelecidas pela reforma previdenciária feita pela União em 2019 com medidas extras da Lei Orgânica do Município que entraram em vigor em 2021.

Entre as novas regras estão o aumento da base de contribuição de aposentados e pensionistas e o repasse da arrecadação local do Imposto de Renda para o recém-criado fundo de capitalização previdenciária (leia mais abaixo).

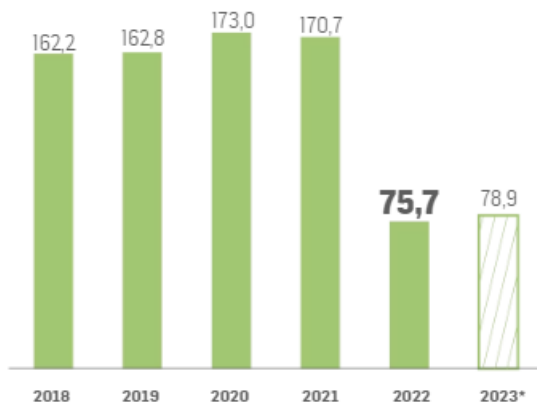
“A Prefeitura de São Paulo está fazendo o dever de casa e seu equacionamento previdenciário é um dos mais avançados do País”, avalia Raul Velloso, consultor e ex-secretário de Assuntos Econômicos do Ministério do Planejamento.

## Rombo em queda

Reforma reduz déficit previdenciário na cidade de São Paulo

### Déficit atuarial acumulado

EM BILHÕES DE REAIS

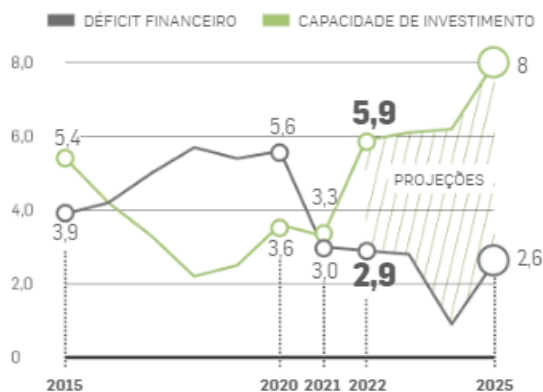


\* Dados até março, que devem mudar ao longo do ano

Fonte: IPREM/ Raul Velloso

### Déficit financeiro anual x capacidade de investimento

EM BILHÕES DE REAIS



ESTADÃO

O município de São Paulo tem 233 mil beneficiários do sistema da previdência. Só perde, em volume, para a União e para os Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

## Superávit na Previdência complementar

O economista que há dez anos se dedica a estudar o tema da Previdência é o responsável pelo estudo que aponta a evolução do déficit financeiro de São Paulo e o impacto no caixa do Tesouro. Sem a reforma, diz Velloso, a cidade poderia passar os próximos 14 anos com investimentos abaixo de R\$ 2 bilhões, até zerar em 2036.

Dados do Instituto de Previdência Municipal São Paulo (Ipem), confirmam a redução do rombo, embora as contas do órgão sejam feitas com base no déficit atuarial (projeta os próximos 75 anos da previdência). Por essa conta, a capital paulista conseguiu reduzir seu déficit em quase R\$ 100 bilhões.





De 2020 para 2022, o rombo acumulado caiu de R\$ 173 bilhões para R\$ 75,7 bilhões. Neste ano, até março, está em R\$ 78,9 bilhões, mas a tendência é de redução ao longo dos próximos meses. O montante anualizado para março já inclui o primeiro superávit obtido após a reforma municipal, de R\$ 6,8 bilhões no Fundo Previdência (Funprev), fundo capitalizado criado no pacote de novas medidas da reforma municipal.

Márcia Ungaretti, superintendente do Iprem, afirma que a expectativa é de que, até o fim do ano, o atual déficit seja reduzido e que o superávit da Funprev aumente, resultando em um saldo negativo ainda menor em relação ao do ano passado.

Ela ressalta que isso depende de uma série de variáveis, pois os estudos atuariais levam em conta dados como idade média do pessoal da ativa e dos aposentados, mortalidade e crescimento do número de inativos.

“Com a reforma, conseguimos ampliar a capacidade do município de investir em outras áreas e, também, de garantir os pagamentos de benefícios futuros, ou seja, dos aposentados, pensionistas e de quem está hoje na ativa no serviço público”, afirma Márcia.

Segundo ela, a previsão é de que o déficit previdenciário dos servidores municipais seja zerado até 2035, fato nunca ocorrido desde que o regime foi criado. Municípios, Estados e União são obrigados a arcar com os custos das aposentadorias e pensões. Se a arrecadação dos contribuintes (trabalhadores e entes públicos) não é suficiente, a diferença tem de ser coberta pelo Tesouro, tirando assim recursos que seriam destinados a outros setores.

A evolução da dívida previdenciária de São Paulo melhora após as novas regras da reforma de 2019 que, entre outras medidas, ampliou a idade mínima de aposentadoria e do tempo de contribuição para trabalhadores do regime geral (INSS) e dos servidores públicos. Mas a redução mais consistente do déficit começou a ocorrer a partir das medidas do regime próprio, há dois anos.

### **Principais medidas**

**Segregação de massa:** os funcionários da ativa e os inativos foram divididos em dois fundos, o financeiro – que arrecada contribuição do patronato e do servidor e é usado para pagar o benefício – e o previdenciário (Funprev), que é capitalizado.

**Imposto de Renda:** antes da reforma, a arrecadação local do IR entrava como recurso para o Tesouro e poderia ser usado em várias finalidades. Agora passou a integrar o Funprev e se tornou fonte de financiamento do sistema previdenciário.

**Imóveis:** a nova Lei Orgânica prevê a transferência de imóveis do município para o fundo previdenciário, que pode vendê-los e aplicar o recurso no Funprev, abatendo a necessidade da Prefeitura de usar recursos do Tesouro, além de capitalizar o fundo.

**Base maior:** a contribuição passou a ser cobrada de proventos a partir de um salário mínimo. Antes o teto seguia o valor do regime geral de Previdência, que hoje está em cerca de R\$ 7,5 mil. Os funcionários da ativa passaram a recolher 14% do salário, enquanto a Prefeitura participa com 28%.

**Adicional patronal.** No caso dos servidores da educação e da saúde, que têm benefícios extras na aposentadoria, a Prefeitura banca 6% a mais de sua contribuição (de 28% para 34%).

**Previdência complementar:** para incentivar a adesão ao plano de previdência complementar, o município patrocina até 7,5% do valor a ser direcionado ao fundo.

### **Recuperação de investimentos**

“Com programas desse tipo será possível abrir espaço financeiro nos orçamentos para promover a recuperação dos combalidos investimentos públicos”, afirma Velloso. Outros Estados e municípios que promoveram reformas, como o Piauí, também estão ampliando investimentos em áreas diversas.



**Transporte é uma das áreas que a Prefeitura pode investir com dinheiro economizado na Previdência Foto: Marcelo Chello/Estadão**

O estudo e as sugestões de medidas para a Prefeitura de São Paulo foram desenvolvidos e assessorados pela Fundação Instituto de Administração (FIA Business School). O então prefeito Bruno Covas decidiu adotar as recomendações da instituição, compromisso depois mantido pelo seu sucessor Ricardo Nunes.

O professor da FIA Edmar Veloso lembra que o caixa da Previdência estava vazio e o município tinha de cobrir o déficit, o que consumia em média R\$ 7 bilhões ao ano, além das contribuições obrigatórias. “A Previdência estava sangrando a capacidade de investimento de São Paulo e em pouco tempo não seria mais possível arrumar as ruas, fazer asfalto, usar recursos para saúde, novos hospitais, etc.”

Ele informa que a FIA já assessorou cerca de 15 municípios e Estados na questão de aposentadorias públicas, mas o programa para São Paulo foi o maior e mais complexo. Para Veloso, uma reforma desse nível necessita dois itens importantes: é preciso uma parte técnica bem elaborada, que faça a compatibilização entre o que o município pode gastar e o que a Previdência realmente precisa, e adotar estratégias inteligentes. Outra é a questão política, “que é a parte mais difícil, pois exige determinação dos gestores em juntarem forças do legislativo e do executivo para sua aprovação”.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 24/04/2023**

## **HADDAD: IMPOSTO SOBRE SHEIN, SHOPEE E ALIEXPRESS SERÁ COBRADO NA HORA DA COMPRA; ENTENDA**

Ministro afirmou que empresas firmaram compromisso de aderir ao plano de conformidade

**Por Adriana Fernandes e Murilo Rodrigues Alves**

### **ENTREVISTA COM**

**Fernando Haddad - ministro da Fazenda**

O Ministério da Fazenda vai adotar um modelo de cobrança que permitirá o desconto do imposto na hora da compra dos produtos vendidos em plataformas internacionais de e-commerce, como Shein, Shopee e AliExpress.

Em entrevista ao Estadão, o ministro Fernando Haddad explicou a medida, que chamou “plano de conformidade” da Receita Federal, necessária para garantir uma concorrência justa com as empresas de varejo instaladas no mercado interno brasileiro. Segundo Haddad, é assim que funciona nos Estados Unidos e na Europa, onde todos os impostos devidos estão incluídos no preço.

O ministro antecipou que, a depender do ritmo das negociações, o governo pode estabelecer um plano provisório de conformidade para que o varejo e o setor de comércio eletrônico se reúnam com o compromisso de chegar a um denominador comum sobre que é o justo para os dois lados.

“Quando um consumidor comprar um bem, a empresa já está, pelo plano de conformidade, autorizando o poder público a descontar daquilo que o consumidor já pagou, o que ele deveria recolher”, explicou o ministro.

Haddad informou que Shein, Shopee e AliExpress firmaram, em reunião com o Ministério da Fazenda, compromisso de aderir ao plano de conformidade. Ele também se reuniu, na quinta-feira,

com dirigentes do Instituto para o Desenvolvimento do Varejo (IDV), entidade que representa algumas das maiores empresas do setor no Brasil.



**O ministro Fernando Haddad (Fazenda) Foto: Daniel Teixeira/Estadão**

Depois do recuo do governo em acabar com a isenção das compras feitas pelo e-commerce internacional feitas de pessoa física para a pessoa física até US\$ 50, os grandes varejistas nacionais criticaram a medida e pediram tratamento justo.

O recuo foi uma decisão do presidente Lula que cobrou do Ministério da Fazenda uma alternativa após a repercussão negativa do anúncio do fim da isenção

pela Receita.

A medida nem chegou a ser tomada, mas provocou uma onda de informações desencontradas na população que compra produtos por meio dessas plataformas chinesas.

A Receita entende que as empresas estavam fracionando as compras, e se fazendo passar por pessoas físicas, para driblar a legislação. Hoje, já existe a tributação de 60% sobre o valor da encomenda, mas que não tem sido efetiva. Veja a seguir o que diz o ministro:

### **Como foi o acordo com as empresas estrangeiras do varejo?**

A Shein esteve aqui, a Shopee já tinha estado e AliExpress já tinha se reunido com o Gabriel Galípolo (secretário-executivo do Ministério da Fazenda). Todos agora firmando compromisso de que vão aderir ao plano de conformidade da Receita Federal e vão pagar os tributos da forma que plano de conformidade estabelecer, de maneira a garantir concorrência justa com o varejo local.

### **Como vai funcionar esse plano de conformidade?**

A depender do ritmo das negociações, podemos estabelecer um plano de conformidade provisório para que o varejo e o setor de comércio eletrônico se reúnam com um compromisso de chegar a um denominador comum sobre qual é o justo para os dois lados.

### **Será por meio da declaração de que haverá o controle?**

É como nos Estados Unidos e na Europa.

### **O sr. poderia explicar?**

É muito simples. Quando você entra, nos Estados Unidos, num site para comprar, está lá dito: todos os impostos devidos estão incluídos nesse preço. Quando o consumidor recebe, ele recebe uma remessa totalmente desembaraçada. Não está sujeita mais a nada, porque no pagamento já foi feito. Como é tudo por cartão, o portal, o marketplace, aderiu ao plano de conformidade. Vai ficar difícil não aderir, porque todos estão à mesa reunidos, facilita muito a fiscalização. Fica alguma coisa transparente.

### **Então essa conformidade se dá na plataforma?**

Na plataforma no momento da compra. Quando um consumidor compra um bem, a empresa já está pelo plano de conformidade autorizando o poder público a descontar daquilo que o consumidor já pagou o que deveria recolher.

### **É como se dará a nacionalização das vendas?**

Eles estão querendo que até 2026 85% dos produtos vendidos pela plataforma Shein no Brasil sejam produzidos no Brasil. É isso que é os 100 mil empregos.

### **O que está por trás dessa estratégia?**

Acredito que é uma estratégia inteligente de descentralização da produção. O mercado brasileiro é enorme, pode exportar para a América do Sul inteira; os preços de confecção brasileira são competitivos e eles percebem a necessidade de descentralizar, não ficar com tudo num País só. Até porque hoje, com as tensões comerciais e geopolíticas em curso, qualquer empresário vai querer descentralizar suas atividades.

### **Eles apresentaram o plano de abrir fábricas, já têm monitorado o lugar?**

São acordos com muitos fabricantes. Eles preveem um arranjo com 2 mil produtores. A Shein prevê que só o arranjo deles nacional vai envolver 2 mil produtores

### **Toda a polêmica em torno do assunto ajudou?**

Ajuda se tem um plano. Se você sabe onde quer chegar, se é justa a causa, ajuda. Passa 48 horas de aperto e...

A avaliação é de que o sr. havia recuado.  
Bom, mas já avancei então.

### **Recuou para avançar?**

A vida política é assim. Não vai ganhar todo o dia. O importante é ganhar o jogo. Vai tomar um gol de vez em quando. Se tiver capacidade de reação... Com tudo que é polêmica é assim.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 24/04/2023*

## **EMPRESAS VÃO TER MAIOR DIFICULDADE PARA REFINANCIAR DÍVIDAS EM 2023, DIZ MOODY'S**

Custos do crédito têm aumentado com ambiente de juros altos, liquidez restrita, mercados voláteis e economias crescendo menos

*Por Altamiro Silva Junior*

As empresas no Brasil e em outros países da América Latina vão encontrar crescentes dificuldades para refinar suas dívidas, principalmente para aquelas com piores ratings, alerta a agência de classificação de risco Moody's Investors Service.

O ambiente de juros altos, liquidez restrita, mercados voláteis e economias crescendo menos estão encarecendo os custos do crédito para as companhias, que têm US\$ 11,1 bilhões em dívida a vencer até janeiro de 2024. O temor é de aumento de defaults corporativos, que possam respingar nos bancos.

“Os riscos dos ativos dos bancos vão aumentar em 2023”, alertam os analistas da Moody's em relatório nesta segunda-feira. Os juros altos e as economias crescendo menos vão criar um ambiente desafiador tanto para empresas como para as famílias. A consequência pode ser o aumento das taxas de inadimplência. Ao mesmo tempo, o fato de os bancos da região terem carteiras de crédito

mais diversificadas, elevados níveis de provisões para calotes e gestão de risco forte ajudam a mitigar os riscos.

***Dívida é um instrumento financeiro que envolve confiança: se o credor desconfia que ela não será paga, pode-se marchar rapidamente para um colapso*** Foto: iStock



Varejo, consumo e imobiliário, setores mais sensíveis ao comportamento dos juros e da atividade econômica, estão entre os que mais podem sofrer com o ambiente de inflação e Produto Interno Bruto (PIB) em desaceleração, no Brasil e no resto do mundo, observa o relatório da Moody's.



Já as empresas exportadoras de commodities podem se beneficiar da retomada da China, que vem crescendo mais que o esperado. A Moody's alerta também para empresas de turismo e companhias aéreas, que devem ter demanda em recuperação este ano, mas podem sofrer os efeitos do aumento dos preços dos combustíveis.

Nas estatais brasileiras, há o velho risco de interferência política. "Mas os riscos financeiros para essas empresas moderarão os impulsos intervencionistas do governo", afirma a Moody's. No caso da Petrobras, as mudanças feitas na gestão podem comprometer seu perfil de crédito (rating) se o governo começar a usar a companhia para cobrir déficits fiscais, ou para controlar os preços dos combustíveis e a inflação.

Com a deterioração do ambiente macroeconômico e geopolítico, a Moody's tem feito mais rebaixamento de notas de empresas do que melhoras de avaliação. Desde o primeiro trimestre de 2021 até o primeiro período de 2023, foram 80 ações negativas em ratings (rebaixamentos ou piora da perspectiva da nota), na comparação com pouco mais de 70 melhoras de perspectiva.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 24/04/2023*

### **ARCABOUÇO FISCAL: AJUSTE PREVISTO DE GASTOS SÓ PERDERIA PARA O DO GOVERNO TEMER, APONTA PESQUISA**

Despesas cresceram 0,8%, em média, na gestão de Temer; se a regra proposta no atual governo estivesse em vigor, aumento no período seria de 1,6%

*Por Thais Barcellos*

BRASÍLIA - Apesar do mau humor do mercado financeiro com a versão final do arcabouço fiscal proposto pelo governo, o ajuste de gastos previsto pelo projeto só perderia para o governo de Michel Temer se estivesse em vigor desde 1998, mostram os cálculos da consultoria Buysidebrazil.

Além do número de exceções à regra de limite de despesas, os investidores se incomodaram com a falta de punições mais rígidas em caso de descumprimento das metas fiscais no texto enviado ao Congresso, assim como com a alta dependência de receitas extras. "As metas fiscais são ambiciosas", concorda Ariana Zerbinatti, uma das sócias e economista-sênior da Buysidebrazil.

A regra proposta pelo arcabouço é de que o crescimento real das despesas a cada ano seja limitado ao avanço real das receitas até junho do ano anterior (em 12 meses), respeitando um piso de 0,6% e um teto de 2,5%. Se houver descumprimento da meta fiscal, o aumento real do gasto no ano seguinte passa a ser limitado a 50% da elevação das receitas, já desconsiderando a inflação.

Considerando a média do mandato, as despesas cresceram apenas 0,8% em termos reais na gestão de Temer (2016-2018), o que coincide com a criação do teto de gastos. Se a regra proposta pelo atual ministro da Fazenda, Fernando Haddad, estivesse em vigor, o aumento no período seria de 1,6%.



***Se a regra proposta pelo atual ministro da Fazenda, Fernando Haddad, estivesse em vigor, o aumento no período seria de 1,6%*** Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Mas o mecanismo previsto no novo marco fiscal geraria um volume de despesas muito menor do que nas administrações anteriores do PT. Nos dois primeiros mandatos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o crescimento real dos gastos foi de 7,5% e 9,5%, respectivamente. Com o novo arcabouço, seria de 2,2% e 2%, nessa ordem. No governo de Jair Bolsonaro, os desembolsos avançaram 3,1%,



contra 2% se a nova regra estivesse em vigor.

Considerando os resultados anuais, desde 1998, apenas em nove oportunidades o crescimento real efetivo da despesa teria sido menor ou igual ao proposto pelo arcabouço - quatro deles depois do teto de gastos (2017, 2018, 2019 e 2021 - após a explosão de despesas em 2020 devido à pandemia de covid-19).

De forma similar, os economistas Felipe Salto e Josué Pellegrini, da Warren Rena, já calcularam que a economia, caso o novo arcabouço estivesse em vigor desde 2011, seria de R\$ 775,3 bilhões ou R\$ 64,6 bilhões ao ano e que os resultados primários seriam melhores nesse período.

“A proposta de arcabouço fiscal tem seu mérito, ela é até bem rígida se considerarmos o histórico de gastos públicos dos últimos anos”, diz Ariana Zerbinatti, economista e sócia da Buysidebrasil.

A economista reconhece que a regra do teto era mais dura, mas lembra que, depois da pandemia de covid-19, iniciada em 2020, ficou mais difícil de ser cumprida, com diversos furos. Quanto às exceções previstas no novo marco, Zerbinatti tampouco vê “grandes problemas”, já que são bem similares ao teto, com poucos acréscimos e já esperados, como o piso da enfermagem.

### **Metas ambiciosas**

Apesar da visão mais construtiva sobre o arcabouço, Zerbinatti compartilha da preocupação de muitos de seus colegas em relação à dependência de receitas extras para alcançar as “ambiciosas” metas de resultado primário previstas pelo governo.

Em suas contas, considerando estimativas próprias de PIB e arrecadação, faltam cerca de R\$ 100 bilhões em receitas para chegar ao resultado primário zero no ano que vem. Segundo ela, as metas de 2025 (superávit de 0,5% do PIB) e de 2026 (superávit de 1% do PIB) são ainda mais desafiadoras.

Considerando que o Ministério da Fazenda vai ser bem-sucedido no esforço de arrecadação sem aumento de carga tributária e consiga R\$ 100 bilhões em receitas extras, a consultoria estima que o superávit em 2024 seria de 0,06% do PIB. Em 2025 e 2026, o resultado superavitário seria de 0,22% e 0,52% do PIB, nessa ordem - aquém das metas fiscais, mesmo considerando a banda de 0,25 ponto porcentual para mais ou para menos.

O cenário para a dívida pública também é mais pessimista do que o do governo, que prevê estar próximo da estabilização ao fim do Lula 3. Já a consultoria estima que a estabilidade ocorreria em 2029, caso os R\$ 100 bilhões de receitas extras sejam obtidos a partir de 2024. Sem os R\$ 100 bilhões, o endividamento continuaria crescendo e encostaria em 90% do PIB em 2032.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 24/04/2023*

### **SITUAÇÃO DA LIGHT FICARÁ MAIS COMPLICADA SEM A RECUPERAÇÃO JUDICIAL, DIZ THOMAS FELSBERG**

Segundo jurista, Light entra em uma situação que cria insegurança para a população que depende dos serviços por não poder apelar à recuperação judicial

*Por Cynthia Declodt, Luciana Collet e Cristiane Barbieri*

Um dos pais da Lei de Recuperação de Empresas e Falências, o jurista Thomas Felsberg faz um paralelo entre a situação da Light e uma tradição brasileira: quando não se reconhece com bom senso um problema, diz ele, começa-se a fazer um puxadinho.



***Felsberg afirma que estratégia da Light é uma inovação criativa, porém sem base jurídica Foto: Wilton Júnior/Estadão***

Mesmo com sérios problemas financeiros, a empresa não pode pedir recuperação judicial por ser uma concessionária de serviços públicos de energia elétrica. Assim, foi obrigada a apelar para uma mediação junto à Justiça, enquanto ganha tempo para se organizar com os credores e negociar uma antecipação de renovação da concessão. Uma inovação criativa, porém sem base jurídica, diz Felsberg - e que chama do “famoso puxadinho”. “É um malabarismo jurídico brilhante e uma tentativa de ganhar tempo para negociar, mas não deve prosperar porque não há lei que suporte isso”, afirma.

Segundo ele, ao não poder apelar à recuperação judicial, a Light entra em uma situação que cria insegurança para a população que depende dos serviços; para o Estado, que não tem orçamento para socorrer concessionárias em dificuldades; além dos investidores. “O acionamento da recuperação judicial permitiria que a empresa pudesse repactuar seus compromissos com credores e manter a prestação de serviços fundamentais à sociedade”, diz Felsberg.

Há ainda um agravante: tramita no Congresso um projeto que, caso aprovado, impedirá todas as concessionárias de serviços públicos de entrar em recuperação judicial. “A premissa [equivocada] das medidas em discussão no parlamento é a pretensa defesa do interesse público”, diz ele. Porém, na prática, os legisladores podem impedir a renegociação de dívidas de concessionárias.

Um exemplo prático e bem sucedido do uso da recuperação judicial em concessionárias, afirma Felsberg, aconteceu no caso da Celpa (Centrais Elétricas do Pará), no qual ele trabalhou. “Graças ao instrumento da recuperação judicial, a Celpa pode equacionar seu endividamento, tendo os credores, à época, concordado em reduzir substancialmente as dívidas do grupo”, diz. “Na ocasião, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou, paralelamente à aprovação do plano de recuperação judicial, uma estratégia de recuperação operacional da empresa.”

Foi após o saneamento da Celpa que a Lei 12.767, de 2012, vetou a aplicação da recuperação judicial em concessionárias de energia elétrica. Entre os motivos para a promulgação da lei, estaria uma decisão da Justiça no caso, que tirou os créditos a serem recebidos pelo governo da lista de prioridades do pagamento - e permitiu que fossem sujeitos a desconto, como os demais credores.

Outro argumento defendido pelo governo é que as distribuidoras concentram toda a captação e distribuição de pagamentos e recebimentos do setor de energia. Uma recuperação judicial em uma empresa da área cria processos com milhares de envolvidos, em diferentes pontas que vão do consumo à transmissão de energia, passando por geração e o governo - o que desestabilizaria todo o setor.

### ***Impasse maior***

Só que, sem o instrumento da recuperação judicial, diz Felsberg, o impasse é ainda maior para resolver a situação. “Como todo processo de reestruturação de passivo pode implicar em redução, por parte de todos os credores, do valor a ser pago, no caso das agências [reguladoras], essa possibilidade provoca verdadeira ‘pane’ no processo decisório desses órgãos”, afirma Felsberg. “Instala-se a lentidão, alimentada por burocracia ou temor de eventual responsabilização, que pode matar as empresas em dificuldade.” Segundo ele, a restrição a que as concessionárias em crise estão sujeitas acaba por restringir a utilização de mecanismos a que todas as demais empresas têm acesso.

Felsberg cita como emblemático o caso das Rodovias do Tietê. Com um passivo de quase R\$ 2 bilhões, a concessionária rodoviária teve seu plano de recuperação aprovado pelos credores e



homologado pela Justiça. Porém, aguarda desde setembro de 2021 um posicionamento da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) para implantar as medidas saneadoras. A agência precisa aprovar a troca de controle prevista no plano e renegociar o passivo da concessionária.

A Artesp briga na Justiça para que a própria agência reguladora não esteja sujeita ao procedimento da recuperação judicial, com o argumento de que créditos de entes públicos não podem fazer parte da reestruturação. “Não há qualquer disposição legal nesse sentido”, diz ele. “Tanto é possível a reestruturação de créditos públicos, que os próprios fiscos realizam programas de parcelamento todos os anos.”

### **Intervenção**

No caso da Light, caso não se chegue a um acordo na mediação, uma alternativa poderia ser uma intervenção pela Aneel, o que por ora o órgão nega. “A intervenção, que é uma obrigação da reguladora, é complicada”, diz ele. “Há uma máxima da nossa área de que não há recuperação sem dinheiro.” Só que, apesar de ter o poder, as agências não têm orçamento para isso. “Se a empresa ficar insolvente, o que sobra é a falência ou esperar a concessão caducar”, afirma. Encontrar uma empresa que toque o negócio numa situação dessa será impossível, de acordo com ele.

Para Felsberg, cabe priorizar o interesse público e não a regularização da estrutura de capital da empresa, cujo interesse é secundário. “Permitir a reestruturação do capital de uma empresa é do interesse público e primordial”, afirma. “A proibição tem mais a ver com preconceito cultural do que com as necessidades da economia.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 24/04/2023*

## **LIGAÇÕES PERIGOSAS ENTRE POLÍTICA E ECONOMIA**

Se houver queda da popularidade de Lula, ansiedade do presidente por ter resultados econômicos imediatos pode aumentar risco de populismo.

*Por Fernando Dantas - Economia e políticas públicas*

Algumas análises sobre os movimentos de Lula e de seu governo levam em conta a necessidade de o presidente da República manter e ampliar a sua popularidade. Nesse sentido, a recém-divulgada pesquisa da Quaest para a Genial Investimentos é preocupante: entre fevereiro e abril, a avaliação positiva do governo caiu de 40% para 36%, e a negativa subiu de 20% para 29%.

Evidentemente, pesquisas de opinião são imprecisas, e para ter uma ideia melhor da evolução da popularidade de Lula neste início do governo é preciso esperar mais resultados.

Mas há indicação de que Lula, como Bolsonaro em boa parte do seu governo, está governando com índices de aprovação mais próximos do mínimo para que um presidente não seja considerado um fracasso do que dos níveis em que o mandatário é visto como um grande sucesso.

Essa realidade, aliás, combina com o panorama político ultrapolarizado desde pelo menos o início do governo Bolsonaro. Tanto no caso do ex como do atual presidente, há uma base de apoiadores fiel e fervorosa, mas existe igualmente a "torcida do outro time", igualmente motivada, só que em sentido contrário.

Entre os dois grupos encontra-se o eleitor menos ideológico, mas este só é conquistado por "bom governo", o que se traduz em benefícios imediatos e de preferência no bolso, seja na forma de economia aquecida, seja de transferências ou outros programas públicos.

Lula, naturalmente, tenta manter sua base fiel feliz com posicionamentos tradicionais na esquerda brasileira, como ataques aos juros altos como se fossem uma conspiração da elite financeira contra o povo, ou o antiamericanismo na política externa.





Já em relação ao eleitor do meio, menos ideológico, o presidente sabe que é preciso agradá-lo via bolso. Vem daí a sua angústia tanto em fazer a economia se encaminhar rapidamente para um novo boom (como no seu primeiro governo) quanto multiplicar, via Estado, programas, obras etc. Para Lula, aliás, está tudo ligado: a economia cresce porque o governo transfere dinheiro e faz obras, aquecendo a demanda.

As aspas em "bom governo" alguns parágrafos acima foram usadas porque, na verdade, governar bem na maior parte das vezes não é criar bonança imediata, mas sim trabalhar nos alicerces de um aumento contínuo e sustentável da prosperidade e do bem-estar.

O problema é que Lula está com pressa, e provavelmente avalia que, do ponto de vista político, é arriscado governar com aqueles índices de popularidade medíocres que caracterizaram o mandato de Bolsonaro.

É verdade que a aprovação na faixa de 30-40% do ex-presidente foi suficiente, por exemplo, para impedir um impeachment. Por outro lado, o lulopetismo conseguiu ressuscitar como força política vitoriosa no palco nacional em boa parte pelo fato de que Bolsonaro nunca amealhou um apoio quantitativamente esmagador, como Lula no seu primeiro governo.

Nesse sentido, se a tendência de recuo da popularidade de Lula for confirmada por novas pesquisas, a ansiedade presidencial em fazer entregas rápidas ao eleitorado provavelmente aumentará.

Combinam-se, nessa vontade, dois vetores: a visão política, provavelmente acertada, sobre os riscos de governar no Brasil superpolarizado de hoje com apoio apenas medíocre do eleitorado; e a visão econômica, bem mais questionável, de que é possível fabricar rapidamente um boom duradouro, numa economia com sérias fragilidades estruturais, na base de impulsionamento pelo setor público.

Essa interação nervosa entre as estratégias política e econômica do terceiro mandato de Lula representa o maior risco - mas ainda longe de se tornar uma realidade - de que o atual governo descambe para formas mais perniciosas de populismo.

*Fernando Dantas é colunista do Broadcast (fojdantas@gmail.com)*

*Esta coluna foi publicada pelo Broadcast em 20/4/2023, quinta-feira.*

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 24/04/2023*

## **BRASIL TEM UM PROBLEMA QUE É UMA TAXA DE JUROS MUITO ALTA, DIZ LULA**

‘Já fomos a sexta economia do mundo e retrocedemos para a 12ª’, afirmou presidente em Portugal  
*Por Cristina Canas*

EM LISBOA (PORTUGAL) - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva repetiu nesta segunda-feira, 24, a uma plateia de empresários brasileiros e portugueses, em Portugal, que o “Brasil tem um problema que é a taxa de juros muito alta”. O presidente disse que esse nível de juros - Selic em 13,75% ao ano - desestimula investimentos e impede o consumo. Em seguida, Lula defendeu um ciclo de estímulo à economia que passe pelo consumo das classes menos favorecidas.

No raciocínio do presidente, com juros baixos e aumento de consumo, o ciclo virtuoso da economia será restabelecido. “A solução do Brasil é colocar o pobre para comprar. Já fizemos isso uma vez e vamos fazer de novo”, disse.

Durante toda a sua fala no Fórum Empresarial, que acontece em Matosinhos, norte de Portugal, Lula frisou que quer parcerias com os empresários brasileiros e estrangeiros para promover o crescimento e o desenvolvimento do Brasil. Nesse sentido, voltou a avisar que não venderá empresas públicas. “O que queremos é parcerias. Vendemos empresas públicas para pagar juros e os serviços não

melhoraram”, afirmou. Em seguida, o presidente criticou a privatização da Eletrobrás: “foi vendida e a primeira coisa que fez foi aumentar os salários da diretoria”.

O presidente afirmou aos empresários que irá promover a estabilidade política, social e jurídica, criando um ambiente para atrair investimentos. “Já fomos a sexta economia do mundo e retrocedemos para a 12ª. Vamos retomar pois o Brasil está pronto para ser grande, importante e atraente”, disse, acrescentando que passou os três primeiros meses de seu terceiro mandato restabelecendo políticas sociais, de ensino, que tinham sido “destruídas nos últimos quatro anos”.

“Em 3 meses, preparamos o Brasil para um salto de qualidade. Voltamos a governar para fazer o Brasil retomar a importância. Não podemos ficar trancados a quatro chaves e vamos fazer o Brasil retomar sua importância.”



Lula citou diversas áreas e setores em que o Brasil apresenta destaque e excelência e destacou o segmento de energia renovável, onde Portugal está bastante presente. “O Brasil tem 80% de energia limpa”, disse, lembrando também que este ano serão feitos R\$ 23 bilhões de investimentos em infraestrutura.

**O presidente Lula participa de evento em Matosinhos (Portugal) Foto: Fernando Veludo/EFE/EPA**

O presidente afirmou ainda que uma das decisões desta visita foi a criação de uma agência da Apex em Lisboa e voltou a repetir que, depois de seis anos afastado do mundo, o Brasil está de volta ao cenário internacional.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 24/04/2023**

## AGRO BRASILEIRO ESTÁ PRONTO PARA OFERECER SOLUÇÕES MODERNAS E SUSTENTÁVEIS AOS PROCESSOS PRODUTIVOS

Histórica integração entre produtores rurais, órgãos públicos de assistência e pesquisadores explica o sucesso do modelo brasileiro

**Por Luiz Carlos Trabuço Cappi**

A produção brasileira de soja, milho, trigo, arroz, feijão e algodão, para citar as principais, deve atingir 309 milhões de toneladas, segundo as projeções oficiais, perfazendo um crescimento de 13,8% em comparação com o resultado do ano passado. Um novo recorde, entre tantos nos últimos 20 anos, consolidando a liderança dos produtores brasileiros no agronegócio global. Entre 2002 e 2022, o PIB do agronegócio, que inclui toda a cadeia produtiva do setor, saltou de US\$ 122 bilhões para US\$ 500 bilhões, o equivalente a toda a economia da Argentina. Cresce a reputação do Brasil de celeiro do mundo, graças à capacidade do campo de desenvolver e aplicar tecnologia para ganhos de produtividade e eficiência a cada ciclo de plantio e colheita. É assim que o País garante alimento ao mundo a preços competitivos.



**A produção brasileira de soja, milho, trigo, arroz, feijão e algodão deve atingir 309 milhões de toneladas neste ano, segundo as projeções oficiais Foto: Tiago Queiroz/Estadão**

O expressivo avanço da eficiência fica evidente ao compararmos o crescimento da produção ao da área cultivada. Em duas décadas, a safra de grãos deu um salto de 258%, enquanto a área plantada aumentou 76,5%. A histórica integração entre produtores rurais, órgãos públicos de

assistência e pesquisadores explica o sucesso do modelo brasileiro.

Estão hoje em franca expansão as chamadas smart farms, fazendas digitalizadas para a prática da agricultura de precisão. Softwares organizam todos os setores da lavoura, do fluxo de recursos financeiros ao manejo de máquinas e equipamentos, passando pelo desenvolvimento de sementes e insumos. A importância da associação da agricultura com a tecnologia é unânime.

O campo também se torna cada vez mais sustentável. As práticas agrícolas incluem proteção de nascentes, preservação de matas nativas e recuperação de áreas degradadas. O agronegócio brasileiro está pronto para oferecer soluções modernas e sustentáveis aos processos produtivos.

Os avanços na pesquisa e na produção do etanol de primeira, segunda e terceira gerações, em que o bagaço e as algas presentes na cana-de-açúcar se transformam em fontes de energia limpa, são contribuições decisivas para a descarbonização. Pesquisas que se iniciam aqui no Brasil apontam para a fabricação do etanol a partir do agave, matéria-prima da tequila.

Estamos igualmente competitivos na extração do hidrogênio verde da cana. Esse é um dos combustíveis mais limpos e avançados do mundo, utilizável inclusive na aviação.

Com suas riquezas naturais, mão de obra capacitada e tecnologia própria, o Brasil está maduro para contribuir para a necessária transição energética global por meio das soluções desenvolvidas pelo seu agronegócio.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 24/04/2023*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### ANÁLISE: CAMPOS NETO REBATE RÓTULO DE 'CAMPEÃO DE JUROS'

O presidente do Banco Central vem preparando nas últimas semanas a sua linha de argumentação para apresentar à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado

*Por Alex Ribeiro, Valor — São Paulo*

Às vésperas de seu depoimento no Senado, o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, passou a rebater o rótulo de que teria transformado o Brasil em “campeão mundial dos juros”, ao subir a taxa básica de juros a 13,75% ao ano e sinalizar sua manutenção nesse patamar por um período prolongado.



Seu argumento é que, nessa disputa, os juros do Brasil de hoje são menores do que foram os juros do próprio Brasil num passado não muito distante. Além disso, na comparação com outros países, nossa distância não é tão grande quanto parece à primeira vista, dependendo dos critérios adotados.

**Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central**  
— Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

Numa apresentação feita em Londres durante o feriado, Campos Neto também procurou mostrar, com um exercício contrafactual, que os juros nominais poderiam ser ainda mais altos, se o Banco Central não tivesse aumentado a taxa Selic da forma como fez durante a campanha eleitoral.



O presidente do Banco Central vem preparando nas últimas semanas a sua linha de argumentação para apresentar à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Sua participação, que deveria ter ocorrido no início do mês, deve acontecer amanhã, às 9h, se não houver novo adiamento de última hora. A partir de quarta, o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central entra no período de silêncio, em que seus membros evitam fazer pronunciamentos públicos sobre assuntos ligados aos juros básicos da economia.

O Senado é justamente quem concedeu o mandato de Campos Neto e dos demais diretores do Banco Central. Ultimamente, o presidente da casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), tem feito apelos para que o Copom reduza a taxa básica de juros "de forma técnica", juntando-se ao coro feito pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva e por ministros da área econômica.

Em Londres, no feriado de Tiradentes, Campos Neto apresentou comparações sobre os juros segundo duas medidas diferentes. Numa delas, usou o chamado juro real ex-post, ou seja, uma comparação dos juros efetivamente praticados pelo Brasil no passado, descontada a inflação.

Vários críticos do Banco Central dizem que, por esse critério, os juros no Brasil foram muito altos, chegando a 8,3%, em termos reais. Essas contas, porém, usam a inflação cheia efetivamente medida pelo IBGE, que ficou mais baixa (4,56%, no período de 12 meses até março) devido ao corte de impostos feito pelo governo Bolsonaro durante a eleição. Outro componente do cálculo é a taxa Selic efetivamente apurada no período (13,22%).

O presidente do Banco Central vem destacando uma outra métrica para calcular a taxa real de juro. Ela usa o núcleo de inflação, que ficou em cerca de 7,8% no período e exclui oscilações de curto prazo de alguns preços mais voláteis, como energia e alimentos. Por essa métrica, o juro real ex-post ficou na casa dos 5%.

Nesse percentual, vem argumentando Campos Neto, a taxa de juros do Brasil não é muito diferente da observada no México, e não está tão distante de países como Chile, Peru e Colômbia, que tiveram juro um pouco acima de 2% ao ano.

O argumento de Campos Neto é que essa distância entre o juro brasileiro e de outros emergentes vem se reduzindo. De 2014 a 2019, a taxa real média ex-post brasileira foi de 4,5%, enquanto os demais países da região tiveram uma taxa média de 0,9%. Portanto, o Brasil tinha uma taxa 3,6 pontos percentuais maior.

De 2021 a 2023, a taxa de juro brasileira caiu a 2,3%, enquanto que os demais países tiveram juros reais de 0,3%. Assim, a diferença se reduziu a 1,9 ponto percentual. Mais recentemente, a diferença segue mais ou menos parecida (2,2 pontos, levando em conta arredondamentos) considerando a taxa média de 4,8% do Brasil e a de 2,5% da média de México, Chile, Peru e Colômbia.

Outra forma de comparar as taxas de juros é pela taxa ex-ante. Ou seja, subtrair a inflação prevista pelo mercado para o próximo ano da taxa Selic esperada para o mesmo período. Por essa métrica, a distância dos juros também não é tão grande. O Brasil fica com cerca de 6,8%, mais ou menos na faixa do México. Os outros países da região estão com juros reais na casa dos 5%.

Essa comparação entre taxas de diferentes países, mesmo na mesma região, não é totalmente apropriada, porque cada um tem uma situação econômica diferente, que faz com que opere com níveis diferentes de juro neutro. No Brasil, o Banco Central estima o juro neutro em 4%, o que significa que, para baixar a inflação, precisa superar esse percentual. O Chile, que tem contas públicas mais arrumadas, tem uma taxa neutra menor.

Outro argumento apresentado por Campos Neto para justificar o nível atual da Selic é que, se o Copom não tivesse subido tanto, a carga de juro seria ainda maior ao final. Ele mostrou, no evento em Londres, um exercício contrafactual que mostra que a inflação em 2023 seria de 10%, em vez dos projetados 5,8%, se o Copom não tivesse apertado no período eleitoral.



O contrafactual supõe que, em vez de apertar os juros, o BC deixasse a taxa nos 7,75% vigentes em meados de 2021. Ele evita politizar o assunto, mas, se o BC não tivesse feito o aperto monetário, provavelmente abriria um cenário econômico mais favorável para Bolsonaro durante as eleições presidenciais.

O mesmo exercício assume que, depois de passada a eleição e empossado o novo governo, o Banco Central fizesse o serviço que precisava ser feito para levar a inflação para os 5,8% projetados para o fim deste ano e 3,6% no ano que vem. Neste caso, o juro teria que subir a 18,75% ao ano, com uma perda estimada de 1 ponto percentual em atividade econômica entre 2023 e 2024, em relação à situação atual. Neste caso, a conta seria paga no governo Lula.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/04/2023

### RICOS BUSCAM SERVIÇO OFFSHORE COM GUINADA DA COLÔMBIA À ESQUERDA

Eleição de Gustavo Petro e elevação dos impostos sobre os ricos fez aumentar buscas por serviços que incluem consultoria tributária, governança e compliance

Por Bloomberg — Bogotá



Gustavo Petro, presidente da Colômbia — Foto: Luisa Gonzalez/Pool via AP

A demanda entre cidadãos colombianos por serviços de trust offshore aumentou desde a eleição do presidente de esquerda Gustavo Petro, que subiu os impostos sobre ricos como parte de seu esforço para conduzir reformas na economia.

De acordo com Anabella Murillo, diretora-gerente da divisão de patrimônio privado da IQ-EQ, os colombianos — mais do que qualquer outro grupo

latino-americano — têm buscado seus serviços, que incluem consultoria tributária, governança e compliance.

***“Uma das principais preocupações deles é a desvalorização da moeda local”, disse a executiva, que fica baseada em Miami, em entrevista. “Acho que a Colômbia vai estar no topo dos países nos quais as pessoas estão de olho, porque muitas mudanças virão.”***

Em novembro, o Congresso aprovou um imposto proposto pelo governo sobre ativos de colombianos mais ricos e uma alíquota mais alta para dividendos.

Petro é o primeiro presidente de esquerda da Colômbia e está reconstruindo laços com o governo socialista da Venezuela.

Investidores e empresas mostraram preocupação com seus planos — que incluem o fim de novos projetos de exploração de petróleo — enquanto o país tenta se recuperar da pandemia e controlar a inflação.

Em um sinal da demanda dos colombianos para diversificar investimentos no exterior, Jorge Pérez, bilionário do setor imobiliário, visitou Bogotá em outubro para se encontrar com potenciais compradores de seus projetos no sul da Flórida.

A IQ-EQ, com sede em Luxemburgo, oferece uma variedade de serviços de compliance, administração e consultoria para gestores de fundos, multinacionais, family offices e clientes privados no mundo todo. A empresa tem cerca de US\$ 5 bilhões sob administração fiduciária nos EUA, disse Murillo.

Murillo, advogada por formação, começou a aconselhar famílias ricas sobre como diversificar e proteger bens na Venezuela, onde nasceu, depois que o então presidente Hugo Chávez nacionalizou grandes setores da economia. Essa experiência a ajudou a se relacionar com clientes do México ao Chile nos últimos anos, quando a esquerda assumiu o poder.

Miami continua a ser o principal porto de escala para famílias abastadas da América Latina, e imóveis ainda são o investimento mais comum, disse Murillo. Antes da IQ-EQ, a executiva trabalhou no Zedra Group e no Bank of Nova Scotia.

Embora nada parecido com a onda de expropriações de Chávez tenha ocorrido nos últimos anos, Murillo ajudou clientes nervosos antes da posse de Andrés Manuel López Obrador como presidente do México, em 2018.

***“Você precisa estreitar os tratados fiscais e os tratados bilaterais de investimento, porque precisa entender qual a posição do país em relação aos investimentos”, disse. “Muitos anos se passaram com López Obrador, e não vimos o que se temia no começo. Mas eles se sentiram seguros de que tinham seu planejamento preparado.”***

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 24/04/2023

## GOVERNO QUER PROTAGONISMO DA INFRAERO NA INTEGRAÇÃO REGIONAL, DIZ SECRETÁRIO

O governo federal avalia usar o dinheiro obtido na 7ª Rodada de Concessão de Aeroportos para financiar a operação e construção de terminais em regiões menos abastecidas de malha aeroviária, segundo Juliano Noman

Por Paula Martini e Caio Sartori, Valor — Rio



***Juliano Noman: “o que o governo federal está fazendo é organizar a Infraero para que ela tenha papel importante na aviação regional e para que com dinheiro de concessão consiga financiar operação e construção em regiões menos abastecidas” — Foto: Foto: Karina Carvalho / ANAC***

O secretário nacional de aviação civil, Juliano Noman, afirmou que o governo federal está reavaliando o papel da Infraero para que a empresa pública tenha protagonismo na aviação regional. De acordo com o secretário, o governo federal avalia usar o dinheiro obtido na 7ª Rodada de Concessão de Aeroportos para

financiar a operação e construção de terminais em regiões menos abastecidas de malha aeroviária.

“O governo federal está analisando o papel da Infraero. Você precisa ter uma forma de prover aviação nessas localidades e simplesmente transferir para uma prefeitura não seria razoável. O que o governo federal está fazendo é organizar a Infraero para que ela tenha papel importante na aviação regional e para que com dinheiro de concessão consiga financiar operação e construção em regiões menos abastecidas”, afirmou Noman.

O secretário de aviação civil participa do evento "Reage, Rio!", organizado pelos jornais O Globo e Extra, em parceria com a Fecomércio-RJ. O secretário explicou que, com a concessão de 15 aeroportos, entre eles o de Congonhas, em São Paulo, a Infraero ficará apenas com o Santos Dumont para administrar.

Por isso, planeja dar início a um plano de demissão voluntária (PDV), também pago com o dinheiro dos leilões, para reduzir o número de funcionários dos atuais 2 mil para cerca de 500.

**“No processo de concessão da 7ª Rodada, a Infraero ficaria com 500 funcionários, o que é suficiente para administrar o terminal”, afirmou Noman.**

A administração do Aeroporto Santos Dumont é motivo de embate entre o governo federal e a prefeitura e o governo do Rio. As autoridades locais defendem que a capacidade do terminal doméstico seja reduzida para incentivar o aeroporto internacional, que não recuperou o número de voos do pré-pandemia.

De acordo com o secretário de aviação civil, o sistema aeroviário do Rio está em processo de recuperação alavancado pelo Santos Dumont. No entanto, segundo ele, projeções internas apontam que o Galeão deve fechar o ano com um incremento de 46% 2023, em relação a 2022, enquanto o Santos Dumont deve crescer cerca de 10% sobre o último ano.

"Ano passado, o Santos Dumont terminou com pouco menos de 10 milhões [de passageiros], que é exatamente o mesmo número de 2014. Naquela época, o Galeão bateu 15 milhões e terminou o ano passado com 5,7 milhões. Mas a gente está vendo uma demanda na casa de 8 milhões, um aumento de 46% de 2022 para 2023, enquanto o do Santos Dumont deve ser de 10%", afirmou.

O secretário disse ainda que o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), vai apresentar "todas as opções" na reunião desta terça-feira (24) com o governador do Rio, Cláudio Castro (PL), e o prefeito, Eduardo Paes (PSD), para que o governo e a prefeitura possam sair com uma solução.

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 24/04/2023*

## REUNIÃO COM MÁRCIO FRANÇA NÃO É ‘FACA NO PESCOÇO’, MAS QUEREMOS RESOLVER GALEÃO, DIZ CASTRO

Governador do Rio disse que caso não haja uma solução, governo estadual e prefeitura deverão definir medidas para reduzir o número de voos no Santos Dumont e transferi-los para o outro equipamento

*Por Caio Sartori e Paula Martini, Valor — Rio*



**Cláudio Castro, governador do Rio — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo**

O governador do Rio, Cláudio Castro (PL), citou a reunião desta terça-feira ((25) com o ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França, como uma espécie de último diálogo com o governo federal para tentar resolver o esvaziamento do aeroporto internacional do Galeão. Caso não haja uma solução, o Rio tende a buscar via “canetada” outras formas de reduzir o número de voos no Santos Dumont e transferi-los para o outro equipamento. O prefeito da capital, Eduardo Paes (PSD), também estará no

encontro em Brasília.

“Já tem quase dois anos que esse grupo [do Rio com a União] está trabalhando. Todo mundo já sabe o que o outro pensa. A partir de agora, é vontade de resolver ou não”, disse o governador. “Se sairmos de lá amanhã e percebermos que não há vontade de resolver, nós dois [Castro e Paes] sentaremos com as nossas equipes para definir medidas que não cabe falar aqui, porque essa reunião não é uma faca no pescoço. Até porque o ministro Márcio França é uma pessoa muito gentil e não tem mostrado que isso será necessário.”

Paes endossou a expectativa de sair da reunião com um pacote definitivo de medidas para reverter o sucateamento do Galeão. “Essa discussão já se trava há muito tempo. Nós esperamos que amanhã tenha uma solução.”

Os dois participaram do evento “Reage, Rio”, dos jornais “O Globo” e “Extra” com apoio da Fecomércio. Segundo Paes, além de todos os aspectos técnicos e econômicos que transformam a defesa do Galeão em uma “questão de sobrevivência” para o Rio, o tema é central para o apoio político da bancada fluminense ao governo Lula. “Isso é vital”, afirmou.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 24/04/2023*

### **ESTÃO QUERENDO FORÇAR UMA BARRA PARA A INFRAERO ASSUMIR O GALEÃO, DIZ PREFEITO DO RIO**

Aeroporto passa por um processo de esvaziamento, com poucos voos e funcionamento aquém da sua capacidade

*Por Caio Sartori e Paula Martini, Valor — Rio*



*Paes quer ampliar uso de títulos do Porto Maravilha — Foto: Leo Pinheiro/Valor*

O prefeito do Rio, Eduardo Paes (PSD), alegou nesta segunda-feira (24) que “tem ficado muito claro” um movimento da Infraero para assumir o controle do aeroporto do Galeão, pivô de atrito das autoridades do Rio com o governo federal. O equipamento passa por um processo de esvaziamento, com poucos voos e funcionamento aquém da sua capacidade.

“O que tem ficado muito claro para mim é que estão querendo forçar uma barra para a [operadora] Changi sair e a Infraero assumir”, disse. “Aí pode até ser que o Galeão melhore, porque vão querer mostrar que a

estatal funciona melhor que o privado.”

Paes participa, junto com o governador Cláudio Castro (PL) e com o secretário nacional de Aviação Civil, Juliano Noman, do evento “Reage, Rio”, dos jornais “O Globo” e “Extra”, sobre a situação do Galeão. Prefeito e governador irão amanhã a Brasília para conversar com o ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França. “Queremos sair [da reunião] com isso resolvido”, afirmou Castro.

A fala do prefeito sobre a Infraero se deu depois de elogiar as concessões de aeroportos iniciadas no governo Dilma Rousseff (PT) e dizer que o Santos Dumont, depois dos blocos leiloados no ano passado, representa 90% das receitas da estatal.

Paes e Castro rechaçaram a ideia de que a mobilidade urbana e a segurança pública sejam centrais para o esvaziamento do aeroporto do Galeão, na zona norte. A cerca de 17 quilômetros do centro da cidade, o equipamento teria localização mais central do que outros aeroportos relevantes do país, como Guarulhos (SP) ou Confins (MG), argumentaram.

“Não aceitamos que [esses temas] sejam trazidos à mesa para justificar as decisões sobre o Galeão. Estamos mais perto que qualquer aeroporto brasileiro”, alegou Paes. “São temas que não cabem ser tratados numa discussão madura.”

Castro seguiu a mesma linha e disse que o Estado não tem registros de que a Linha Vermelha, via expressa utilizada para acessar o Galeão, seja empiricamente perigosa. “Queria deixar claro que a mancha criminal das linhas Vermelha e Amarela não são relevantes para quebrar um aeroporto. Fora que temos hoje uma operação de segurança exclusiva para as duas linhas. Isso não pode ser dado



como motivação”, alegou. “A grande motivação é que um aeroporto [Santos Dumont] está canibalizando o outro.”

Segundo Paes, a solução imediata passa por reduzir o número de voos no Santos Dumont — para atender a 6 milhões de pessoas por ano, dos atuais 10 milhões — e transferir parte das viagens domésticas para o Galeão.

“Basta, de maneira muito simples, integrar os dois aeroportos e fazer uma operação conjunta. Se vai fazer a concessão depois, isso é decisão para depois. A decisão que a gente precisa fazer agora é 6 milhões de pessoas no Santos Dumont, voos domésticos no Galeão”, afirmou.

Castro endossou o argumento de Paes: “Na prática, isso é tirar de quem tem muito e dar para quem tem pouco”, disse, direcionando-se para Juliano Noman.

Sobre o excesso de voos no aeroporto doméstico, que tem localização central na cidade e vem registrando atrasos e superlotação, o prefeito citou ainda a possibilidade de haver problemas sérios de segurança. “O dia em que acontecer alguma tragédia ali, a gente vai saber quem são os responsáveis por aquele absurdo que está a segurança do Santos Dumont.”

Representando o governo federal, o secretário nacional de aviação civil afirmou que o estado do Galeão é uma prioridade do ministro Márcio França, mas que não há “bala de prata”. De acordo com Noman, o ministro vai apresentar várias alternativas ao governador e ao prefeito na reunião de amanhã. “A gente acredita que uma boa solução vem com mais de uma alternativa, e é isso que o ministro deve buscar na reunião”, apontou.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 24/04/2023**

## GOVERNO DEVE FAZER A 1ª RELICITAÇÃO, MAS AVALIA ALTERNATIVAS

Outra solução em estudo pelos órgãos de regulação é reestruturar os contratos, visando manter operador atual ou vender o ativo

**Por Taís Hirata — De São Paulo**



**Leilão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), em devolução pela Inframérica, foi marcado para 19 de maio — Foto: Reprodução/Facebook**

O leilão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), marcado para 19 de maio, deverá se tornar a primeira relicitação do país. Foram necessários seis anos, desde a publicação da lei que criou o formato, para que a primeira iniciativa chegasse a esta etapa. Apesar da expectativa de sucesso neste caso, o caminho da relicitação ainda é alvo de ceticismo no setor de infraestrutura, que não vê o mecanismo como uma saída

para as demais concessões problemáticas.

Hoje, outras alternativas estão sendo desenhadas pelo governo federal, junto com agências reguladoras, órgãos de controle e empresas. Há dois principais caminhos em avaliação: um reequilíbrio amplo do contrato, para que o atual concessionário consiga se manter à frente do ativo; ou uma reestruturação da concessão, para viabilizar a venda a terceiros - sejam públicos ou privados.



No primeiro caso, a proposta é fazer a repactuação do contrato. Nesse processo, diversas ferramentas podem ser acionadas, como realizar um “encontro de contas”, incluindo todas as multas e desequilíbrios pendentes, a possibilidade de reprogramar investimentos ou incluir novas obras e alterar cláusulas contratuais.

Algo semelhante já foi feito na última gestão do governo paulista, com a renegociação de concessões rodoviárias, para resolver passivos bilionários, observa Massami Uyeda Jr, sócio do Arap, Nishi & Uyeda Advogados. “Dentro dos reequilíbrios, houve troca de taxa de retorno, de amortização. Vários índices foram rediscutidos, dentro da discricionariedade da administração”, diz ele.

## Na fila por uma solução

Concessões que aderiram à relicitação

### Aeroportos

São Gonçalo do Amarante (RN) - Inframérica

Viracopos (SP) - TPI, UTC e Egis

Galeão (RJ) - Changi

### Ferrovias

Malha Oeste - Rumo

### Rodovias

Concebra - TPI

Rota do Oeste - Odebrecht\*

Via 040 - Invepar

Autopista Fluminense - Arteris

MS Via - CCR

Eco101 - Ecorodovias

Fonte: ANTT e Anac

Um segundo caminho seria reestruturar o contrato para viabilizar a venda do ativo. Esta perspectiva ganhou força em 2022, quando o Tribunal de Contas da União (TCU) deu aval a um arranjo inovador



no Mato Grosso. O governo estadual estava frustrado com a demora na relicitação da Rota do Oeste, concessão fracassada da BR-163, da Odebrecht. Para destravar as obras, a gestão propôs a compra do contrato, por meio da estatal MTPar.

O TCU autorizou a transação - que envolveu não só a venda, mas a alteração de obrigações e termos contratuais. O TCU deixou claro que só deu o aval porque se tratava de uma venda a uma estatal. Porém, grupos têm buscado ampliar a flexibilização, para permitir o mesmo formato em operações privadas.

Uma possibilidade em estudo é reestruturar o ativo para uma venda, com a inclusão de uma concorrência entre os interessados. Dessa forma, se evitaria uma flexibilização contratual em benefício de uma empresa privada específica, algo que dificilmente o TCU aprovaria, dizem fontes.

“O mercado está otimista com as soluções em debate. O caso da Rota do Oeste é um precedente importante, mas não há muitos entes públicos com a mesma capacidade financeira da MTPar. Então é importante estudar saídas junto a entes privados. Há atores com apetite para mercado secundário, que são potenciais compradores”, diz Marco Aurélio de Barcelos, presidente da ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias).

A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) destaca que essas alternativas estão sendo estudadas “sem prejuízo dos atuais processos de relicitação, que continuam o seu curso conforme determina a legislação sobre o tema”, disse o órgão.

Hoje, além do aeroporto potiguar, há ao menos outras nove concessões problemáticas que aderiram à relicitação. Porém, na avaliação de analistas, apenas uma ainda tem grande chance de se concretizar, a Via 040, concessão rodoviária da Invepar. O projeto foi aprovado pelo TCU na última quarta (19). Agora, retorna para a análise final da ANTT.

A percepção é que as saídas para as concessões problemáticas terão que ser variadas e pensadas caso a caso, avalia Leticia Queiroz, sócia do Queiroz Maluf Advogados. “Haverá uma cartela de soluções, considerando as várias peculiaridades”, afirma.

Para ela, o caso do Mato Grosso indicou o embasamento jurídico que deverá pautar todos os casos: a tese de que, para resolver uma incerteza jurídica ou situação de disputa, o poder público pode buscar uma solução equilibrada que atenda ao interesse geral.

Procurado, o Ministério de Transportes disse, em nota, que “a intenção é impulsionar os investimentos privados por meio de uma reestruturação dos contratos de concessões já existentes. Neste sentido, o ministério estuda todos os projetos para que se chegue a uma modelagem mais atrativa para investidores e União, permita o reequilíbrio dos contratos, agilize investimentos e seja benéfica para a população”.

Um consenso no setor é a importância de acelerar o processo e realizar os investimentos - algo que a relicitação falhou em fazer. “É um instituto bom, seria o caminho correto para cuidar dos riscos. Mas, na prática, houve dificuldade para se chegar a um consenso, principalmente sobre os valores de indenização a serem pagos aos antigos concessionários. Isso levou a uma demora grande, que frustrou o setor”, afirma Lucas Sant’Anna, sócio do Machado Meyer.

Procurada, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) afirmou, em nota, que “eventuais alterações nos dois processos de concessão [Galeão e Viracopos] não chegaram formalmente à Anac, razão pela qual não cabe à agência emitir opiniões”. O Ministério de Portos e Aeroportos não se pronunciou.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 24/04/2023**

### LEILÃO DE AEROPORTO NO RN PODE TER CONCORRÊNCIA BAIXA

Para analistas, candidatos naturais são os operadores que já atuam na região, como Aena, Fraport e Vinci

Por Taís Hirata — De São Paulo

## Terminal no Rio Grande do Norte

Governo faz relicitação de aeroporto em São Gonçalo do Amarante



- Prazo**  
30 anos
- Capex mínimo previsto**  
R\$ 308,9 milhões
- Valor mínimo da outorga inicial**  
R\$ 226,9 milhões
- Valor estimado da indenização ao antigo operador**  
R\$ 550 milhões

Fonte: Anac, Ministério de Infraestrutura

A relicitação do aeroporto São Gonçalo do Amarante (RN) tem atraído interesse do setor privado, porém, a expectativa é de concorrência baixa, segundo analistas de mercado. As principais candidatas ao leilão são os operadores que já atuam na região Nordeste - a espanhola Aena, a alemã Fraport e a francesa Vinci.

A concorrência, marcada para 19 de maio, terá como critério o maior valor de outorga inicial, cujo mínimo foi fixado em R\$ 227 milhões. O contrato, com duração de 30 anos, prevê ao menos R\$ 308,9 milhões de obras.

“É um aeroporto consolidado, com os principais investimentos feitos. A demanda está estabilizada, não há grandes surpresas de operação, receitas, obras. Os principais riscos já foram resolvidos”, afirma Maurício Moysés, sócio do Moysés & Pires Advogados.

Por outro lado, há fatores que prejudicam a atratividade. “Vemos uma movimentação baixa no mercado, em parte pela sensibilidade à mudança política e pela taxa de juros alta”, diz Ewerton Henriques, diretor de infraestrutura do Banco Fator. “Além disso, é um aeroporto pequeno. Quando ele foi licitado [em 2011], havia a ideia de Brasil pujante, acreditava-se que Natal seria um ‘hub’. Hoje o mercado está mais reticente. Se houver concorrência, será sem ágio elevado.”

O fato de ser um ativo de pequeno porte reduz a probabilidade de novos atores, avalia Caio Loureiro, sócio do TozziniFreire. “Para empresas interessadas em entrar no país, o interesse maior são os





aeroportos do Rio de Janeiro e Viracopos. Pode haver surpresas, mas não é um projeto que o mercado tem visto com muita animação.”

Para analistas, os candidatos naturais são grupos que teriam sinergia com o ativo. No Nordeste, a Aena opera um bloco de 6 terminais, a Fraport controla o aeroporto de Fortaleza, e a Vinci está em Salvador. Procurada, a Fraport diz que está “em processo de avaliação”. Vinci e Aena não responderam.

O ineditismo do leilão, que é a primeira relicitação do país, não traz grandes fatores de risco, mas gera dúvida sobre como será a transição. A principal insegurança é quanto ao pagamento da indenização ao antigo concessionário, a argentina Inframérica. A outorga inicial do leilão será destinada ao grupo, pelos investimentos feitos e não amortizados. Porém, caso a concorrência seja baixa, a União terá que complementar o valor.

Hoje, o cálculo da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) indica uma indenização de R\$ 550 milhões (data-base de dezembro de 2021) - valor bem acima da outorga mínima. O número ainda é analisado por uma auditoria independente e deverá ter ajuste pelo IPCA, além de eventuais descontos referentes a outorgas suspensas ou saldos de reequilíbrio, diz a Anac.

Para Fernando Vernalha, sócio do Vernalha Pereira Advogados esta é a maior incerteza porque a concessão depende do desembolso da União, caso necessário. “O risco é o pagamento da diferença ao concessionário, porque trava a execução do contrato.” Por um lado, há uma garantia ao ente privado, que só deposita sua parte da outorga uma vez que a União já tiver pago a dela, diz. Por outro, há o temor de que o processo se arraste.

A Anac afirma que “o Ministério de Portos e Aeroportos já resguardou recurso orçamentário para cumprir eventual diferença de pagamento.” A Inframérica diz que “os valores ainda estão em fase final de validação pela Anac”.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 24/04/2023**

## MEDIDAS SÃO PALIATIVOS, DIZEM AUTORIDADES DO RIO E ESPECIALISTAS

Redução da operação no Santos Dumont e privatização do aeroporto central são apontadas como soluções de mais longo prazo

**Por Caio Sartori, Juliana Schincariol e Lucianne Carneiro — Do Rio**

As medidas que o governo federal pretende apresentar para reverter o processo de esvaziamento do Galeão são consideradas paliativas pelo Estado e pela prefeitura da capital fluminense. Não são efetivas, dizem, para reduzir o superlativo número de voos no Santos Dumont e devolver protagonismo ao Galeão. Especialistas concordam, apesar de verem problemas de segurança e mobilidade urbana minimizados pelas autoridades.

“Não resolvem nada. As medidas são absolutamente paliativas, não encaram de frente o problema. A redução da capacidade do Santos Dumont não está sendo enfrentada. O governador [Cláudio Castro] será enfático na reunião com o ministro”, diz o secretário de Casa Civil do Estado, Niccola Miccione. Na terça-feira (25), o ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França, vai se reunir com Castro e o prefeito Eduardo Paes (PSD).

Entre as propostas estão a transferência, para o Galeão, de um centro de distribuição dos Correios e a ideia de que a alíquota reduzida de ICMS no Rio, hoje em 7%, só possa ser aplicada no Santos Dumont caso as empresas ampliem operações no aeroporto internacional.

“Não vai adiantar nada, pois a redução do ICMS para o QAV na lei que está em vigor é só para o Galeão e nunca foi para o Santos Dumont”, alega Eduardo Paes. Miccione endossa o argumento e chama de “balela” a ideia ventilada pela Secretaria de Aviação Civil.

“O único caminho possível é a Anac fazer essa redução para entre 6 milhões a 8 milhões [de passageiros por ano]. Manter a atual capacidade é por curativo num corte que está hemorrágico”, diz Miccione, que rechaça a tese de que o Galeão é de difícil acesso, algo também ressaltado pela prefeitura.

Especialistas também classificam como paliativas as medidas. Para o presidente da consultoria Inter.B, Cláudio Frischtak, as propostas só adiam a resolução do problema. “Se olharmos numa perspectiva mais alongada, não é isso que vai resolver a situação”, afirma. A única forma de revitalizar o Galeão envolve a privatização do Santos Dumont, diz ele, que defende que os dois aeroportos tenham um controlador comum.

Para o diretor da FGV Transportes, Marcus Quintella, “não existe mágica para fazer o Galeão ficar cheio de novo” e o número baixo de passageiros tem mais a ver com o esvaziamento econômico do Rio do que com a concorrência do Santos Dumont. Algumas iniciativas podem, segundo ele, ajudar a atenuar o problema, mas a situação é muito complexa e dificilmente será resolvida dessa forma. “O que vai resolver é recuperar a economia, trazer mais segurança pública, aumentar a renda da população do Rio. Tudo isso é o que vai gerar mais voos para o Galeão.”

Procurada, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) informou que trabalha com o ministério na busca de alternativas para Galeão e Santos Dumont. A RIOgaleão informou que assinou com ressalvas o termo aditivo que permite a continuidade do processo de relicitação do aeroporto e está à disposição para contribuir na identificação de alternativas para a sua administração. Hoje, a 14ª edição do “Reage, Rio” vai discutir a situação do Galeão, em evento que contará com a presença de Paes, Castro e do secretário nacional de Aviação Civil, Juliano Noman

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 24/04/2023**



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### DRONES SUBSTITUEM HELICÓPTEROS EM OPERAÇÕES NOS TERMINAIS PORTUÁRIOS DE SANTOS, SP

Equipamentos tecnológicos reduzem o tempo de operação e aumentam a produtividade e a precisão.  
*Por g1 Santos*



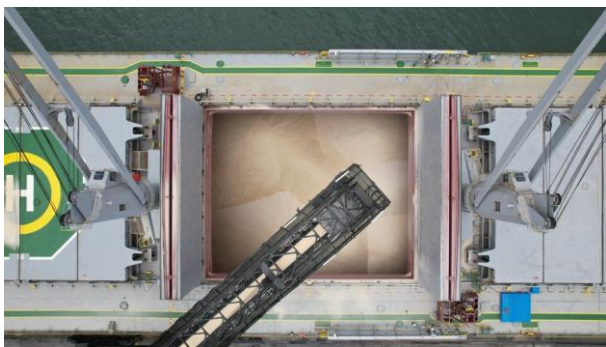
***Drones substituem helicópteros em operações nos terminais portuários de Santos, SP — Foto: Santos Drone Imagens Aéreas/Divulgação***

Os serviços de controle e auxílio nas operações dos terminais do Porto de Santos, no litoral de São Paulo, antes realizados por helicópteros, foram substituídos por drones [veículos aéreos com câmeras acopladas e controlados remotamente].

O uso do drone reduz o tempo da operação, aumenta a produtividade e a precisão, além de garantir mais segurança aos trabalhadores e, ainda, melhorar o acompanhamento da situação dos equipamentos e produtos ao permitir que sejam observados mais de perto.

Segundo Arthur da Anunciação Neto, diretor de uma agência marítima, responsável pelas informações e restrições portuárias, os drones substituem, de forma eficaz, o serviço que antes era realizado por helicópteros.

"Antigamente, contratávamos um helicóptero, era muito caro e demandava muito tempo. Já com o serviço de drone, é muito mais fácil e rápido decolar e conseguir fotos excelentes", explicou o diretor. "Essas fotos permitem uma experiência imersiva dos portos do Brasil. Estamos mapeando os terminais de grãos e fertilizantes do Porto de Santos."



**Drones reduzem o tempo de operação e aumentam a produtividade e a precisão — Foto: Santos Drone Imagens Aéreas/Divulgação**

### Regras

Para sobrevoar a região do porto, no entanto, é necessário ter uma autorização da Autoridade Portuária de Santos, responsável pela administração do cais. Segundo a instituição, os voos são concedidos mediante aprovação dos órgãos de administração do espaço aéreo e seguro de

acidentes. A entidade acrescenta que é proibido o sobrevoo nos terminais de combustíveis.

Segundo Gabriel Ribeiro, fundador de uma empresa de drones, é necessário ressaltar a importância da documentação para o uso correto do equipamento.

"Todos os trabalhos que fazemos seguem um protocolo que envolve a autorização da SPA e a documentação obrigatória para quem opera drone, que é o cadastro na Agência Nacional de Aviação Civil, o seguro de Responsabilidade Civil do Explorador ou Transportador Aéreo (Reta), uma proteção obrigatória para qualquer tipo de aeronave, independentemente da finalidade e da análise de risco", finalizou.



**Para sobrevoar a região do cais santista com drones, é necessário ter uma autorização da Autoridade Portuária de Santos, — Foto: Santos Drone Imagens Aéreas/Divulgação**

### Movimentação no Porto de Santos

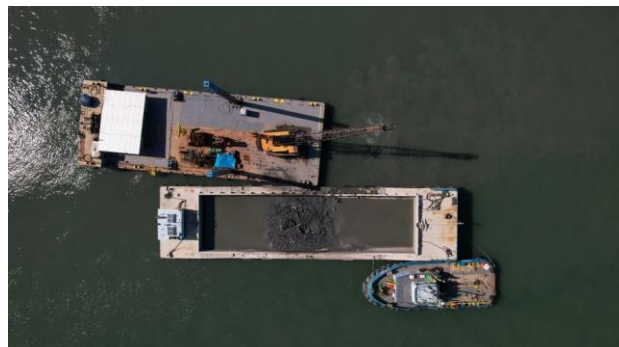
O uso de drones auxilia o controle do movimento portuário, que no último mês registrou o melhor desempenho mensal da história do Porto de Santos.

O recorde de movimentação em março atingiu a

marca de 15,3 milhões de toneladas. O volume superou a marca do mesmo mês em 2021, quando o cais santista movimentou 15,2 milhões de toneladas.

**Porto de Santos, SP, registrou o melhor desempenho mensal da história em março de 2023 — Foto: Santos Drone Imagens Aéreas/Divulgação**

De acordo com a SPA, o crescimento ocorreu principalmente nos embarques, que atingiram 11,7 milhões de toneladas, onde o desempenho superou em aproximadamente 3% o volume do mesmo mês anterior.





Outro destaque positivo foi na movimentação dos grãos sólidos, que garantiram recorde histórico com 8,9 milhões de toneladas, e no avanço na colheita de soja, que movimentou 6,3 milhões de toneladas, 21% acima de março de 2022. Os dados ainda são prévias.

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

*Data: 24/04/2023*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### INTERNACIONAL - LULA DIZ QUE NÃO VENDERÁ EMPRESAS PÚBLICAS

Presidente quer atrair investimentos privados para novos negócios

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

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou, hoje (24), que não vai privatizar empresas públicas e quer atrair investimentos em novos negócios no país, em especial em energias renováveis. Lula está em viagem a Portugal e participou, nesta segunda-feira, do Fórum Empresarial Portugal-Brasil, em Matosinhos, região da cidade do Porto.

“No Brasil, nós não vamos vender empresas públicas. O que nós queremos é convidar os empresários a fazerem parceria conosco naquilo que a gente precisa criar de novo”, disse em discurso para cerca de 200 empresários portugueses e brasileiros.

Ele criticou a privatização de empresas nos últimos governos - como a venda da Eletrobras - e disse que um presidente precisa atrair capital externo oferecendo credibilidade e estabilidade política, social e jurídica. “Nos desfizemos de nosso patrimônio e a qualidade do serviço não melhorou”, reforçou.

Segundo ele, além das 14 mil obras que estão paralisadas e que devem ser retomadas no país, o governo está apostando na indústria de hidrogênio verde no Nordeste do país e na perspectiva de estabelecer parcerias com o mundo todo na construção de usinas eólicas, de biomassa e energia solar.

“O Brasil quer construir, definitivamente, políticas de parceria, nós não queremos relações hegemônicas com ninguém. Não é porque nós somos grandes que temos que ter hegemonia. Nós queremos construir parcerias com as empresas portuguesas e nós queremos que os empresários portugueses construam parceria com nossas empresas. Nós não queremos vender aquilo que já está pronto, nós queremos construir aquilo que falta fazer”, acrescentou.

#### **Taxa Selic é criticada**

Lula voltou a criticar o atual patamar da Selic, a taxa básica de juros do Brasil, por encarecer o crédito e dificultar os investimentos no país. A Selic está no maior nível desde janeiro de 2017, quando também estava em 13,75% ao ano. No mês passado, pela quinta vez seguida, o Banco Central não mexeu na taxa, que permanece nesse nível desde agosto do ano passado.

“A verdade é que um país capitalista precisa de dinheiro e esse dinheiro tem que circular não apenas na mão de poucos, na mão de todos. É por isso que eu digo sempre que a solução do Brasil é a gente voltar a colocar o pobre no orçamento, é a gente garantir que as pessoas pobres possam participar, porque quando eles [os pobres] virarem consumidores, eles vão comprar”, disse Lula, explicando que o consumo impulsiona a atividade econômica e a geração de empregos.

#### **Parceria**





O fórum empresarial é realizado no Centro de Engenharia e Desenvolvimento de Portugal, instituição que colaborou com a Embraer no projeto do avião cargueiro KC-390 e mantém parcerias com diversas empresas e entidades brasileiras ligadas à tecnologia e inovação no Brasil.

Os investimentos realizados pela Embraer em Portugal, na OGMA Indústria Aeronáutica de Portugal, e em duas fábricas no Parque Industrial de Évora, alcançam US\$ 500 milhões. Um contrato entre a Embraer e o governo português prevê a entrega de cinco aeronaves KC-390 à Força Aérea Portuguesa. Uma por ano, a partir de 2023, pelo montante de 872 milhões de euros.

“O Centro de Engenharia e Desenvolvimento representa muito bem a cooperação empresarial que queremos impulsionar com o encontro de hoje, uma cooperação voltada para o futuro, a tecnologia, as energias renováveis, a mobilidade urbana e a saúde”, disse Lula.

O presidente acrescentou que “a prioridade do meu governo é retomar o desenvolvimento e a inclusão social no país de forma sustentável. A transição ecológica e energética é também uma oportunidade de fazermos isso com empregos verdes na área de energia renovável, onde temos imenso potencial solar e eólico e no reaproveitamento de resíduos e na recuperação de 30 milhões hectares de pastagem em terra degradadas. Estamos retomando o combate ao desmatamento e voltamos a prevenir de verdade os crimes ambientais”.

O presidente destacou ainda que Portugal é a porta de entrada do Brasil na Europa e, por isso, acredita que as parcerias serão vantajosas para ambos os países. “Nada melhor que a gente estabelecer uma relação com Portugal e daqui produzir juntos e de Portugal exportar para outros países europeus, é muito mais fácil, é só estabelecer essa relação que falta”, disse.

Durante o fórum, a Apex-Brasil (Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos) e a Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (Aicep) renovaram protocolo de entendimento entre as duas entidades de promoção.

### **Comunidade brasileira**

Atualmente, cerca de 252 mil brasileiros residem legalmente em Portugal, de acordo com o governo brasileiro. Isso não contabiliza os brasileiros com nacionalidade portuguesa ou outra nacionalidade europeia. Segundo estimativas das repartições consulares do Brasil em Portugal, a comunidade brasileira poderia estar entre 275 mil e 300 mil pessoas.

Entretanto, Lula afirmou que quer atrair parte dessas pessoas de volta ao Brasil. “Estou feliz com aqueles que estão aqui porque vieram para trabalhar, vieram aqui para investir. Aqueles que vieram porque o Brasil não oferece oportunidade, eu quero levá-los de volta, oferecendo oportunidades”, disse, explicando que pretende estimular a indústria nacional.

Como exemplo, o presidente da República lembrou que, entre 2003 e 2010, a indústria naval brasileira passou de três mil para 82 mil trabalhadores com a construção de navios para a Petrobras.

“Agora estamos importando da China coisa que nós sabemos fazer. Nós tínhamos estabelecido no Brasil que 65% dos componentes desses navios, dos componentes da plataforma, das sondas, seriam todos produzidos no Brasil. E acabando isso, acabou a pequena e média empresa, acabaram os pequenos fornecedores, que só para Petrobras eram quase 65 mil empresas que forneciam”, explicou.

O comércio entre Brasil e Portugal foi de US\$ 5,26 bilhões em 2022, um aumento de 50,8% em relação ao ano anterior. Portugal é hoje o 17º país que mais importa produtos do Brasil, e o 45º na lista de países que mais exportam para o Brasil.

O petróleo foi o produto mais vendido para Portugal em 2022, respondendo por 59% do volume total. Produtos agrícolas - soja, milho e outros - responderam por cerca de 20% do total exportado. Os produtos agrícolas portugueses, especialmente azeite e vinho, significaram cerca de 45% das

importações feitas pelo Brasil. Já o setor de componentes para aeronaves subiu para 13% do total de produtos importados.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 24/04/2023

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### MARINHA FAZ TOMADA DE PREÇOS SOBRE MODERNIZAÇÃO DE SISTEMA DA CORVETA BARROSO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 24/04/2023 - 22:02



*Certame está marcado para esta terça-feira (25), no Rio de Janeiro, e estabelece execução dos serviços no AMRJ ou na Base Naval de Mocanguê, em Niterói. Contrato terá vigência pelo período de 24 meses e prevê proteção catódica com confiabilidade elevada, a fim de propiciar mais proteção contra corrosões*

O Centro Logístico do Material da Marinha, através da sua comissão de licitação, realizará, nesta terça-feira (25), uma tomada de preços para escolha da proposta mais vantajosa para a prestação de serviços para

a modernização do sistema de proteção catódica (SPC) da corveta Barroso. O certame será do tipo menor preço global, no regime de empreitada por preço global, e prevê o fornecimento de materiais e equipamentos, documentação e treinamento para a correta operação do sistema. A sessão para abertura dos envelopes está prevista para ser realizada às 9h30min, na rua Primeiro de Março, no 118 (22º andar), no Centro do Rio de Janeiro.

A Diretoria de Engenharia Naval (DEN) pretende, a partir do certame, prover a corveta Barroso de um sistema de proteção catódica moderno e com confiabilidade elevada, a fim de propiciar a correta proteção contra a corrosão do navio. O contrato terá vigência pelo período de 24 meses, a partir da data de assinatura, podendo ser prorrogado. De acordo com o edital, a contratada deverá prover o correto comissionamento e treinamento para as equipes operadoras e mantenedoras do navio, conforme discriminado no projeto básico e nas demais especificações.

A dinâmica estabelecida no modelo de cronograma físico-financeiro estabelece que a execução dos serviços será iniciada logo após a assinatura do contrato, obedecendo ao cronograma pré-estabelecido em contrato. Os serviços na corveta Barroso, atracada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) ou, eventualmente, atracada na Base Naval do RJ, na Ilha de Mocanguê, em Niterói (RJ), serão executados em dias úteis entre 8h00 e 16h30, ou em outros horários, mediante acordo entre as partes.

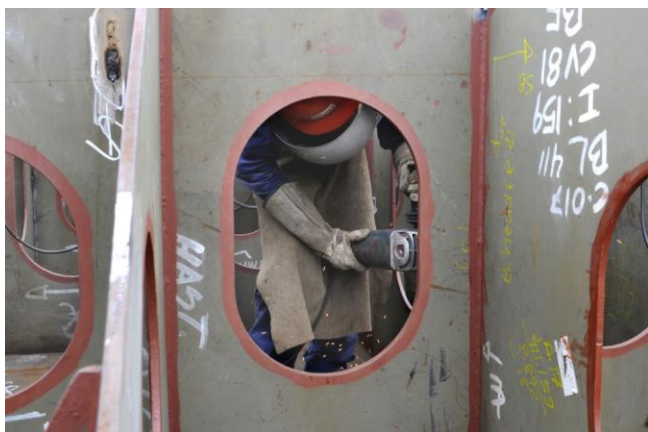
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/04/2023

#### EMENDA AO PL DA RECICLAGEM PROPÕE CRITÉRIO DE 'PRIORIDADE' PARA ESTALEIROS NACIONAIS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 24/04/2023 - 19:05

*Autor da proposta argumenta que 'contratação imposta', prevista no texto atual em discussão na Câmara dos Deputados, pode afetar competitividade de empresas que operam no Brasil*



O projeto de lei sobre a reciclagem de embarcações (PL 1.584/2021) recebeu 6 propostas de emenda na Comissão de Viação e Transportes ( CVT ) da Câmara dos Deputados, todas encaminhadas pelo deputado Hugo Leal (PSD-RJ). Uma delas propõe a alteração no artigo 7º a fim de estabelecer o critério de 'priorização' de uso dos estaleiros nacionais, em vez de 'imposição de uso'. O objetivo, segundo o autor, é forçar os estaleiros brasileiros a serem competitivos.

O argumento é que a imposição da contratação, conforme originalmente prevista no PL, pode afetar fortemente a competitividade de empresas que operam no Brasil e que poderão acabar obrigadas a contratar serviços mais caros que os oferecidos mundialmente, o que, em última análise, poderá afastar investimentos no Brasil. A avaliação é que a execução de plano de reciclagem adequado que contemple a condição da plataforma é o requisito que deve prevalecer.

“Entende-se fundamental a ampliação da competitividade dos estaleiros, mas evitando restringir a realização deste tipo de atividade, desde que claramente planejadas em condições adequadas”, justificou o parlamentar. A emenda também propõe que deveria ser permitido que o certificado de embarcação pronta para reciclagem seja emitido com ela já no estaleiro, podendo ser um requisito para início das operações de desmantelamento.

Em outra emenda, Leal aponta que não referenciar no PL quais seriam os materiais perigosos pode dar margem a diferentes interpretações sobre o que deveria ou poderia ter restrição de uso. O deputado propôs que o texto siga a mesma orientação do Regulamento Europeu 1257, que estabelece em anexo os materiais perigosos restritos. A sugestão é alterar o artigo 13 do PL, passando a prever que a embarcação que arvoira a bandeira de um país terceiro terá que cumprir as mesmas exigências que a embarcação nacional, aplicável às embarcações fabricadas a partir da entrada em vigor da nova lei.

O parlamentar também apresentou uma emenda para que seja bem pontuado o que deve constar no inventário de materiais perigosos, evitando insegurança jurídica. Ele recomendou em sua emenda a adoção de uma lista de substâncias que devem compor o inventário, tal qual o regulamento europeu sobre desmantelamento de embarcações, que já está em uso desde 2012.

Leal também solicitou uma alteração com o objetivo de evitar que o inventário, nos moldes e rigor daquele exigido para as embarcações novas, passe a ser exigido também para unidade “existentes”. “Com a alteração sugerida, fica explicitado que, para as embarcações existentes o inventário, será simplificado e somente poderá ser exigido daquelas embarcações destinadas à reciclagem”, salientou o parlamentar em sua proposição.

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

### Tramitação

A pauta chegou à CVT no dia 25 de novembro. O prazo de cinco sessões para apresentação de emendas ao projeto na comissão, aberto no dia 23 de março, foi encerrado no último dia 11 de abril. Após a aprovação do parecer do relator na CVT, deputado Vinicius Carvalho (Republicanos-SP), a próxima etapa será a tramitação na Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania (CCJC). Antes



da CVT, o PL tramitou na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS) e na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CREDN).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 24/04/2023

## EM VIGOR O PRIMEIRO CONTRATO DE FRETE COM RECEITA VINCULADA À REDUÇÃO DE EMISSÕES

Da Redação NAVEGAÇÃO 24/04/2023 - 19:01



A KCC Chartering AS, uma subsidiária da Klaveness Combination Carriers ASA, e a South32 Marketing Pte Ltd, subsidiária da South32, decidiram incluir um mecanismo de precificação de carbono em seu contrato de afretamento já existente.

No contrato de seis anos entre a KCC e a South32, anunciado em janeiro de 2022, as partes concordaram com uma estrutura de sustentabilidade destinada a reduzir as emissões de dióxido de carbono da frota da KCC e da frota usada para transportar a soda cáustica da South32 para a Austrália.

Como parte dessa estrutura, em 2022 a KCC e a South32 desenvolveram em conjunto um mecanismo pelo qual o frete pago sob o contrato está vinculado às emissões de dióxido de carbono das embarcações da operadora, tendo como parâmetro uma linha base acordada. No mecanismo, implementado a partir de 2023, a KCC receberá frete mais alto se as emissões reais de dióxido de carbono estiverem abaixo da linha base e frete mais baixo no caso de desempenho inferior. O frete adicional pago pela South32 por meio deste acordo será dedicado a investimentos em medidas de eficiência energética na frota da KCC.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 24/04/2023

## NORDESTE SE DESTACA NA AVALIAÇÃO DOS USUÁRIOS DE NAVEGAÇÃO INTERIOR DE TRAVESSIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24/04/2023 - 18:48



O Nordeste foi a região mais bem avaliada pelos usuários de navegação interior de travessia em Pesquisa de Satisfação dos Usuários – Serviços de Travessia (PSU-Travessia) no ano de 2022 publicada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Segundo a agência, a satisfação é uma percepção subjetiva dos respondentes, na qual a prestação do serviço é avaliada conforme o cumprimento ou não das expectativas. Diante disso e de acordo com o Índice de Satisfação Agregado (ISA), que

resume o resultado de todas as avaliações feitas pelos usuários, o Nordeste apresenta os melhores índices em quase todos os nove atributos: Eficiência; Segurança; Modicidade; Atualidade; Generalidade; Cortesia; Conforto e Pontualidade.

Cinco dos nove atributos – Regularidade, Cortesia, Eficiência, Pontualidade e Modicidade – foram bem avaliados por 70% dos entrevistados. O destaque positivo para a região está na Regularidade





dos serviços – 65% dos entrevistados colocaram que estão “Totalmente Satisfeitos” e 16% pontuaram como “Parcialmente Satisfeitos”, totalizando 81% de satisfação.

Eficiência vem logo em seguida com um total de 72% de aprovação – 48% dos usuários definiram como “Totalmente Satisfeitos” e 20% pontuaram “Parcialmente Satisfeitos”.

Generalidade e atualidade são os atributos com as piores notas nas três regiões, indicando que os operadores precisam melhorar a acessibilidade e a disponibilidade de informações, além da necessidade de investir em melhorias na embarcação e no uso de novas tecnologias para pagamento.

### Centro-Sul

Ainda segundo a PSU-Travessia, a macrorregião do Centro-Sul possui as melhores empresas de navegação interior de travessia que prestam o serviço de transporte de veículos.

O ISA obtido pela pesquisa demonstra que oito das nove empresas avaliadas na região apresentaram altos índices de satisfação. O grande destaque ficou para a Pipes Empreendimentos LTDA – responsável por transportar veículos e passageiros entre Araguaiana (MT) e Montes Claros de Goiás (GO) – que foi a única que obteve classificação “A” no ISA.

Outras quatro empresas de travessia de veículos e passageiros obtiveram classificação “B” no índice. São elas: Waldemar dos Santos Transportes LTDA – ligando Marcelino Ramos (RS) / Alto Bela Vista (SC) –; Mayrink Ivan Bergamo – que faz o transporte de Naviraí (MS) / Querência do Norte (PR) –; Transporte por Navegação Rio Paraguai Eireli – que opera navegação de Porto Murinho (MS) / Carmelo Peralta (Paraguai - Colônia Carmelo Peralta) – e Navegação Porto Xavier – que atua entre Porto Xavier (RS) / San Javier (Argentina).

### Região Amazônica

De acordo com a pesquisa, empresas Brasileiras de Navegação do Maranhão, Pará e Rondônia são os destaques na navegação interior de travessia de passageiros na região Amazônica.

Empresas que prestam serviços de travessia de passageiros entre Carutapera (MA) - Viseu (PA) e Guajará-Mirim (RO) - Guayaramerin (Bolívia - Beni) são destaques dos usuários que participaram da Pesquisa de Satisfação dos Usuários – Serviços de Travessia (PSU-Travessia) no ano de 2022 publicada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Segundo o ISA, todas as dez empresas que operam nos dois trechos receberam avaliações positivas dos usuários. No trecho Guajará-Mirim – Guayaramerin três das cinco empresas obtiveram classificação “A”. São elas: Fênix - Transporte por Navegação LTDA; Biguá Navegação LTDA e Navegação Marmoré LTDA. Já o Trecho Carutapera – Viseu, somente uma obteve o maior escore do ISA: a empresa Djalma Ferreira da Silva.

### Sobre a pesquisa

A Pesquisa de Satisfação dos Usuários – Serviços de Travessia (PSU-Travessia) no ano de 2022 faz parte da agenda Plurianual de estudos 2021-2024 da Agência e tem como objetivo analisar a qualidade dos serviços prestados pela navegação interior de travessia, tanto no transporte de passageiros como no de veículos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 24/04/2023*

## 40 SERVIDORES DA PORTOS DO PARANÁ PARTICIPAM DE CAPACITAÇÃO DA FUNDACIÓN VALENCIAPORT

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24/04/2023 - 18:21*



Funcionários da Portos do Paraná participam a partir desta segunda-feira (24) do programa de formação em gestão estratégica de portos, oferecido em conjunto com a Fundación ValenciaPort. Os 40 portuários selecionados trabalham em diferentes atividades, nas áreas administrativa e operacional.

“Estamos fortalecendo nosso quadro, investindo em qualificação e formação. Acreditamos que um porto mais eficiente só é possível com profissionais de excelência. Participamos das três edições do Máster em Logística Portuária oferecido em conjunto com

a Universidade Politécnica de Valência, além de termos alunos em cursos nos portos de Le Havre e Israel”, destacou o diretor-presidente da empresa pública, Luiz Fernando Garcia.

Esta é a primeira edição de um curso in company, um modelo de capacitação personalizado que trabalha os pontos específicos que a Portos do Paraná deseja focar. “Este programa é parte da nossa cooperação com a Fundación Valenciaport e tem a intenção de oferecer técnicas, ferramentas, habilidades e conhecimento específicos para as nossas necessidades”, completa.

As aulas serão divididas em dois módulos, em abril e em junho. No primeiro, serão abordados temas como cadeia logística, relação com comunidade portuária, transição energética, boas práticas ambientais e gestão de talento humano.

No segundo, os alunos receberão os conteúdos de gestão estratégica, planificação portuária, gestão de sistemas, tecnologia da informação, relação porto-cidade e responsabilidade social dos portos.

Para o diretor de negócio internacional da Fundação ValenciaPort, Miguel Garin, o Paraná sai na frente ao investir na qualificação dos seus funcionários. “Ter uma equipe altamente qualificada é um diferencial de mercado e uma vantagem competitiva. Capacitar as equipes permite que elas tomem melhores decisões e assumam os desafios do futuro. Não existe porto inteligente sem pessoas inteligentes”, ressalta.

Segundo o coordenador de Desenvolvimento Pessoal da empresa pública, Henrique Pires, o curso dá continuidade ao projeto de capacitação dos funcionários. “A intenção é ter um corpo de servidores com conhecimentos de mercado, com troca de experiências com portos que são referências mundiais. A escolha dos servidores se deu com base no perfil em gestão, que já participam de comissões e projetos chave”, conta.

A maioria dos funcionários participantes é de concursados e metade das vagas foram ocupadas por mulheres. “Eu me senti reconhecida e estou super motivada para aplicar estes conhecimentos no meu cotidiano. É importante ter essa visão não só de Paranaguá, mas do que tem sido feito nos outros portos do mundo”, avalia Rúbia do Rosário, agente portuária que atua na Diretoria de Engenharia e Manutenção.

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

**Data: 24/04/2023**

## **CELULOSE BATE RECORDE DE EXPORTAÇÃO NO PRIMEIRO TRIMESTRE**

**Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24/04/2023 - 18:01**

*No total, país exportou 164,1 milhões de toneladas de produtos em geral no primeiro trimestre*

As exportações por via marítima bateram recorde no primeiro trimestre deste ano, com 164,1 milhões de toneladas, o que representa crescimento de 7,8% em relação ao mesmo período do ano passado. O levantamento foi realizado pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e



disponibilizado no DATaPort, banco de dados do setor a partir de informações oficiais. O montante corresponde a R\$ 67,2 bilhões, um aumento de 4,7% em comparação ao mesmo período do ano passado.

De acordo com o levantamento do DATaPort, realizado com base em informações do Portal do Comércio Exterior do Brasil, China, Estados Unidos, Malásia, Holanda e Japão lideraram o ranking dos maiores destinos das exportações, respectivamente.

Esse aumento das exportações teve a contribuição do desempenho da celulose, que, depois de destacar o Brasil como o maior exportador da mercadoria em 2022, mantém sequência de records. No primeiro trimestre deste ano, alcançou sua maior quantidade exportada na história, em comparação com o mesmo período de anos anteriores. Foram 5 milhões de toneladas exportadas, o que representa salto de 17,5% em relação ao período passado. Equivale a US\$ 2,3 bilhões, aumento expressivo de 33,6%.

A Suzano, maior produtora de celulose de eucalipto do mundo, em acordo com a empresa de navegação Cosco prevê a construção de mais 17 embarcações para o transporte de material celulósico e futuras colaborações com a própria Cosco e a China Paper Company, grandes players do mercado chinês, principal parceiro do Brasil no comércio de celulose.

O milho é outra mercadoria de destaque com recuperação expressiva em relação ao primeiro trimestre de 2022, com projeção otimista para este ano. Foram 9,8 milhões de toneladas escoadas, o que representa crescimento de 178,6%, quase o triplo dos 3,5 milhões movimentados no mesmo período do ano anterior. Segundo a ATP, os resultados refletem a boa safra brasileira. "Os números do terceiro trimestre mostram a recuperação do comércio exterior no Brasil", ressalta Murillo Barbosa, diretor-presidente da ATP.

Os combustíveis minerais também ganharam destaque, com 24,1 milhões de toneladas exportadas em vias marítimas, o que equivale a um aumento de 19,9, em relação ao mesmo período de 2022.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 24/04/2023*

## ARCELORMITTAL OBTÉM LUCRO DE R\$ 9,1 BILHÕES EM 2022

*Da Redação ECONOMIA 24/04/2023 - 17:52*



*Resultado mostra que demanda interna continuou aquecida*

O ano de 2022 foi muito bom para a ArcelorMittal Brasil. Em função da base de comparação extremamente elevada de 2021, ano que se consolidou como o melhor da sua história, já era esperado um recuo significativo nos resultados no ano passado. O influxo, no entanto, representou apenas um retorno aos patamares de normalidade do mercado nacional de aço que, no entanto, se manteve em ritmo aquecido de produção e demanda.

Mesmo com a queda no consumo aparente de aço no país de 10,9% (para 23,4 milhões de toneladas), do recuo das vendas internas em 9,1% (para 20,2 milhões de toneladas) e do encolhimento da produção de aço bruto em 5,8% (para 34 milhões de toneladas), segundo balanço do Instituto Aço Brasil, ainda assim, 2022 mostrou-se como um ano de excelente performance para a ArcelorMittal Brasil.



A receita líquida da empresa subiu 3,8% em 2022, totalizando R\$ 71,6 bilhões. O Ebitda, de R\$ 14,9 bilhões, recuou de 26% sobre 2021, mas ainda suficiente para o alcance de uma margem Ebitda de significativos 21%. A produção de aço também foi expressiva, totalizando 12,7 milhões de toneladas de aço e 3,3 milhões de toneladas de minério, queda de 5,3% e 1,4% respectivamente em relação ao ano anterior.

O volume de vendas de aço diminuiu menos, para 12,4 milhões de toneladas (-0,9%) sendo que, desse montante, 7,4 milhões de toneladas (60%) foram destinadas ao mercado interno e 5,0 milhões (40%) ao mercado externo. No encerramento do ano, a empresa registrou significativo lucro líquido de R\$ 9,1 bilhões (-33,4%). Os resultados incluem as operações brasileiras de aço e mineração e as operações das empresas controladas da Acindar, na Argentina, da Unicon, na Venezuela, e ArcelorMittal Costa Rica.

“Estes resultados foram possíveis por nossa resposta rápida e assertiva para períodos de oscilações, ajustando a produção com agilidade às demandas dos mercados nacional e internacional e implementando medidas para a preservação do caixa, redução de custos, otimização de processos e aumento da produtividade”, disse Jefferson De Paula, presidente da ArcelorMittal Brasil e CEO da ArcelorMittal Aços Longos e Mineração LATAM.

A empresa manteve seu programa de investimentos em expansão, o maior em andamento atualmente no setor siderúrgico brasileiro, de R\$ 7,7 bilhões. O objetivo é o aumentar a capacidade instalada, modernizar a base industrial e capacitar as unidades para fabricação de aços tecnológicos e exclusivos, além de ampliar a produção de minério de ferro, entre 2022 e 2025.

A empresa está investindo R\$ 2,5 bilhões na unidade Monlevade para quase duplicar a capacidade de produção, de 1,2 milhão para 2,2 milhões de toneladas/ano de aço bruto. Na Mina do Andrade, fornecedora de minério de ferro para a planta, a produção passará de 1,5 milhão para 3,5 milhões de toneladas/ano. Já na usina de Vega, em São Francisco do Sul (SC), o R\$ 1,9 bilhão é destinado para inserção de novos itens ao portfólio de produtos revestidos de alta resistência destinados aos setores automotivo e de eletrodomésticos, e a previsão é que seja inaugurada no 4º trimestre deste ano. Na Mina Serra Azul, em Itatiaiuçu, o aporte é da ordem de R\$1,8 bilhão para elevar a produção de 1,6 milhão para 4,5 milhões de toneladas/ano de minério de ferro.

Na planta industrial de Barra Mansa, no Rio de Janeiro, os recursos somam R\$ 1,3 bilhão para aumentar a fabricação de aço em 500 mil toneladas ao ano com ampliação do portfólio de produtos e soluções voltados aos mercados da indústria (setor automotivo e energia) e construção civil. Na planta industrial de Sabará, os investimentos são de R\$ 144 milhões, que permitirão aumentar a capacidade em 35% de trefilados.

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

**Data: 24/04/2023**

## TRANSPORTE DE CARGAS NA FERROVIA NORTE-SUL CRESCE 18% EM 2022

**Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24/04/2023 - 17:48**



*Volume transportado pela VLI passa de 12,7 milhões de toneladas para 15 milhões de toneladas*

A VLI, empresa de soluções logísticas que opera portos, ferrovias e terminais, registrou aumento de 18% no volume de cargas transportado pela Ferrovia Norte-Sul (FNS), corredor para escoamento da produção do agronegócio brasileiro por meio do sistema portuário de São Luís (MA). A movimentação ferroviária passou de 12,7 milhões de toneladas em 2021 para cerca de 15 milhões de toneladas em 2022. A VLI é responsável pela concessão do tramo norte da FNS.



“A estabilidade operacional permite o crescimento dos volumes movimentados no Corredor Norte ano a ano, o que também demonstra a confiança dos clientes da VLI nos serviços que ofertamos por meio do nosso sistema logístico integrado”, afirma o diretor de Operações do corredor, Daniel Schaffazick.

Um dos destaques de 2022 no corredor logístico foi a entrada em operação do Terminal Integrador de Porto Franco (TIPF) no Maranhão. Essa unidade possui capacidade de movimentar 600 mil toneladas por ano, em especial soja e milho provenientes do Maranhão, Pará e Piauí. Também no último ano, o Terminal Portuário São Luís (TPSL), administrado pela VLI, registrou recorde na movimentação de cargas. Foram 5,4 milhões de toneladas de carga geral transportadas.

Para 2023, segundo a empresa, as expectativas são positivas, com boas perspectivas para as safras de soja e milho e a inauguração oficial do novo corredor de fertilizantes do Arco Norte brasileiro, fruto de uma parceria entre a VLI e a Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi). A operação liga o terminal da Copi, no Maranhão, ao Terminal Integrador de Palmeirante, da VLI, no Tocantins.

Os investimentos iniciais do projeto giraram em torno de R\$ 200 milhões e a capacidade inicial de movimentação proporcionada por esta nova estrutura é de 1,5 milhão de toneladas ao ano. A partir do Terminal de Palmeirante, os insumos atenderão aos produtores situados numa área que abrange os estados do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Bahia e Piauí, além de Tocantins, Maranhão e do Distrito Federal.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 24/04/2023*

## LICENCIAMENTO AMBIENTAL FEDERAL DESTINA R\$ 400 MILHÕES PARA PROTEÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

*Da Redação OFFSHORE 23/04/2023 - 16:24*



*Compensação ambiental exigida para exploração e produção de petróleo offshore deu origem aos recursos*

Medidas de Compensação Ambiental estabelecidas pelo Ibama no licenciamento ambiental de dois empreendimentos de exploração e produção de petróleo offshore irão destinar mais de R\$ 400 milhões para iniciativas de proteção e desenvolvimento de Unidades de Conservação (UCs) no país.

Um deles, voltado para perfuração e completação de poços na área geográfica da Bacia de Santos, onde funcionou de março de 2011 a fevereiro de 2016, destinou R\$ 285 milhões. A medida foi concretizada em novembro de 2022, na 90ª Reunião Ordinária do Comitê de Compensação Ambiental Federal (CCAF), e estabeleceu novo recorde para recursos de compensação ambiental gerados por apenas um empreendimento.

Outro, composto pelos navios-plataforma FPSO "Anita Garibaldi" e "Anna Nery", irá proporcionar R\$ 114,9 milhões para UCs. A análise de destinação já está em curso.

Desde a criação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação pela Lei nº 9.985/2000, foram destinados cerca de R\$ 3 bilhões para mais de 300 UCs. A norma exige que empreendimentos de significativo impacto ambiental apoiem a implantação e a manutenção de Unidades de Conservação.

Direcionados a UCs federais, estaduais e municipais, os recursos de compensação ambiental são aplicados em ações de regularização fundiária, elaboração e implementação de planos de manejo, aquisição de bens e serviços, e realização de estudos voltados para a manutenção ou criação de novas unidades

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 24/04/2023*

### PORTO DE SÃO FRANCISCO MODERNIZA SISTEMA DE ACESSO À ÁREA OPERACIONAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/04/2023 - 16:16



O Porto de São Francisco do Sul concluiu a instalação do novo controle de acesso de pessoas à área operacional.

O sistema implantado oferece mais agilidade e segurança no processo de entrada e saída ao local onde os navios realizam a movimentação de carga.

Por ser uma área alfandegada, o sistema tem que estar de acordo com as regras e determinações da Receita Federal. Para isso, foram renovados e modernizados todos os equipamentos.

A nova instalação agora conta com quatro detectores de metais e quatro catracas torniquete, além de um scanner de bagagem, similar aos existentes em aeroportos.

Por ele devem passar, obrigatoriamente, todas as mochilas e malas que entrarem na área operacional.

Também foram instaladas quatro câmeras de controle geral da área, que podem ser acessadas remotamente pela Receita Federal. Antes, havia somente duas câmeras para o órgão federal e o espaço não possuía scanner.

O local físico também foi revitalizado: o recinto é maior, com uma sala climatizada e dotada de cadeiras para eventual espera, o que oferece mais conforto aos visitantes.

“Estamos priorizando as obras que melhorem as condições de funcionamento do porto”, afirma o presidente do Porto, Cleverton Vieira. “O emprego de tecnologias mais modernas de controle de acesso de pessoas faz parte da estratégia de assegurar que São Francisco do Sul possa se tornar referência em matéria de segurança portuária”.

Vieira acrescenta que a obra foi concluída em menos de um mês graças ao empenho da equipe técnica do Porto, que superou as dificuldades e tirou o projeto do papel.

Diariamente, as catracas rodam em média 10 mil vezes, contando a entrada e saída de trabalhadores portuários, tripulantes dos navios e servidores do Porto (muitos, passam várias vezes por dia).

O novo sistema também é integrado aos gates de acesso dos caminhões ao Porto. Assim, o motorista que fizer a biometria manual ao adentrar no complexo portuário com o veículo, também poderá entrar e sair da área operacional, a pé, quando necessário, utilizando o mesmo sistema.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/04/2023

### COMPLEXO DE SUAPE TERÁ SUPORTE INTERNACIONAL PARA DESENVOLVER HIDROGÊNIO VERDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/04/2023 - 16:12

O projeto faz parte da primeira fase da chamada bilateral Brasil-Alemanha pelo Senai e pela Federação Alemã de Associações de Pesquisa Industrial (AIF)



O centro de testagem de projetos inovadores com foco no combustível do futuro do Complexo de Suape, o TechHub, foi um dos projetos selecionados pela chamada bilateral Brasil-Alemanha para desenvolver tecnologias destinadas à produção de hidrogênio verde (H2V).

“Ser selecionado para participar de um projeto tão importante para a sustentabilidade no planeta é uma grande conquista para nosso complexo. É um caminho sem volta. O cuidado com o meio ambiente é uma das nossas prioridades e com a consolidação do TechHub,

vamos empreender todos os esforços para nos tornar referência internacional na produção do combustível do futuro”, afirma o diretor-presidente de Suape, Marcio Guiot.

Os projetos selecionados vão ser submetidos a uma segunda fase, prevista para ter início em julho próximo, com resultado divulgado em setembro. As propostas escolhidas terão que ser desenvolvidas no prazo de 12 a 36 meses, com início previsto para 2024. A coordenação será realizada pelo Instituto Senai de Inovação em Tecnologia da Informação e Comunicação (TICs), do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai).

“Vamos construir algo inovador, pioneiro e sustentável para o planeta. A ideia é transformar o Complexo de Suape em um laboratório vivo de pesquisa, desenvolvimento e inovação com foco no combustível sustentável, nos tornando uma matriz energética limpa, com imensa capacidade de produção, tanto para consumo próprio, quanto para distribuição para o Nordeste, outras partes do país e até exterior”, ressalta o diretor de Sustentabilidade do atracadouro pernambucano, Carlos Cavalcanti.

Além do TechHub de Suape, que será desenvolvido pelo Senai-Pernambuco, as aplicações vão se concentrar em mais dois polos de desenvolvimento tecnológico no Brasil, como o Parque Senai Cimatic, na Bahia, e o Centro Verde de Hidrogênio de Balbina, no Amazonas. O objetivo é conectar projetos de transição energética em andamento, para aceleração de rotas tecnológicas e conexão com empresas produtoras e off-takers (consumidores) de hidrogênio verde.

“Uma grande oportunidade para o Brasil, dado que temos a matriz energética mais limpa do mundo e uma capacidade impressionante de produção de hidrogênio verde para consumo próprio e para distribuição mundial”, avalia o diretor de Inovação e Tecnologia do Senai, Jefferson Gomes, que participa da feira em Hannover

### REINO UNIDO

O Reino Unido é outro parceiro importante para o desenvolvimento de pesquisas e produção de hidrogênio verde. A largada para essa importante empreitada binacional foi dada, em março deste ano, durante a realização do Hydrogen Opportunities in Brazil, ocorrido em Londres, capital britânica.

Na oportunidade, o diretor-presidente da Suape, Marcio Guiot, e o diretor de Sustentabilidade da empresa, Carlos Cavalcanti, tiveram a oportunidade de apresentar o potencial estratégico de Suape e os projetos de H2V em andamento e previstos no complexo para uma plateia composta por empresários do setor de energias renováveis e pesquisadores da área.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 24/04/2023*

### ECOBRAZIL TEM INÍCIO NA QUARTA-FEIRA COM QUATRO FINALISTAS AO PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/04/2023 - 15:27*



O Ecobrasil 2023 - 16º Seminário Nacional sobre Indústria Marítima e Meio Ambiente tem quatro finalistas que disputarão o Prêmio Portos e Navios de Responsabilidade Socioambiental.

Nesta terceira edição do prêmio, a primeira após a pandemia, 22 projetos foram inscritos, de empresas de todo o país. Estão representados os segmentos de portos e terminais, estaleiros, empresas de navegação, fabricantes e mineradoras.

Os selecionados são a SCPAR Porto de Imbituba, com projeto Costa Butiá; o Terminal Portuário de Vila Velha, com o projeto Comunidade a bordo; o Terminal de Contêineres de Paranaguá, com o projeto Troca solidária; e o Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros - Suape, com o projeto Escom Massangana. O vencedor será conhecido no segundo e último dia do evento.

***O Ecobrasil 2023 será realizado nos dias 26 e 27 de abril, no hotel Mirador, em Copacabana, no Rio de Janeiro.***

### PROGRAMAÇÃO

A programação do Ecobrasil 2023 é a seguinte:

26/04/2023 – quarta-feira

8h30 às 8h40 — ABERTURA

8h40 às 10h — PAINEL MUDANÇAS CLIMÁTICAS E AS AÇÕES PARA O SETOR PORTUÁRIO

Palestrante: Uirá Cavalcante Oliveira - Gerente de Meio Ambiente da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

Palestrante: Gustavo de Oliveira Lopes - Assessor na Superintendência de Gestão Ambiental e Territorial (SUGAT) na Infra S.A

10h às 10h30h — DEBATES

10h30 às 11h10 — PALESTRA RISCOS CLIMÁTICOS EM PORTOS, ESTRATÉGIA DE MITIGAÇÃO E DESCARBONIZAÇÃO - CASE DO PORTO DE RIO GRANDE

Palestrante: Henrique Ilha - Diretor de Meio Ambiente da Portos RS

11h10 às 11h30 — DEBATES

11h30 às 12h — PALESTRA ENERGIA RENOVÁVEL: A FAVOR DA NATUREZA? REGULAÇÃO, SOLUÇÕES E COOPERAÇÃO ENTRE O BRASIL E OS PAÍSES BAIXOS

Palestrante: Niels Veenis - Consul Geral Adjunto dos Países Baixos no Rio de Janeiro - Especialista em meio ambiente

12h às 13h — ALMOÇO

13h às 13h40 — PALESTRA O COMPLEXO DO PECÉM COMO POLO DO HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL

Palestrante: Ieda Passos - Gerente de Meio Ambiente e Segurança no Trabalho do Complexo Portuário do Pecém

13h40 às 14h — DEBATES

14h às 14h45 — PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

Apresentação dos três trabalhos selecionados

14h45 às 15h15 — CAFÉ





15h15 ÀS 15h45 — PALESTRA SUAPE: ONDE O DESENVOLVIMENTO E A SUSTENTABILIDADE ANDAM JUNTOS

Palestrante: Carlos Cavalcanti - Diretor de Sustentabilidade do Complexo Industrial e Portuária de Suape

15h45 às 16h25 — PALESTRA PANORAMA DA GESTÃO AMBIENTAL DO PORTO ORGANIZADO DE SANTOS: AVANÇOS E DESAFIOS

Palestrante: Luiz Oliva - Gerente de Meio Ambiente da Santos Port Authority (SPA)

16h25 às 16h45 — DEBATES

16h45 às 17h25 — PALESTRA AS LIÇÕES E OS DESDOBRAMENTOS DO CASO ENVOLVENDO A EMBARCAÇÃO (CASCO DO ANTIGO PORTA-AVIÕES SÃO PAULO) E O PORTO DE SUAPE

Palestrante: Ingrid Zanella - Presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário da OAB. Professora da UFPE. Doutora em Direito (UFPE).

17h25 às 17h45 — DEBATES

17h45 — ENCERRAMENTO 27/04/2023 - quinta-feira

27/04/2023 – quarta-feira

8h40 às 10h — PAINEL GESTÃO DE ÁGUA DE LASTRO - O PAPEL DA AUTORIDADE MARÍTIMA & INOVAÇÃO TECNOLÓGICA

Palestrante: CF (T) Maria Cecilia Trindade de Castro - Chefe do Departamento de Meio Ambiente na Zona Costeira e Águas Jurisdicionais Brasileiras na Superintendência de Meio Ambiente da Diretoria de Portos e Costas (DPC)

Palestrante: Newton Pereira - Professor Adjunto A da Universidade Federal Fluminense Escola de Engenharia Industrial Metalúrgica - Departamento de Engenharia de Produção.

10h às 10h30 — DEBATES

10h30 às 11h10 — PALESTRA DESCARBONIZAÇÃO NAS OPERAÇÕES MARÍTIMAS E OFFSHORE: COMBUSTÍVEIS FUTUROS E SISTEMAS DE AUMENTO DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

Palestrante: Mario Barbosa - Senior Sales Manager para América Latina na divisão de "Marine Power Sales" da Wärtsilä

11h10 às 11h30 — DEBATES

11h30 às 12h — PALESTRA NOVAS TECNOLOGIAS PARA O MONITORAMENTO DO MAR: PLATAFORMA DE INTEGRAÇÃO DE DADOS

Palestrante: Érik Fabian - Diretor Comercial & Marketing OceanPact

12h às 13h — ALMOÇO

13h às 13h40 — PALESTRA ASPECTOS DE SUSTENTABILIDADE DA EXPLORAÇÃO E PRODUÇÃO DE ÓLEO E GÁS

Palestrante: Alexandre Maciel Kosmowski Costa - Assessor Técnico de Segurança Operacional e Meio Ambiente da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)

13h40 às 14h — DEBATES

14h às 14h30 — PALESTRA DIMENSIONAMENTO DA CAPACIDADE DE RESPOSTA: BRASIL X MUNDO

Palestrante: Oceanógrafo Flavio Augusto - Gerente de Operações e Técnica Ambiental da Hidroclean – Grupo Bravante

14h30 às 15h — CAFÉ



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 070/2023  
Página 85 de 85  
Data: 24/04/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

15h às 15h40 — PALESTRA CUIDADOS AMBIENTAIS NOS PROJETOS PARA O DESCOMISSIONAMENTO DE INSTALAÇÕES SUBMARINAS

Palestrante: Túlio César Silva Dantas - Gerente de Sustentabilidade da Ocyan no negócio de Construção Submarina, voltado atualmente para o projeto E.P.R.D. com a Petrobras

15h40 às 16h — DEBATES

16h às 16h40 — PALESTRA PANORAMA DA TECNOLOGIA EÓLICA OFFSHORE NO BRASIL: PERSPECTIVAS E OPORTUNIDADES PARA A SUSTENTABILIDADE SOCIOAMBIENTAL NO SETOR

Palestrante: Matheus Noronha - Head de Energia Eólica Offshore da ABEEólica – Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias

16h40 às 17h — DEBATES

17h às 17h40 — PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

Entrega da premiação

17h40 — ENCERRAMENTO

O Ecobrasil 2023 tem os patrocínios Diamante da Hidroclean, Consulado Geral dos Países Baixos, Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros-SUAPE, Oceanpact; patrocínio Platina da AllMaritim; patrocínio Ouro da Oceanpact; patrocínio Coffee Break da CPEA e da Hidromares.

**Realização Portos e Navios; coordenação técnica da Cisporto Consultoria**

Mais informações: <https://www.portosenavios.com.br/servicos/ecobrasil> ou [ecobrasil@portosenavios.com.br](mailto:ecobrasil@portosenavios.com.br)

**Inscrições:** <https://www.portosenavios.com.br/inscricao-ecobrasil-2023>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/04/2023



**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: 24/04/2023