

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 074/2023  
Data: 28/04/2023



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
ANTT REDUZ PISO DO FRETE RODOVIÁRIO EM ATÉ 2,93% .....	4
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>4</b>
CEPLAN E EFFICOPAR FIRMAM PARCERIA PARA ATUAR NO SETOR DE SANEAMENTO.....	4
RAQUEL LYRA MARCA PRESENÇA NA ABERTURA DA I EXPOAGRO PERNAMBUCO.....	5
TRECHO TRIPLICADO DA BR-232 É TOTALMENTE FINALIZADO .....	6
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....</b>	<b>7</b>
UNIDADE DE FORTALEZA REALIZA “ANTAQ NA ESCOLA” E CONTA COM A PARTICIPAÇÃO DE DIVERSOS ÓRGÃOS.....	7
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>9</b>
ACESSO A PAISAGENS NATURAIS E AO TURISMO RELIGIOSO SERÁ FAVORECIDO COM NOVA PAVIMENTAÇÃO NA BR-163/SC ...	9
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>9</b>
EDITORIAL – ESG E O DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO PRESENTE E FUTURO .....	9
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	10
PAC 1.....	10
PAC 2.....	10
PAC 3.....	10
Valongo.....	10
Praticagem.....	10
SEM CATEGORIA - CHANGI PEDE 10 DIAS PARA SE PRONUNCIAR SOBRE AEROPORTO DO GALEÃO .....	11
REGIÃO NORDESTE - TECON SALVADOR ANUNCIA CONCLUSÃO DE OBRA DE EXPANSÃO NO CAIS .....	12
REGIÃO SUDESTE - AGENDAMENTO PARA CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS TERÁ NOVA ATUALIZAÇÃO .....	13
REGIÃO SUDESTE - ZR NEWS DISCUTE AGENDA E CONCEITO ESG NAS EMPRESAS DO PORTO .....	14
REGIÃO SUDESTE - ENGORDAMENTO DA PRAIA DE MEAÍPE BUSCA FOMENTAR O TURISMO EM CARTÃO-POSTAL DO ES ...	15
ESPAÇO ABTRA - PÍLULAS DE AFC – O “CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR” NO COMÉRCIO EXTERIOR.....	17
OPINIÃO - ARTIGOS - O FESTIVAL SXSW E A ABRANGÊNCIA DE PAUTAS SUSTENTÁVEIS E DE ESG .....	17
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>20</b>
ADM TEM EXPORTAÇÕES RECORDES DE SOJA E FARELO EM MARÇO E NO 1º TRI POR SANTOS .....	20
CINCO PORTOS DE CONTÊINERES DA CALIFÓRNIA DESENVOLVERÃO SISTEMA DE COMPARTILHAMENTO DE DADOS .....	20
CÂMARA APROVA MP QUE MUDA CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO .....	21
CARGILL PREVÊ MENOR DEMANDA DA CHINA POR SOJA E INVESTE EM PROCESSAMENTO.....	25
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>27</b>
EUA DEVEM INSTALAR ENERGIA EÓLICA E SOLAR PARA ABASTECER 100 MILHÕES DE LARES ATÉ 2030 .....	27
EM MEIO À GRAVE CRISE ECONÔMICA ARGENTINA, FERNÁNDEZ VIRÁ ÀS PRESSAS AO BRASIL PARA REUNIÃO COM LULA.....	27
DESEMPREGO SOBE EM RELAÇÃO A DEZEMBRO, MAS MERCADO DE TRABALHO ESTÁ MUITO MELHOR QUE INÍCIO DE 2022 ....	29
PREÇO DO GÁS DEVE SUBIR 11,9% EM MAIO COM NOVO MODELO DE ICMS; ENTENDA.....	29
PREÇO DA GASOLINA SE MANTÉM E ETANOL SOBE NOS POSTOS, DIZ ANP.....	32
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>32</b>
RELATOR DO ARCABOUÇO DIZ A REPRESENTANTES DO MERCADO QUE PODE AMPLIAR TRAVAS A GASTOS DO GOVERNO.....	32
FORD CONCLUI VENDA DA FÁBRICA DE MOTORES EM TAUBATÉ.....	33
VALE A PENA EXPORTAR? PLATAFORMAS AJUDAM NA INTERNACIONALIZAÇÃO DE PEQUENOS NEGÓCIOS BRASILEIROS .....	34
POR QUE NÃO UM APRIMORAMENTO DO TETO DE GASTOS EM VEZ DE UM NOVO ARCABOUÇO? .....	36
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>37</b>
VLI FORTALECE INFRAESTRUTURA E VÊ MÚLTIPLAS OPORTUNIDADES NO PORTO DO SERGIPE.....	37
EX-PRESIDENTE DO BANCO DOS BRICS SE REÚNE COM TARCÍSIO EM MEIO A CRISE POR EMPRESA UCRANIANA .....	38
INDÚSTRIA DE PEDRA E AREIA REVÊ PROJEÇÕES POR CENÁRIO INCERTO .....	39
MERCADO VÊ COM CAUTELA ESPAÇO PARA ALTA EM AÇÕES DE MINERADORAS .....	40
GERAÇÃO EÓLICA OFFSHORE AGUARDA REGULAMENTAÇÃO .....	42
USINAS HIDRELÉTRICAS CONTINUAM A SER A PRINCIPAL FONTE DO PAÍS .....	43
EMPRESA PEDE PRAZO PARA RESOLVER CONCESSÃO DO GALEÃO.....	45
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF.....</b>	<b>46</b>
CONTAS PÚBLICAS TÊM DÉFICIT DE R\$ 14,182 BILHÕES EM MARÇO.....	46
ATIVIDADE ECONÔMICA TEM ALTA DE 3,32% EM FEVEREIRO, INFORMA BC.....	48



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 074/2023  
Página 3 de 58  
Data: 28/04/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[mercoshipping.com.br](mailto:mercoshipping.com.br)

LULA ASSINARÁ MP DO SALÁRIO MÍNIMO DE R\$ 1.320 ATÉ 1º DE MAIO .....	48
SEGURANÇA - MINISTÉRIO LANÇA CAMPANHA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DO TRABALHO.....	49
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>50</b>
COMITÊ DO BIMCO DISCUTIU ÍNDICES DE EMISSÕES DE CARBONO EM CONTRATOS DE AFRETAMENTO.....	50
NAVALSHORE AM CONTRIBUIRÁ PARA CRIAÇÃO DE CLUSTER DA INDÚSTRIA NAVAL, DIZ SECRETÁRIO .....	51
SECA AMEAÇA O CANAL DO PANAMÁ .....	52
PORTOS DO PARANÁ INICIA PLANTIO DE MUDAS DE ÁRVORES EM ÁREAS DE PRESERVAÇÃO DEGRADADAS .....	53
NOVA RESOLUÇÃO DA ANP ADMITE DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO PARA PRECIFICAÇÃO DE CONTEÚDO IMPORTADO .....	54
PORTO DE SUAPE TESTA REDE 5G EM OPERAÇÃO NO HUB DE VEÍCULOS .....	54
SCPAR PORTO DE IMBITUBA VENCE 3ª EDIÇÃO DO PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL... ..	56
METAS, PRAZOS E DESAFIOS PARA O SETOR MARÍTIMO FORAM DESTAQUE NO 2º DIA DO ECOBRASIL.....	56
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>58</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	58



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### ANTT REDUZ PISO DO FRETE RODOVIÁRIO EM ATÉ 2,93%

Queda foi motivada pela retração no preço do litro do diesel S10

Por: *ATribuna.com.br*



**As quedas no piso mínimo do frete nas tabelas do transporte rodoviário de carga variaram entre 2,15% e 2,93%** Foto: *Alexsander Ferraz/AT*

A recente retração do preço do diesel fez com que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) reduzisse o piso mínimo de frete do transporte rodoviário de cargas. A queda chega a 2,93%, dependendo da tabela e do veículo utilizado para o serviço. Uma portaria foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) da última quarta-feira (26) com os novos valores. A nova tabela já está em vigor.

Segundo levantamento da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) realizado entre 16 e 22 de abril, o preço médio do diesel S10 ao consumidor ficou em R\$ 5,79 por litro, representando queda de 5,08% em relação aos valores de uma portaria do Governo Federal publicada em 17 de fevereiro, quando ocorreu a última alteração na tabela.

A mudança no frete considera o preço final do diesel nas bombas, pois a Lei Federal 14.445/2022 determina que a tabela seja reajustada sempre que ocorrer oscilação no valor do combustível superior a 5%, seja para baixo ou para cima, em uma espécie de gatilho.

As quedas no piso mínimo do frete foram de 2,15% na tabela do transporte rodoviário de carga de lotação, 2,44% para veículo automotor de cargas, 2,62% no transporte rodoviário de carga lotação de alto desempenho e 2,93% para veículo de cargas de alto desempenho.

As tabelas abrangem as seguintes cargas: granel sólido, granel líquido, frigorificada ou aquecida, containerizada, geral, neogranel, perigosa e granel pressurizada. Os novos valores mínimos do frete rodoviário conforme tipo de carga podem ser consultados no link [bit.ly/3VcTk2G](https://bit.ly/3VcTk2G).

#### Histórico

Pela legislação, a ANTT tem de reajustar a tabela do frete a cada seis meses ou quando a variação do preço do diesel for igual ou superior a 5%. Compete à agência publicar norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 28/04/2023



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

CEPLAN E EFFICOPAR FIRMAM PARCERIA PARA ATUAR NO SETOR DE SANEAMENTO

A união estratégica ocorre em momento importante, tendo em vista as perspectivas de grandes investimentos necessários à universalização do saneamento.

*Da Redação ME*



**Saneamento - Foto: Freepik**

A Ceplan (Consultoria Econômica e Planejamento) e a Efficopar, especializada em saneamento, firmaram uma parceria para a elaboração de estudos e projetos voltados ao setor.

A união estratégica ocorre em momento importante, tendo em vista as perspectivas de grandes investimentos necessários à universalização do saneamento. Além da estruturação de projetos para o setor, as duas empresas buscarão identificar novas oportunidades e modelos de negócios, no formato de prestação regionalizada, para o setor público e privado nos Sistemas de Abastecimento de Água e de Esgotamento Sanitário.

### Atores do saneamento



O acordo foi firmado na última quinta-feira (27), com a presença dos economistas Paulo Guimarães, Tânia Bacelar e Jorge Jatobá, pela Ceplan, e Roberto Tavares, Theodozio e Alexandre Rebêlo, pela Efficopar.

“Estamos juntando a nossa experiência no setor com Economistas reconhecidamente competentes na estruturação de projetos de impacto social, como é o Saneamento, que dialoga com a melhoria da saúde e das condições sociais”, resume Roberto Tavares.

**Paulo Guimarães, CEO da Ceplan Consultoria/Foto: divulgação**

“O desafio de estruturação de projetos em um Brasil tão heterogêneo passa pelo uso de metodologias que agreguem o conhecimento do território e da diversidade local, especialidade da Ceplan nos seus 27 anos de atuação. É essa abordagem diferenciada que somada a expertise setorial da Efficopar proporcionará ao mercado um olhar inovador sobre investimentos tão relevantes.”, destaca Paulo Guimarães, CEO da Ceplan.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 28/04/2023**

### RAQUEL LYRA MARCA PRESENÇA NA ABERTURA DA I EXPOAGRO PERNAMBUCO



**A governadora Raquel Lyra participou da abertura da I ExpoAgro Pernambuco Foto: Janaína Pepeu/SECOM**

A abertura da primeira edição da ExpoAgro Pernambuco, realizada no município de Cupira, Agreste pernambucano, foi prestigiada pela governadora Raquel Lyra na noite desta quinta-feira (27). O evento pretende fomentar o desenvolvimento do agronegócio na região. A mostra acontece no Parque de Eventos da cidade, localizado às margens da PE-123, até o próximo domingo (30).

“A ExpoAgro vai fortalecer o arranjo produtivo da agricultura e pecuária para todo o Agreste pernambucano. Garantir que a gente tenha alternativas de geração de emprego e renda, não só na confecção, como a região vem se destacando há muito tempo, mas também investindo naqueles que produzem no campo. A gente vai trabalhar juntos, com apoio técnico, incentivos e permitindo

também apoio com crédito aos pequenos produtores. Não tenho dúvidas de que a exposição vai entrar no calendário da economia de Pernambuco”, afirmou a governadora Raquel Lyra.

A exposição tem o apoio do Governo do Estado, por meio da Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (Adepe) e da Secretaria de Desenvolvimento Agrário, Agricultura, Pecuária e Pesca. A pasta presta apoio técnico ao evento, com estande para demonstração de ações do Instituto Agrônômico de Pernambuco (IPA), além de ofertar atendimento de técnicos extensionistas e realizar uma série de palestras de pesquisadores da área.

“Este é um evento de grande significado para o agronegócio de Pernambuco, sobretudo para o segmento da pecuária, que vive um novo momento em Pernambuco. No momento em que prestigia esse evento, a governadora Raquel Lyra dá uma demonstração evidente de que tem compromisso com o setor agrícola e com a pecuária”, destacou o secretário de Desenvolvimento Agrário, Aloísio Ferraz.

A Adepe, por sua vez, realizou um aporte de R\$ 30 mil como forma de apoiar a realização do evento. “É com muita satisfação que a Adepe está aqui presente, nesta primeira edição da ExpoAgro, que tem o papel importante de levar tecnologia e inovação ao homem do campo. O nosso objetivo será sempre incentivar a produtividade sustentável, alavancando a produção do agronegócio, promovendo a geração de emprego e renda”, comentou o presidente da agência, André Teixeira.

A ExpoAgro tem a finalidade de fortalecer a atividade pecuária e do agronegócio, estimular e valorizar o trabalho dos criadores do município e de toda a região, e aumentar a produtividade de forma sustentável. Gerar empregos diretos e indiretos, bem como oferecer aos produtores oportunidades de divulgar seus rebanhos e agregar valor à produção local também estão entre os objetivos da exposição. “Esta primeira edição da ExpoAgro é um marco. Tenho certeza que outras festas virão nos próximos anos e com isso vamos alavancar a pecuária aqui na região”, apontou o prefeito de Cupira, José Maria de Macedo.

Durante os três dias de evento, os visitantes poderão ter acesso às informações de tecnologia e inovação para as atividades no campo com mais de 50 expositores que representam cerca de 20 cidades pernambucanas. Até domingo, serão realizadas mais de 20 palestras e o público terá acesso à venda de acessórios, doação de animais, feira da agricultura familiar, além de apresentações culturais.

Estiveram presentes no evento o secretário-chefe da Casa Militar, Coronel Hercílio Mamede; o representante do Ministério da Pesca e Aquicultura, Fábio Barros; o deputado federal Mendonça Filho; os deputados estaduais Henrique Queiroz Filho e Joãozinho Tenório; o superintendente regional do Banco do Nordeste, Pedro Ermírio, além de prefeitos, secretários municipais e lideranças de diversas partes do Estado.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 28/04/2023**

## TRECHO TRIPLICADO DA BR-232 É TOTALMENTE FINALIZADO



**Foto: Divulgação DER-PE**

O Departamento de Estradas de Rodagem de Pernambuco (DER-PE), através da Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura, informa que o motorista que for viajar neste feriado prolongado por conta do Dia do Trabalhador, comemorado na próxima segunda-feira (1º de maio), já vai encontrar o trecho triplicado da BR-232 totalmente finalizado e liberado nos dois sentidos. Diferentemente dos últimos feriados, onde ainda havia pequenos trechos interditados, desta vez as seis faixas da rodovia estarão livres definitivamente após conclusão de toda a concretagem em 6,8 quilômetros. Com isso, quem circula pela via vai contar com maior mobilidade, fluidez e segurança.

No feriado de Tiradentes, no dia 21 de abril, os motoristas já puderam perceber mudanças significativas no tráfego nos sentidos interior e capital, onde não foi registrado qualquer tipo de retenção na via. A triplicação beneficia mais de 4 milhões de usuários, diminuindo o tempo de viagem em 60%. A BR-232 tem um tráfego diário de 70 mil veículos e o trecho que vem sendo requalificado vai do final da Avenida Abdias de Carvalho até as proximidades da entrada da BR-408. Com o asfalto 100% concluído, a obra continua agora voltada para um novo sistema de drenagem, paisagismo, ciclovia e passarelas.



**Foto: DER-PE**

### LOMBADAS

Para garantir mais fluidez no trânsito das principais rodovias pernambucanas, o DER irá desligar 12 redutores e controladores eletrônicos de velocidade. Os equipamentos serão desativados a partir do meio-dia desta sexta-feira (28) e religados às 5h da próxima terça-feira (2).

### Lombadas eletrônicas que serão desligadas no feriadão

- Rodovia PE 60, KM 0,1, Cabo de Santo Agostinho
- Rodovia PE 60, KM 2,5, Cabo de Santo Agostinho
- Rodovia PE 60, KM 2,5, Cabo de Santo Agostinho
- Rodovia PE 60, KM 8,42, Cabo de Santo Agostinho
- Rodovia PE 60, KM 8,43, Cabo de Santo Agostinho
- Rodovia PE 60, KM 16,63, Ipojuca
- Rodovia PE 60, KM 42,50, Sirinhaém
- Rodovia PE 60, KM 43,00, Sirinhaém
- Rodovia PE 35, KM 7,30, Itapissuma
- Rodovia PE 35, KM 7,90, Itapissuma
- Rodovia BR 232, KM 24,70, Moreno
- Rodovia BR 232, KM 10,80, Curado.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 28/04/2023**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### UNIDADE DE FORTALEZA REALIZA “ANTAQ NA ESCOLA” E CONTA COM A PARTICIPAÇÃO DE DIVERSOS ÓRGÃOS



Durante o evento foi autorizado o termo de cooperação técnica permitindo estágios na Unidade Regional de Fortaleza

Uma aula que fugiu do tradicional, enriquecedora e com palestrantes altamente gabaritados. Foi o que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), por meio de sua Unidade Regional de Fortaleza (UREFT), proporcionou, nessa quinta-feira (27), no CVT Portuário da capital cearense.



As palestras fazem parte da quarta edição do projeto “ANTAQ na Escola”, que teve como tema o papel dos órgãos intervenientes no setor portuário. Ao todo, 125 alunos do Curso Técnico em Portos da Escola Estadual de Educação Profissional Maria Ângela da Silveira Borges.

O projeto tem como objetivo transmitir aos alunos informações sobre o sistema portuário na visão dos órgãos, dos agentes públicos que atuam no porto; conhecimento de como ocorre a gestão das atividades portuárias e despertar os estudantes para as oportunidades de carreira profissional existentes no setor.

Nesta edição, o “ANTAQ na Escola” contou com a participação da ANTAQ, idealizadora do projeto, da Companhia Docas do Ceará (CDC), do Complexo do Pecém, da Marinha do Brasil, da Polícia Federal, da Receita Federal, da Anvisa, do Ministério do Trabalho e Emprego e do Ministério da Agricultura e Pecuária.

Todos os palestrantes tiveram a mesma opinião: a de que o “ANTAQ na Escola”, mais uma vez, cumpriu o seu papel, ou seja, difundiu o conhecimento acerca do ambiente portuário para os estudantes. Além disso, os representantes das instituições puderam falar um pouco de suas trajetórias pessoal e profissional, incentivando os alunos na busca por mais conhecimento e por trabalhos relacionados ao setor.

Durante as palestras, os estudantes se mantiveram atentos e curiosos, fazendo questionamentos acerca do conteúdo que era apresentado. A estudante Isabele dos Santos, 18 anos, foi uma das mais participativas durante o evento. Ela pretende cursar Relações Internacionais ou Gestão de Políticas Públicas. A aluna se interessa demais pela área portuária e deseja trabalhar com fiscalização. “Foi uma grande oportunidade para nós conhecermos o trabalho da ANTAQ e dos órgãos intervenientes que atuam no setor portuário.”

### **Convênio**

A Diretoria da ANTAQ autorizou a celebração de termo de cooperação técnica junto à Secretaria da Educação do Estado do Ceará para que os estudantes da 3ª série dos cursos técnicos das escolas estaduais de educação profissional possam estagiar na UREFT. O acórdão foi publicado no Diário Oficial da União nesta quinta-feira.

A abertura dos trabalhos coube diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, que salientou a importância do termo de cooperação técnica para a formação e difusão do setor aquaviário no país.

“Considero que essa parceria será de grande relevância do ponto de vista socioeducacional, com potencial de contribuir com a formação dos estudantes e de difundir conhecimento sobre o setor de transporte aquaviário, tão importante ao desenvolvimento do país”, afirmou.

### **Palestrantes**

Além da palestra proferida pelo chefe da UREFT, Roni Mello, os estudantes assistiram às apresentações do diretor-presidente substituto da Companhia Docas do Ceará (CDC), Mário Jorge Moreira; da diretora comercial do Complexo do Pecém, Duna Uribe; do chefe do Departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário da Capitania dos Portos do Ceará (Marinha do Brasil), Fernando Amorim; do delegado de Polícia Federal e coordenador da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis do Ceará (Cesportos/CE), Aldair da Rocha; do delegado da Alfândega de Fortaleza da Receita Federal, Francisco dos Reis; do coordenador estadual de Vigilância Sanitária de Portos, Aeroportos e Fronteiras da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Raniele Lima; do auditor fiscal do Ministério do Trabalho e Emprego, Franklim Araújo; e do auditor fiscal federal agropecuário da Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) do Ministério da Agricultura e Pecuária, Leopoldo Bertini.

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

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

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

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

**Data: 28/04/2023**





Ministério da Infraestrutura

## GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

### ACESSO A PAISAGENS NATURAIS E AO TURISMO RELIGIOSO SERÁ FAVORECIDO COM NOVA PAVIMENTAÇÃO NA BR-163/SC

Realizada pelo Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, instalação de pista de concreto facilita chegada a cachoeiras, santuários e transporte de grãos entre os municípios de Guaraciaba, São José do Cedro e Guarujá do Sul

O acesso às paisagens naturais e ao turismo religioso na região Oeste de Santa Catarina ficou mais fácil com os novos 27 quilômetros de pavimento de concreto na BR-163/SC. Com investimento de R\$ 50 milhões do Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, as melhorias entre os kms 78 e 110 beneficiam os quase 29 mil moradores de Guaraciaba, São José do Cedro e Guarujá do Sul.

Realizadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a revitalização no trecho inclui serviços de terraplanagem, sinalização vertical e horizontal, meio-fio e construção de dispositivos de drenagem. Além de garantir maior durabilidade em vias de tráfego pesado, esses trabalhos aumentam a segurança para visitantes que buscam conhecer as cachoeiras e santuários históricos na região.

#### Agronegócio

Considerada o corredor logístico do agronegócio, a BR-163 liga o Brasil de Norte a Sul e permite a distribuição de matéria-prima e grãos por todo o país. Só este ano, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, já investiu R\$ 145,2 milhões na rodovia.

\*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

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

Data: 28/04/2023



## BE NEWS – BRASIL EXPORT

### EDITORIAL – ESG E O DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO PRESENTE E FUTURO

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

O conceito ESG, que se refere a práticas ambientais, sociais e de governança, tem ganhado cada vez mais destaque em todo o mundo, especialmente no setor privado. Empresas estão percebendo que o sucesso financeiro não pode ser alcançado sem o compromisso com a sustentabilidade e a responsabilidade social. No segmento portuário, essa tendência é cada vez mais evidente, mas ainda há muito a ser feito.

Nesse sentido, é crucial que tanto o setor empresarial quanto o poder público adotem cada vez mais os valores ESG. O setor portuário, que tem uma grande responsabilidade social e ambiental, deve liderar essa mudança, investindo em ações que vão além do cumprimento das obrigações legais e regulamentares.

Empresas portuárias devem se comprometer em minimizar o impacto ambiental de suas operações, investindo em tecnologias limpas e renováveis, bem como em práticas que reduzam o consumo de recursos naturais e a emissão de gases do efeito estufa. Além disso, elas devem assumir um papel



mais ativo na promoção do desenvolvimento social, investindo em projetos educacionais, culturais e esportivos que beneficiem as comunidades onde operam.

O poder público, por sua vez, deve regulamentar e fiscalizar as atividades do setor portuário, incentivando práticas sustentáveis e responsáveis. Políticas públicas que promovam o desenvolvimento econômico e social, sem comprometer o meio ambiente, devem ser implementadas e aprimoradas constantemente.

A adoção dos valores ESG pelo setor empresarial e pelo poder público não é apenas uma questão de ética e responsabilidade social, mas também uma questão de competitividade e sobrevivência a longo prazo. Empresas que não se comprometem com a sustentabilidade e a responsabilidade social estão perdendo espaço no mercado, enquanto aquelas que adotam esses valores estão prosperando.

Por isso, é fundamental que o setor empresarial e o poder público trabalhem juntos para promover práticas ESG no setor portuário e em todos os setores da economia. Somente assim poderemos garantir um desenvolvimento econômico e social justo e sustentável para as gerações presentes e futuras

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 28/04/2023*

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

#### **PAC 1**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva se reuniu com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, na tarde de ontem, dia 27. Na pauta, as obras portuárias e aeroportuárias que serão apresentadas na nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, a ser anunciado no próximo mês. No segmento aeroviário, está prevista a entrega de 98 aeroportos em todo o País - originalmente eram 99, mas um, o de Linhares (ES), já foi inaugurado há duas semanas. A maioria deles é de aeródromos que precisam de melhorias de infraestrutura, como a ampliação das pistas e de salas de embarque e desembarque.

#### **PAC 2**

Com o aumento da quantidade de aeroportos no território nacional, o Governo Federal deseja que a maior parte da população esteja a até duas horas de deslocamento - de carro, por exemplo - de instalações desse tipo.

#### **PAC 3**

No segmento portuário, o PAC terá especialmente obras que melhorem a relação Porto-Cidade. Em Santos (SP), por exemplo, a recuperação dos armazéns da região do Valongo, com a implantação de um complexo de lazer e turismo e a sua integração com o centro histórico do município, estará no programa federal. A cidade, aliás, terá uma segunda obra no PAC - o túnel submerso ligando as duas margens do canal de navegação do Porto de Santos.

#### **VALONGO**

Na próxima terça-feira, dia 2, o ministro Márcio França e o novo presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini, pretendem assinar, com o prefeito Rogério Santos, um termo de cessão de uma área portuária no Valongo para a Cidade. Na prática, será o primeiro evento no processo de recuperação dessa região, medida destacada como uma das prioridades na nova gestão do Porto de Santos. A solenidade deve ser confirmada ainda hoje.

#### **PRATICAGEM**

A Comissão de Infraestrutura do Senado adiou a votação do Projeto de Lei (PL) 877/2022, que regulamenta a atividade de praticagem. O texto, de autoria do senador Nelsinho Trad (PSD-MS),

seria debatido na sessão do órgão na última terça-feira. O adiamento aconteceu devido à falta de quórum.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 28/04/2023

## SEM CATEGORIA - CHANGI PEDE 10 DIAS PARA SE PRONUNCIAR SOBRE AEROPORTO DO GALEÃO

Ministro Márcio França diz que concessionária precisa pagar outorga  
Por MARÍLIA SENA [marilia@portalbenews.com.br](mailto:marilia@portalbenews.com.br)



**A proposta das autoridades do Rio de Janeiro é para que o Aeroporto Santos Dumont receba voos apenas de Congonhas, em São Paulo, e Brasília Crédito: Fernando Frazão/Agência Brasil**

**DE NOSSA PARTE, TEMOS TODO INTERESSE QUE ELA (CHANGI) CONTINUE, MAS TEM DE FICAR PAGANDO. NÓS NÃO TEMOS A COMPETÊNCIA DE ISENTÁ-LA DESSE VALOR”**

**MÁRCIO FRANÇA**  
ministro de Portos e Aeroportos

A empresa Changi, que administra o Aeroporto Internacional do Galeão (RJ), solicitou 10 dias ao Ministério de Portos e Aeroportos, para manifestar sobre a intenção de permanecer com o ativo. Representantes do grupo se reuniram ontem (27) com o ministro Márcio França em busca de soluções para as atividades do equipamento.

“As tratativas para o cenário do Terminal Rio (Galeão/Santos Dumont) continuam e possíveis soluções deverão ser apresentadas na reunião prevista para o próximo dia 16 de maio, entre o ministro, o governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro, e o prefeito da capital, Eduardo Paes. Havendo atualizações anteriores ao encontro, daremos ampla divulgação”, informou a equipe de Márcio França.

Em entrevista ao portal Poder 360, o ministro afirmou que o Governo Federal tem interesse em continuar com a Changi, mas para isso o grupo de Singapura precisa voltar a pagar a outorga da concessão do aeroporto, e que a União não tem o poder de reduzir os custos.

“De nossa parte, temos todo interesse que ela continue, mas tem de ficar pagando. Nós não temos a competência de isentá-la desse valor”, disse França.

A Changi pede que os descontos dados pelo Governo Federal durante o período mais crítico da pandemia de Covid-19 continuem. De acordo com o ministro, isso não seria possível pois pode acarretar em problemas jurídicos. Márcio França apontou que as empresas que perderam o leilão para a Changi em 2013 podem entrar na Justiça alegando mudanças nas condições previstas no edital.



França lembrou que o Ministério de Portos e Aeroportos está buscando recursos para deixar o Galeão mais atrativo. Segundo ele, uma das maneiras é deslocar as atividades dos Correios para o aeroporto internacional.

**A proposta das autoridades do Rio de Janeiro é para que o Aeroporto Santos Dumont receba voos apenas de Congonhas, em São Paulo, e Brasília**

“Ontem estava lá o presidente dos Correios se dispondo a botar mais voos da empresa. A gente está se dispondo a reenquadrar o Aeroporto Santos Dumont. A média do Santos Dumont chegou a 10,5 milhões no ano passado. A proposta é chegar na média histórica a 9 milhões de passageiros. O Rio propôs limitar a algumas cidades”, detalhou França.

No início desta semana, o ministro recebeu o governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro, e o prefeito da cidade, Eduardo Paes, para uma reunião em busca de soluções para aumentar o número de passageiros no Galeão, que perdeu uma quantidade considerável de usuários nos últimos anos.

A proposta das autoridades do Rio de Janeiro é para que o Aeroporto Santos Dumont receba voos apenas de Congonhas, em São Paulo, e Brasília. O Governo estuda a sugestão. Uma nova reunião entre as partes foi marcada para o dia 16 de maio para solucionar a questão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2023

## REGIÃO NORDESTE - TECON SALVADOR ANUNCIA CONCLUSÃO DE OBRA DE EXPANSÃO NO CAIS

Novo cais terá 800 metros, permitindo receber simultaneamente dois navios New Panamax, os maiores que navegam pela costa brasileira atualmente

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



**Atualmente, o Tecon Salvador é líder no Norte e Nordeste em operações de importação e exportação e se destacou dentre os 10 terminais mais produtivos Brasil Crédito: Divulgação/Wilson Sons**

O Grupo Wilson Sons, que opera o Terminal de Contêineres (Tecon Salvador), no Porto de Salvador, reuniu a imprensa no último dia 19 para anunciar a conclusão, em julho próximo, da obra de expansão do cais.

Trata-se da duplicação dos berços dos cais Santa Dulce dos Pobres e Água de Meninos, que agora, juntos, somam 800 metros de comprimento, o que permite ao Tecon Salvador ser um dos poucos terminais do Brasil aptos a operar os maiores navios porta-contêineres que navegam pela costa brasileira atualmente, chamados de New Panamax com cerca de 366 metros de extensão e considerados tendência mundial.

Nesta fase da obra, os investimentos injetados entre 2018 a 2020 foram de R\$ 443 milhões. Além da duplicação, foi feita a pavimentação de 30.800 m<sup>2</sup> de retroárea adicionais e a ampliação do calado no berço para 16 m de profundidade.

Desde o início da concessão, em 2020, o equipamento do Grupo Wilson Sons já recebeu R\$ 1 bilhão em investimentos.

Após as últimas intervenções, a capacidade de receber carga em pátio saiu de 430 mil TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) para 553 mil por ano. A previsão é de ampliar essa capacidade para 925 mil TEU até 2034, quando se completa o quarto ciclo de investimentos e sua terceira expansão. Até 2050, o grupo pretende investir mais R\$ 715 milhões.

Atualmente, o Tecon Salvador é líder no Norte e Nordeste em operações de importação e exportação e se destacou dentre os 10 terminais mais produtivos Brasil, de acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O diretor-executivo do Tecon-Salvador, Demir Lourenço Júnior, disse que a duplicação da capacidade do terminal irá impactar em redução de frete e maior oferta de escalas, o que é visto pelo setor como um atrativo para a atração de novas operações.

Lourenço destacou também a importância de o complexo portuário ter uma infraestrutura que “muito em breve será fundamental em qualquer porto do Brasil”.

A concessão ainda prevê, futuramente, o aterramento da região onde foi construída a nova área de atracação, o que deve acrescer ao porto 80 mil metros quadrados de área para o armazenamento e movimentação de cargas.

### Equipamentos

Parte dos recursos investidos foram utilizados também na compra de equipamentos de última geração tecnológica, semelhantes aos operados nos maiores portos do mundo, como Rotterdam e Los Angeles, afirma a empresa.

Entre eles, estão três super portêineres com lança de 66 metros e capacidade de içamento a 51 metros, viabilizando erguer até 80 toneladas por vez.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/04/2023

## REGIÃO SUDESTE - AGENDAMENTO PARA CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS TERÁ NOVA ATUALIZAÇÃO

Mudança no regramento, previsto para 2 de maio, vale para contêineres e carga solta

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



**Segundo a APS, o objetivo da alteração no agendamento é reduzir a permanência de caminhões nas proximidades do porto e disponibilizar mais janelas para os caminhoneiros Crédito: Divulgação/APS**

A Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou que a partir da próxima terça-feira (2 de maio), o agendamento da recepção de caminhões no Porto de Santos sofrerá alterações. Segundo a APS, a tolerância para recepção dos veículos de carga solta e containerizada passa a ser de duas horas posteriores à janela de agendamento.

De acordo com a Autoridade Portuária, a alteração promovida no agendamento tem como objetivo reduzir a permanência de caminhões nas proximidades do complexo portuário e disponibilizar mais janelas de agendamento para os caminhoneiros.

Esta é a terceira fase do cronograma dos períodos de adaptação para as tolerâncias de recepção de caminhões no Porto de Santos. A APS afirma que desde o ano passado reduziu gradativamente o período de chegada de carga solta e containerizada. De 1º de outubro a 31 de dezembro a tolerância caiu de cinco para quatro horas. De 1º de janeiro a 30 de abril, para três horas. Agora, a partir de 2 de maio, será de duas horas.

As discussões sobre a modificação da norma continuam e envolvem sindicatos, operadores portuários, associações e Autoridade Portuária. Outras melhorias na logística do porto apontadas pela APS são: 1) reaproveitamento de janelas canceladas; 2) permissão para alterar informações sobre veículos e condutores, facilitando o processo de troca de caminhão em caso de necessidade; 3) criação da comunicação da situação de contingência para os terminais, quando houver interrupções no acesso das vias que levam ao porto, reduzindo significativamente a cobrança da tarifa de no-show (quando o veículo não comparece no horário agendado) para os caminhoneiros, entre outras pautas que estão em andamento como a integração entre os sistemas dos Redex

(recinto de exportação não alfandegado) e terminais portuários, para facilitar o processo de agendamento dos caminhões.

A APS informou que para os caminhões de graneis sólidos não haverá alteração. A Autoridade justificou que as cargas chegam de distâncias que exigem até dias de viagem e o ajuste do período agendado é feito com a parada obrigatória nos pátios reguladores fora do porto, para evitar que os transportadores formem filas nas rodovias ou mesmo nas avenidas de acesso.

Os caminhões ficam estacionados aguardando a chamada nos terminais portuários. Segundo a APS, a janela para estas cargas continua sendo de seis horas.

Os usuários podem entrar em contato com o setor de Sistemas Logísticos da APS, pelo telefone (13) 3202-6565, ramal 2731, ou e-mail [portolog@brssz.com](mailto:portolog@brssz.com), para dúvidas e demais orientações.

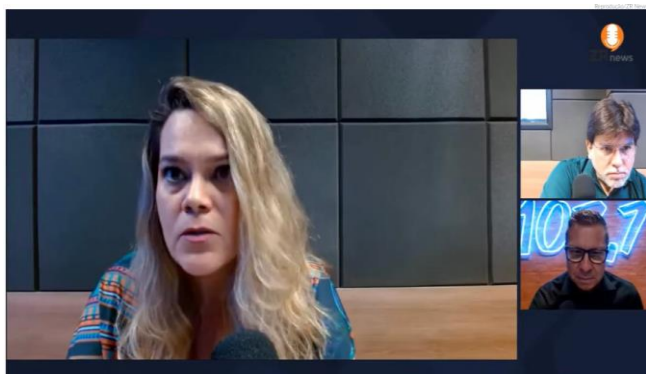
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/04/2023

## REGIÃO SUDESTE - ZR NEWS DISCUTE AGENDA E CONCEITO ESG NAS EMPRESAS DO PORTO

Gerente da Santos Brasil também falou sobre a inclusão das mulheres nos debates sobre o setor portuário

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



*Béatrice Dupuy, gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, falou sobre o apoio da empresa em projetos sociais nas cidades onde opera Crédito: Reprodução/ZR News*

**O BRASIL, UM PAÍS TÃO RICO DE ENERGIA LIMPA, DEVERIA TER, NA VERDADE, UM ACESSO MAIOR A NOVAS TECNOLOGIAS LIGADAS À SUSTENTABILIDADE E NÃO TRAZER DE FORA”**

**BÉATRICE DUPUY**  
gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil

A implementação da agenda e do conceito ESG (sigla em inglês que se refere a práticas ambientais, sociais e de governança (Environmental, Social and Governance) foi tema principal da edição de ontem (27) do Programa ZR News. A atração transmitida pela rádio Santa Cecília FM (107,7 FM) separa todas as quintas-feiras para assuntos voltados ao setor portuário.

Béatrice Dupuy, gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, comentou sobre o apoio da empresa em 41 projetos sociais nas cidades onde mantém suas operações.

“Nós não patrocinamos esses projetos. Nós seguimos esses projetos. Fazemos visitas mensais às associações, temos uma auditoria constante para saber para onde foi nosso recurso, saber quais ações estão sendo geradas, e quem está sendo beneficiado por esses recursos. A escolha foi bem criteriosa, via edital público, mais uma vez mostrando ética e transparência, sempre. Nossos projetos são sempre focados em educação, cultura e esporte. Três pilares que mudam a situação das pessoas que estão em uma situação menos valorizada”, analisou a profissional.

A Santos Brasil possui trabalhos que estão alinhados com os ODS, que são objetivos de desenvolvimento sustentável das Organizações das Nações Unidas (ONU). “A Santos Brasil já assumiu entre seus principais desafios o compromisso de contribuir para a conservação do meio ambiente e também para o desenvolvimento humano”, disse.

Ainda no conceito do ESG, Béatrice afirmou que está sempre conectada a assuntos que beneficiam a empresa. Ela, por exemplo, citou a aquisição de guindastes RTGs da China devido ao custo-benefício e à ligação com a (questão da) sustentabilidade, mas comentou que o histórico do Brasil deveria ser de maior acesso a novas tecnologias.

“O ESG é como a frase que ‘só sei que nada sei’, porque evolui tão rápido. O que se sabe hoje pode ser que já esteja antigo. Sempre olho na Europa e na Ásia o que está ativo hoje e o que a gente pode implementar no Brasil, que é buscar tecnologia de fora para trazer para o país. O que eu acho uma pena, porque o Brasil, um país tão rico de energia limpa, deveria ter, na verdade, um acesso maior a novas tecnologias ligadas à sustentabilidade e não trazer de fora”, comentou.

Béatrice fez menção ao etanol, que trata-se de uma produção 100% nacional, que possui sua própria tecnologia, mas que na opinião dela poderia ser ainda mais valorizada.

O jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de redação do BE News, lembrou que para um maior uso do etanol ainda falta um desenvolvimento tecnológico para que esse combustível seja utilizado, como por exemplo, em equipamentos nos terminais portuários de todo o Brasil.

Béatrice Dupuy também faz parte do Conselho Feminino do Brasil Export, no qual a inclusão de gênero no setor portuário é sempre um dos temas em discussão.

“Vejo com bons olhos essa inclusão da pauta ESG dentro do porto, e, claro, essa afirmação de que as mulheres têm sua importância no debate. Nós achamos muito proveitoso. Estão tendo o cuidado de ter pautas e convites mais diversos. Para nós já é uma batalha ganha, mas com certeza gostaríamos que tivesse mais e mais representatividade nos debates, e com certeza o Brasil Export vê isso de perto”, comentou.

### Santos Export

O segundo fórum de debates regionais promovidos pelo grupo Brasil Export neste ano será o Santos Export, nos dias 15 e 16 de maio. As pautas dos painéis serão divulgadas em breve, mas um dos pontos principais diz respeito aos acessos ao Porto de Santos.

“Hoje os usuários do Sistema Anchieta-Imigrantes já enfrentam várias dificuldades para chegar ao Planalto. No Santos Export do ano passado, em um dos painéis foi debatida uma nova ligação rodoviária entre Planalto e Planície. É uma promessa de campanha do governador Tarcísio (de Freitas). A secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende afirmou que já tem esse projeto em estudo, e este é o momento do projeto sair do papel e começar”, declarou Leopoldo.

Todas as quintas-feiras o ZR News, com apresentação do jornalista Zerri Torquato, é voltado para os assuntos portuários, além de ter o quadro Santos Export. O programa pode ser acompanhado também pelo [portalbenews.com.br](http://portalbenews.com.br)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2023

## REGIÃO SUDESTE - ENGORDAMENTO DA PRAIA DE MEAÍPE BUSCA FOMENTAR O TURISMO EM CARTÃO-POSTAL DO ES

Obras, que ocorrem desde março, são feitas pela Jan De Nul, empresa especializada em dragagem  
Por Cássio Lyra [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



**A embarcação Ortelys tem uma capacidade de 6 mil m<sup>3</sup> e pode dragar até uma profundidade máxima de 35 m, sendo uma das mais modernas do mundo**

A orla da praia de Meaípe, na cidade de Guarapari, no Espírito Santo, está passando por

uma obra de revitalização para o engordamento da faixa de areia. Os serviços, que começaram no mês de março, têm previsão para serem concluídos no início de junho e estão sendo executados pela empresa líder do Consórcio Meaípe, a Jan De Nul do Brasil Dragagem.

Uma das principais operações para a execução dos serviços diz respeito ao processo de dragagem e o aterro, que se iniciou no mês passado. O trabalho foi feito pela draga auto transportadora de arrasto e sucção Ortelius.

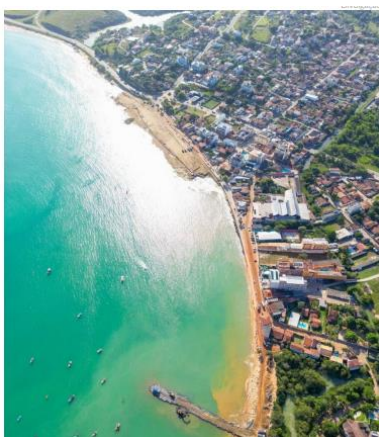
O maquinário é uma das mais novas dragas da frota da Jan De Nul. A embarcação tem uma capacidade de 6 mil m<sup>3</sup> e pode dragar até uma profundidade máxima de 35 m, sendo uma das mais modernas do mundo.

Construída em 2020, possui potência total embarcada de 7.700 kW e capacidade nominal de cisterna de 6.000 m<sup>3</sup>, dotada do sofisticado sistema ULev, capaz de filtrar gases exaustores e nanopartículas (99%), garantindo emissões atmosféricas “ultra-reduzidas”.

Conforme o contrato de licitação, estão previstos aproximadamente 3 meses de trabalho ininterruptos, onde 1,2 milhão de m<sup>3</sup> de areia serão colocados na orla de Meaípe. Com a execução da obra do engordamento, a previsão é de um alargamento da faixa de praia de 50 m a 80 m de extensão entre a atual calçada e o mar.

Segundo Ricardo Delfim, diretor comercial da Jan De Nul do Brasil Dragagem, o objetivo principal da obra de dragagem é fomentar o turismo no que é considerado o principal cartão postal de Guarapari.

“Lá existem alguns pontos já muito severos de erosão até a rodovia, que é denominada de Rodovia do Sol. Trata-se de uma região muito turística. É uma obra em que queremos conter a erosão da linha de costa junto à rodovia, afastando a energia de onda pelo engordamento da praia. Isso promove um fomento de turismo. Com mais faixa de areia, terá mais comerciantes, mais vendedores presentes. Agora, a praia proporciona uma faixa de areia muito pequena e isso não é possível”, afirmou.



Quem passa pela orla de Meaípe já enxerga o andamento da obra com a nova faixa de areia em parte da praia, bem próximo à rodovia estadual.

Esta é a quinta obra de engordamento e dragagem feita pela Jan De Nul em praias brasileiras. A primeira delas ocorreu na praia de Piçarras, em Santa Catarina, em 1999. Depois vieram os serviços na praia de Iracema, em Fortaleza (2019); a famosa praia Central de Balneário Camboriú, também em Santa Catarina (2021) e, por fim, a praia de Matinhos, no Paraná (2022).

***Com a execução da obra do engordamento, a previsão é de um alargamento da faixa de praia de 50 m a 80 m de extensão entre a atual calçada e o mar***

“O Grupo Jan De Nul executou obras nessa natureza, de engordamento de praias, no mundo inteiro. A mais icônica de aterro que temos na história é da Palm Islands, em Dubai”, disse Delfim.

Com investimentos de R\$ 67 milhões, a obra é do Governo do Estado do Espírito Santo, através do Departamento de Edificações e Rodovias do ES (DER). A Jan De Nul foi a vencedora da licitação pública para execução dos trabalhos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2023**



### ESPAÇO ABTRA - PÍLULAS DE AFC – O “CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR” NO COMÉRCIO EXTERIOR

Por **MILENA CASTRO** [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

Quando a gente diz que o Artigo 4 do Acordo de Facilitação do Comércio (AFC) mais parece um código de defesa do consumidor, no âmbito do comércio exterior, é porque ele recomenda que qualquer pessoa pode entrar com um recurso ou revisão de decisões tomadas pelas aduanas. Também sugere que esse direito se estenda no caso de resoluções de outros órgãos que atuem nas fronteiras.

O intuito dessa recomendação é agilizar e dar transparência na relação desses órgãos públicos com os agentes privados; por isso, interessam diretamente aos setores logístico, portuário e o de recintos alfandegados, no caso de eventualmente não se sentirem atendidos pelas decisões dessas autoridades.

Além disso, se um recurso estiver tramitando na esfera administrativa, o reclamante tem o direito à resposta dentro de um prazo definido. E caso essa demora não seja justificada, ele também tem direito de interpor novo recurso ou partir para a esfera judicial.

O AFC também exige que os países-membros da OMC informem as pessoas sobre as razões de todas as decisões tomadas no âmbito administrativo, de modo que elas possam ter acesso a procedimentos de recurso e revisão quando for necessário. Até a próxima!

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/04/2023

### OPINIÃO - ARTIGOS - O FESTIVAL SXSW E A ABRANGÊNCIA DE PAUTAS SUSTENTÁVEIS E DE ESG



**JOÃO EDUARDO AMARAL**  
Diretor Geral e de Operações  
da iniciativa Voz dos Oceanos e  
presidente do Conselho ESG do  
Fórum Brasil Export  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)



**JULIA PASSARIO BERTAZZOLI**  
Advogada do J. Amaral Advogados  
e da iniciativa Voz dos Oceanos



Eventos sobre inovação vêm crescendo exponencialmente nos últimos anos. No último mês de março, o South by Southwest, mais conhecido como SXSW, destacou-se por suas conferências e festivais que unem – de forma colaborativa – temas relacionados às áreas de tecnologia, cinema, música, educação e cultura. O interessante é que, apesar de trazer como essência a inovação, esse evento não é exclusivo da atualidade. Ao contrário, foi fundado em 1987, em Austin, no Texas, e, desde então, se sobressai pela sua peculiaridade de, sobretudo, abranger uma grande gama de assuntos e pessoas para discussões de assuntos vanguardistas.

Atualmente, o evento apresenta variadas sessões, mostras de música e comédia, exposições de filmes, exposições, painéis de desenvolvimento profissional, além de abranger uma variedade de oportunidades de networking, tornando-se, pois, um destino central para profissionais globais, das mais diferentes culturas e áreas de atuação, e que buscam estar antenados às inovações em escala mundial.

E, como não podia deixar de ser, temas de ESG também foram incluídos na agenda do evento. Uma das importantes temáticas neste sentido foi a pauta “2050”, que, inevitavelmente, trouxe questões relacionadas à sustentabilidade, como mudanças climáticas, meio ambiente e energia limpa. Temas estes que foram tratados de forma bastante conectada com a visão primordial do festival: a inovação. Em relação às energias sustentáveis, por exemplo, a discussão foi ampla e envolveu desde soluções inovadoras de uso de tecnologia para aplicação em veículos elétricos em larga escala, até pesquisa e adoção de combustíveis sustentáveis para motores de combustão interna da Fórmula 1.



É extremamente gratificante observar o fato de que inúmeras pautas do SXSX trouxeram temáticas importantíssimas no que dizem respeito às inovações em sustentabilidade. Certamente, nos brilhou os olhos, sobretudo, como a temática ESG foi tratada de forma ampla e muito abrangente no festival. Isso porque, muito além das inovações nos temas estratégicos de sustentabilidade per si, como as supracitadas energias sustentáveis e os temas vinculados a transição energética, nota-se que a temática ganhou força e alcance nas mais variadas vertentes, em um movimento transversal entre diversos setores da economia criativa.

Portanto, esse novo enfoque do tema sustentabilidade em diferentes indústrias, especialmente naquelas em que esse eixo fundamental de atuação estratégica das empresas ainda é muito embrionário, vem proporcionando o desenvolvimento de uma consciência e uma mentalidade que estimula, cada vez mais, uma abordagem concreta nos temas ESG nas atividades corporativas e da indústria criativa em geral. Empresas de entretenimento, artes, consumo, varejistas e restaurantes que procuram maneiras de reduzir a sua produção de carbono, ou buscam fornecedores/produtores em compliance com práticas sustentáveis, ou, ainda, que atualizam o ambiente laboral fazendo as adequações necessárias a partir do desenvolvimento sociocultural.

Vejamos, assim, que não apenas o “Environment” referente à sigla “ESG” foi contemplado pelo evento (aliás, essa sempre costuma ser a visão deturpada do ESG, ao vincular somente a questões de meio ambiente). O SWSX também abriu espaço para abordar temas do lado “Social” do ESG. O Festival trouxe painéis de discussão importantes no tema, como a construção de locais de trabalho trans-inclusivos, de modo a corresponder e incentivar, com essas práticas, o posicionamento empresarial para questões sociais contemporâneas (diversidade, inclusão e equidade), tendo exemplos como as iniciativas de promoção de campanhas de pronomes e uso de nome preferencial em oposição ao nome legal dentro das corporações como iniciativas tangíveis e concretas.

É, então, por motivos tais, que vislumbramos essencial tratar, de forma recorrente e aqui, em nossos artigos, a importância desse tema no mundo corporativo. Pretendemos demonstrar como as diversas abordagens ESG trazidas pelo SXSX são fundamentais para a disseminação da preocupação com os temas de sustentabilidade e que precisam deixar de ser uma mera opção ou posicionamento secundário das empresas, para entrar na agenda prioritária e estratégica e nos mais altos níveis decisórios de qualquer organização, independente do setor em que atue. A incorporação de uma estratégia ESG de longo prazo facilitará o direcionamento institucional em todos os processos de tomada de decisões e definição de estratégias das empresas, e, assim, torna-se um pilar do negócio: sustentabilidade como eixo motriz de qualquer entidade, organização e de forma absolutamente transversal entre os diversos setores da economia.

É, portanto, de extrema importância reverenciar a influência de eventos como este, por meio do qual podemos observar uma corrente de difusão de conhecimento e interesse pelos temas de ESG e sustentabilidade de forma geral e ampla, principalmente quando há uma diversidade de assuntos e pessoas, como ocorre no SXSX. Trata-se, assim, de uma verdadeira diversidade intelectual, o que é um dos pilares das boas práticas ESG, na lente do “social”.

Tal como outros eventos atuais e de grande expressão, o SXSX corresponde a um importante agente de inovação, reflexão e vetor de transformação para o encontro e a criação de alternativas que envolvem soluções, produtos e serviços mais sustentáveis, e, ainda, como um estratégico vetor de veículo de divulgação e conscientização do público/sociedade para a incorporação da prática ESG no cotidiano corporativo.

Certamente, a arte e a educação são, igualmente, dois catalisadores para a transformação que tanto buscamos e desejamos. Que não apenas o SXSX, mas todos os eventos, seminários, shows e tudo que gira ao redor da tão badalada indústria criativa fomenta, cada vez mais, a conscientização, a informação e a mudança para a geração de impacto positivo para toda a nossa sociedade, afinal, mudanças significativas serão possíveis a partir de atos e práticas diárias e que resultarão em concretos benefícios de longo prazo.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2023**

### NACIONAL - VITRINE

## VITRINE



CÂNDICE LA TERZA  
candice@portalbenews.com.br

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua **Vitrine**.

O mundo está ficando pequeno para o Brasil Export. Singapura (Ásia), aqui estamos nós!  
A comitiva da Missão Portuária Singapura – Brasil Export 2023 desembarcou no país na segunda-feira (24) e encerra hoje (28) a programação



O CEO do Brasil Export, Fabrício Júlio, e o presidente do Conselho Brasil Tech Export, Angelino Caputo, em visita ao PIER 71, maior hub de inovação do setor, durante semana de intensa de visitas técnicas e reuniões.



O presidente do Porto de Cabedelo (PA), Ricardo Barbosa, ao centro, acompanhado de uma equipe de profissionais do PIER 71, na visita que deu início à programação da semana. Além, vale lembrar que Cabedelo será o porto anfitrião do Nordeste Export, que acontecerá nos dias 19 de 20 de junho!

### FENAMAR NA HOLANDA



Aconteceu em Rotterdam, na Holanda, o módulo internacional de conclusão da primeira turma do Curso Gestão do Transporte Aquaviário e Integração Multimodal realizado pelo Sest Senat / CNT e ITL, em parceria com a Erasmus University e STC International Maritime & Logistics Experts, que são referências mundiais em assuntos de logística portuária.

Na foto, a diretora-adjunta do Instituto de Transporte e Logística - ITL, Elaine Costa, o presidente da Confederação Nacional do Transporte - CNT, Vander Costa, o presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima - Fenamar, Marcelo Neri, que foi um dos alunos da 1ª turma, o professor e pesquisador da Erasmus University - Rotterdam, Maurice Jansen, o diretor da International Maritime Experts, Albert Bos, e a diretora da Erasmus University, Larissa Van Der.

### E, EM PORTUGAL...



Os conselheiros do Portugal Export marcaram presença, ontem (dia 27), na cidade de Évora - Portugal, no seminário sobre os "desafios e oportunidades no crescimento ferroviário no corredor Atlântico Ibérico". Na foto, o presidente da Associação dos Transitários de Portugal (Apat), Antonio Nabo Martins, e o diretor-executivo do Portugal Export, Marcelo Sobreira.

Ao final do evento, em pose para a Vitrine, o diretor da Ylport, Diogo Castro, a assessora do Porto de Aveiro, e conselheira do Portugal Export, Carla Macedo, e Fábio Gallotti, sócio na Gallotti Advogados Associados. Os trabalhos não param nas terras além-mar.





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

### **ADM TEM EXPORTAÇÕES RECORDES DE SOJA E FARELO EM MARÇO E NO 1º TRI POR SANTOS**

*Informações: Notícias Agrícolas (28 de abril de 2023 )*

SÃO PAULO (Reuters) – A trading e processadora de produtos agrícolas ADM registrou recordes históricos de embarques de soja e farelo de soja por seu terminal no Porto de Santos em março e no primeiro trimestre, com a companhia colhendo os resultados de investimentos realizados no terminal em meio a uma safra histórica no Brasil.

A gigante global do agronegócio contabilizou a exportação de 963 mil toneladas de soja e farelo em março, aumento de 197 mil toneladas ante o mesmo mês de 2022, informou a companhia à Reuters nesta quinta-feira.

A empresa apontou que o desempenho de março resultou também em recorde trimestral, totalizando 1,738 milhão de toneladas nos três primeiros meses do ano.

A soja foi embarcada para a China, e o farelo para Europa e Ásia, notou a ADM, referindo-se ao mês de março.

Os recordes só foram possíveis graças a um conjunto de fatores positivos que aconteceram desde o plantio até a comercialização, segundo o diretor de logística da ADM América do Sul, Vitor Vinuesa.

“A safra 2022/23 foi excepcional, com um aumento de produção nacional de 20,6%, e a nossa capacidade operacional logística já estava preparada para atender a esse crescimento”, disse Vinuesa.

Segundo o executivo, a modernização da estrutura do terminal e a operação logística para recebimento da carga de 10.985 caminhões e 5.799 vagões culminaram no embarque recorde em 15 navios.

No ano passado, o terminal da ADM finalizou diversas obras para aumento da capacidade de armazenamento, expedição e recebimento, com um investimento da ordem de 143 milhões de dólares.

Os investimentos em instalações e equipamentos mais modernos evitam a emissão de particulados durante a operação, lembrou a ADM.

(Por Roberto Samora)

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

*Data: 28/04/2023*

### **CINCO PORTOS DE CONTÊINERES DA CALIFÓRNIA DESENVOLVERÃO SISTEMA DE COMPARTILHAMENTO DE DADOS**

*Informações: Maritime Executive (28 de abril de 2023 )*

Em uma iniciativa inédita liderada pelo Estado da Califórnia, os cinco principais portos de contêineres concordaram em trabalhar juntos para lançar a California Port Data Partnership. O objetivo é promover conjuntamente a interoperabilidade de dados computadorizados e baseados em nuvem com um objetivo comum de apoiar a resiliência aprimorada do sistema de frete, a eficiência do movimento de mercadorias, a redução de emissões e a competitividade econômica.



É a mais recente de uma série de iniciativas lançadas pela Califórnia e pelo governo federal dos EUA em resposta aos enormes atrasos e interrupções na cadeia de suprimentos que se desenvolveram nos últimos anos à medida que os volumes aumentaram. O Legislativo da Califórnia aprovou US\$ 27 milhões em fundos de subsídios como parte da Lei Orçamentária de 2022 para o desenvolvimento de um sistema de dados portuários projetado para melhorar o movimento de mercadorias em todo o estado e fortalecer as cadeias de suprimentos.

O Porto de Los Angeles e o Porto de Long Beach, que respondem pela maior parte do volume de contêineres do estado, juntaram-se ao Porto de Oakland, bem como ao Porto de Hueneme e ao Porto de San Diego na assinatura de um Memorando de Entendimento sobre 26 de abril para o lançamento da California Port Data Partnership.

A vice-governadora da Califórnia, Eleni Kounalakis, disse durante a cerimônia de assinatura que o sistema de dados colaborativo entre todos os portos de carga em contêineres do estado ajudaria a criar uma cadeia de suprimentos mais ecológica, transparente e eficiente, liberando inovação em como a carga se movimenta na Califórnia.

“O MOU é um acordo inédito sobre o desenvolvimento de sistemas de dados entre portos de contêineres e descreve onze áreas de cooperação, desde o desenvolvimento de definições de dados até a garantia de acesso equitativo aos dados para os usuários”, disse Dee Dee Myers, diretor da GO -Biz (Gabinete de Desenvolvimento Empresarial e Econômico do Governador). “Este MOU e os fundos que se seguem construirão a base para uma maior cooperação e padronização quando se trata de dados em nossa cadeia de suprimentos.”

A iniciativa é resultado dos esforços do estado para melhorar sua cadeia de abastecimento e papel no fluxo de mercadorias que contribuem para a economia do país. Os funcionários observaram que, nos últimos meses, os cinco portos da Califórnia e o estado realizaram mesas redondas quinzenais para desenvolver a estrutura do acordo. Ele servirá como base de cooperação para os US\$ 27 milhões em fundos de subsídios da GO-Biz para o desenvolvimento do sistema de dados portuários.

“Os dados foram essenciais para navegar na interrupção da cadeia de suprimentos”, disse o diretor executivo do porto de Los Angeles, Gene Seroka. “A análise desses dados nos permite enxergar além dos limites, o que não é apenas uma vantagem competitiva, mas agora uma necessidade pública. Recomendo nossos líderes estaduais, particularmente GO-Biz e o diretor Myers, por terem a visão de investir em infraestrutura de dados para criar uma cadeia de suprimentos mais previsível e eficiente.”

A iniciativa em todo o estado ocorre quando a indústria marítima também trabalha para atingir sua meta de digitalização e compartilhamento de dados. Relatando que pouco mais de um por cento do conhecimento de embarque do setor era eletrônico em 2021, a Digital Container Shipping Association (DCSA) em fevereiro de 2023 anunciou um acordo com nove das maiores linhas de transporte de contêineres do mundo, comprometendo-se a acelerar a digitalização do comércio de contêineres usando os padrões de código aberto desenvolvidos pela DCSA.

Há muito tempo há pedidos de melhor compartilhamento de dados e adoção da digitalização para melhorar o gerenciamento das cadeias de suprimentos globais. Um relatório recente da empresa de consultoria de gestão McKinsey previu um crescimento de US\$ 30 a US\$ 40 bilhões no comércio global por meio da adoção universal da digitalização.

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

*Data: 28/04/2023*

## **CÂMARA APROVA MP QUE MUDA CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**

*Informações: Agência Câmara de Notícias (28 de abril de 2023 )*

A Câmara dos Deputados aprovou nesta quinta-feira (27) a Medida Provisória 1153/22, que faz várias mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em temas como exigência de exame



toxicológico de motoristas profissionais, competência para aplicação de multas e descanso de caminhoneiros.

O texto que irá ao Senado é um substitutivo do deputado Hugo Motta (Republicanos-PB). Outro tema incluído por meio de emenda aprovada em Plenário é quanto aos termos da contratação de seguro de cargas e caminhões.

Se virar lei, o texto dará aos órgãos municipais de trânsito a competência privativa de fiscalização e aplicação de multas nas principais infrações, como aquelas envolvendo estacionamento ou parada irregulares, excesso de velocidade, veículo com excesso de peso ou da capacidade de tração e recolhimento de veículo acidentado ou abandonado.

Estados e Distrito Federal terão competência privativa para fiscalizar e multar infrações relacionadas a não realização de exame toxicológico, a falta de registro do veículo, a falta de baixa de veículo irre recuperável, a cadastro desatualizado e a falsa declaração de domicílio, por exemplo.

As demais infrações serão de competência concorrente. Tanto um quanto outro agente podem atuar. Já as privativas podem ser delegadas a outro órgão por meio de convênio.

Motta também inclui dispositivo para especificar que não há infração de trânsito quanto a circulação, parada e estacionamento de veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento ou a veículos de polícia, de fiscalização e operação de trânsito e ambulâncias, mesmo que sem identificação ostensiva.

A fim de prevenir e reprimir atos relacionados à segurança pública e garantir obediência a normas de segurança do trânsito, a polícia militar poderá realizar atividades de polícia ostensiva de trânsito, respeitadas as competências da Polícia Rodoviária Federal.

### **Seguro de cargas**

Um dos pontos mais polêmicos debatidos foi o da contratação de seguro para a carga transportada. O texto original da MP atribuía exclusivamente ao transportador a contratação desse seguro e não permitia ao dono da carga fazer exigências como as relacionadas a Planos de Gerenciamento de Riscos (PGR). O objetivo era evitar a imposição de seguradoras e exigências que dificultassem o trabalho de logística e aumentassem os custos dos transportadores.

Ao argumentar a necessidade de maior debate sobre o tema, o relator deixou de fora esse tópico de seu relatório, mas nas votações de destaques em Plenário foi aprovada, por 181 votos a 171, emenda do deputado Altineu Cortes (PL-RJ) que traz regras intermediárias.

Assim, os transportadores, ainda que pessoas físicas ou cooperativas, deverão contratar obrigatoriamente seguros de cargas de três tipos:

- responsabilidade civil para cobertura de perdas ou danos causados por colisão, abalroamento, tombamento, capotamento, incêndio ou explosão;
- responsabilidade civil para cobertura de roubo, furto simples ou qualificado, apropriação indébita, estelionato e extorsão simples ou mediante sequestro afetando a carga durante o transporte; e
- responsabilidade civil para cobrir danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo utilizado no transporte rodoviário de cargas

Entretanto, tanto o seguro de perdas por acidentes quanto o de roubo e assemelhados deverão estar vinculados a Planos de Gerenciamento de Riscos (PGR) estabelecidos de comum acordo entre o transportador e sua seguradora.

Se o contratante do serviço de transporte quiser impor obrigações ou medidas adicionais na operação de transporte ou no gerenciamento do serviço deverá pagar pelas despesas envolvidas nisso.



Por outro lado, o transportador e o dono da mercadoria poderão contratar outros seguros e este último poderá exigir do transportador cópia da apólice de seguro com as condições, prêmio e gerenciamento de risco contratados.

Quando houver subcontratação para o transportador autônomo de cargas (TAC) realizar o serviço, esse caminhoneiro será considerado preposto e contra ele não poderá haver ação de regresso pela seguradora. Já o seguro por danos a terceiros deve ficar em nome do TAC subcontratado.

Em qualquer hipótese, os embarcadores, as empresas de transporte e as cooperativas de transporte não poderão descontar do valor do frete do TAC valores de taxa administrativa e de seguros, sob pena de indenização igual a duas vezes o valor do frete.

### **Divergências e convergências**

A emenda teve orientações divergentes de partidos tanto da Maioria quanto da Minoria. Para a deputada Erika Kokay (PT-DF), o PT apoiou a emenda porque “significa dar autonomia aos transportadores autônomos, para eles fazerem o seu próprio seguro da carga, pois muitas vezes os seguros feitos pelas empresas penalizam os autônomos”.

Já o deputado Zé Trovão (PL-SC), que patrocinou a emenda, comemorou a concordância entre partidos de campos opostos. “Essa construção entre o PL e o PT para votar algo tão importante para os meus irmãos caminhoneiros mostra uma seriedade muito grande no trabalho e no trato de quem leva as riquezas do nosso País sobre suas costas”, disse.

Contrário à emenda, o relator Hugo Motta (Republicanos-PB) alertou para os custos adicionais da perda da carga. “Vale lembrar que os prejuízos de eventual sinistro não se limitam ao valor da carga em si. A falha em honrar compromissos, as consequências para as linhas de produção e os custos de oportunidade são exemplos de consequências nem sempre precificadas na indenização”, argumentou.

### **Exame toxicológico**

Sobre o exame toxicológico exigido para condutores com Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias C, D e E, a MP aplica novas sanções por sua não realização.

Em vez da suspensão da multa pela falta do exame até 2025, como previa o texto original, o substitutivo aprovado prevê vigência das novas regras a partir de 1º de julho de 2023.

Se o motorista não realizar o exame para obter ou renovar a CNH, ela será emitida somente até a apresentação de um com resultado negativo e o interessado estará sujeito a multa de cinco vezes o valor base se dirigir veículo. Atualmente, a multa é aplicável somente no caso de veículos cuja condução exija a habilitação C, D ou E.

Nessa situação, a reincidência resultará em multa de dez vezes e suspensão do direito de dirigir.

Quanto ao exame de mesmo tipo exigido pelo Código a cada dois anos e meio após a renovação da CNH, se ele não for realizado em até 30 dias após o fim do prazo, o condutor estará sujeito a multa gravíssima (cinco vezes o valor base) a ser aplicada pelo Detran.

Caberá à Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) comunicar a proximidade do fim do prazo por meio do sistema de notificação eletrônica.

Já a infração de dirigir qualquer veículo com resultado positivo no exame toxicológico previsto provocará multa gravíssima e a reincidência multa de dez vezes e suspensão do direito de dirigir.

Embora o texto tenha imposto penalidades maiores, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) fixará um escalonamento de até 180 dias para a realização dos exames a partir de 1º de janeiro de 2024, resultando em uma espécie de anistia ainda a ser regulamentada.



### **Legislação trabalhista**

O mesmo assunto também deverá ser regulamentado pelo Ministério do Trabalho e Emprego dentro de 180 dias da publicação da futura lei em relação às exigências de exames dessa espécie para motoristas contratados pela CLT. O regulamento deverá estabelecer os procedimentos para a aplicação da exigência, a fiscalização periódica por meio de sistemas eletrônicos e o registro do exame em sistema de escrituração eletrônica de obrigações trabalhistas, como o e-Social.

### **Tempo de descanso**

A medida provisória remete a regulamento do Contran a definição dos critérios para que o motorista continue viagem sem observar o descanso obrigatório a cada cinco horas e meia nas situações em que, na rota programada, não houver pontos de parada e descanso disponíveis ou vagas de estacionamento.

### **Contratos de veículos**

O projeto de conversão da MP 1153/22 também permite aos órgãos de trânsito estaduais contratarem, por meio de credenciamento, empresas registradoras de contrato para registrar quando o veículo comprado é dado em garantia nas operações de financiamento, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor.

### **Contran**

A medida provisória também amplia, de 90 para 120 dias, o prazo de validade das deliberações monocráticas do presidente do Contran tomadas ad referendum, ou seja, sujeitas a posterior análise do Plenário do órgão.

Essas deliberações não dependem de prévia consulta pública e, caso não aprovadas pelo Plenário do órgão nesse prazo, perdem eficácia. Entretanto, os efeitos dela decorrentes são mantidos. A novidade no texto aprovado é que essa decisão monocrática não poderá ser reeditada.

### **Analista de Infraestrutura**

Quanto à carreira de Analista de Infraestrutura, a MP permite ao ocupante desse cargo e também de especialista sênior continuarem a receber uma gratificação componente de sua remuneração quando cedidos a órgãos ou entidades da União para cargos de comissão (CCE) de nível 13.

Hugo Motta estendeu esse benefício aos cedidos para estados e municípios para autarem, por tempo determinado, em políticas públicas, projetos ou obras de infraestrutura de grande porte com participação da União.

Para ingresso na carreira, o texto passa a exigir especificamente duas fases, ambas eliminatórias e classificatórias: provas e títulos e curso de formação.

### **Frete**

Na parte da lei do transportador autônomo (Lei 11.442/07), que trata do frete, o relatório de Motta retirou a proibição proposta pela MP de a empresa ofertante de serviços de administração do frete para o transportador autônomo de cargas (TAC) oferecer essa intermediação quando se tratar de operação de transporte na qual a empresa esteja envolvida.

### **Confira outros pontos da MP 1153/22:**

- placas utilizadas em veículos em serviço reservado de caráter policial poderão ser usadas também em veículos sob sua posse, tais como locados ou cedidos para uso policial pelo Poder Judiciário;
- a Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC) passa a ser considerada documento de habilitação;
- a Senatran deverá organizar e manter o Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito (Renaest);
- passa do Contran para a Senatran a incumbência de autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização e equipamentos não previstos no código de trânsito;





- o Contran poderá autorizar a circulação de veículos ou combinação de veículos em caráter experimental por período prefixado;
- são incluídos no código conceitos para triciclo, quadriciclo, sinistro de trânsito e veículo especial;
- veículo especial passa a ser considerado aquele com características diferenciadas para realização de função especial, como caminhão-trator ou motor-casa;
- veículo elétrico passa a fazer parte do conceito de veículo automotor;
- todas as referências a acidente e acidentados no código são mudadas para sinistro ou sinistrado;
- condiciona o desconto de 40% na multa até o vencimento por adesão a sistema de notificação eletrônica apenas à adesão ocorrida antes do envio da notificação específica, mesmo se o órgão aplicador da multa não participar desse sistema.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 28/04/2023

## CARGILL PREVÊ MENOR DEMANDA DA CHINA POR SOJA E INVESTE EM PROCESSAMENTO

Informações: FORBES (28 de abril de 2023 )

A demanda da China por soja brasileira está aquém do esperado, o que explica o fato de o país, mesmo com uma safra recorde, não estar batendo máximas mensais de exportação, afirmou o presidente da multinacional no Brasil, Paulo Sousa, à Reuters.

Segundo o presidente da maior exportadora de soja e milho do Brasil, essa situação permite por outro lado que a exportação brasileira de grãos seja mais constante ao longo do ano, reduzindo por ora um estresse no sistema logístico, que vai ser testado pelas safras recordes em 2023.

***“A demanda está boa, mas não está aquela maravilha, não está tão aquecida, principalmente a chinesa, eles têm comprado, mas em um ritmo aquém do que o mercado esperava”, disse Sousa, em uma entrevista por conta da divulgação dos resultados do ano passado.***

O lucro líquido da Cargill no Brasil caiu para R\$ 1,2 bilhão em 2022, informou a empresa nesta quinta-feira (27), ante R\$ 1,8 bilhão em 2021, por aumento de custos logísticos e de produção.

Já receita operacional líquida da empresa no país aumentou 22% em 2022 para R\$ 125,8 bilhões, com impulso do processamento de soja e do aumento da exportação de milho, explicou Sousa.

O executivo preferiu não comentar as razões de a China, maior importadora global, estar comprando menos do que o esperado em 2023, acrescentando ainda que o “cenário pós-pandemia deixou muitas dúvidas”.

***“Por conta da China, apesar de uma safra recorde e de a logística estar funcionando bem, não estamos quebrando recordes de volume de exportação para o mês, porque não tem aquele furor de demanda para bater recorde”, acrescentou ele, destacando que isso é “positivo para o setor”, deixando a “logística mais eficiente também”.***

“A expectativa nossa é trabalhar com o sistema (logístico) cheio o ano todo, tanto soja quanto milho.”

Com a menor demanda chinesa, os prêmios da soja brasileira nos portos caíram para mínimas históricas na última semana.

### Investimento em alta

A Cargill continuará crescendo suas exportações de grãos e o fornecimento de soja e milho brasileiros no ritmo do avanço da agricultura nacional, disse o CEO, ao ser questionado sobre a expectativa para 2023.



No ano passado, a empresa ganhou fatia na exportação de milho brasileiro, com o cereal sendo um dos destaques da empresa em 2022.

“Mas no geral estamos mantendo nosso ‘share’ (participação), a agricultura brasileira cresce, nós mantemos o nosso ‘share’ deste crescimento. Para manter, já é um desafio e tanto, pois a dinâmica de crescimento do setor é brutal”, frisou.

Por isso a empresa tem mantido fortes investimentos no Brasil. A companhia investiu um recorde de R\$ 1,2 bilhão no país em 2022, alta de 18% ante o ano anterior.

Os principais investimentos foram realizados na expansão da maior fábrica de processamento de soja da empresa no Brasil, em Uberlândia (MG), o que elevou sua capacidade para cerca de 4.500 toneladas/dia, ante 3.700 toneladas/dia.

“A capacidade instalada já está lá, operando nesta safra, em ramp-up”, disse o executivo, lembrando que o outro grande investimento foi a conclusão da fábrica de pectina (fibra solúvel obtida com a casca da laranja) em Bebedouro (SP).

Além disso, a empresa investiu na modernização de armazéns e portos.

Sousa comentou que a Cargill no Brasil exportou vários carregamentos de soja brasileira para a Argentina, para atender a demanda do país vizinho cuja safra foi severamente afetada por uma seca. E a tendência é de novas cargas ao longo do ano.

Ele disse ainda que a redução na oferta do vizinho traz mais demanda por farelo e óleo de soja do Brasil, uma vez que a Argentina tradicionalmente é a maior exportadora desses dois produtos.

### **União Europeia**

Uma vez que esteja implantada, uma nova lei da União Europeia contra produtos ligados ao desmatamento efetuado após 2020 pode levar europeus a pagarem mais pelo farelo de soja brasileiro, disse o CEO da Cargill.

Ele lembrou que o detalhamento da lei da União Europeia ainda “não foi aberto”, mas que o Brasil teria “condição de suprir qualquer tipo de demanda sustentável”.

“O que não faz sentido é ter exigência que o Brasil supra um chamado especial a um custo mais baixo, que venda produto específico a preço de commodity, isso não vai acontecer”, afirmou ele.

Sousa explicou que o Brasil tem fluxos com mais riscos e outros com menos riscos. “Estes com menos riscos serão orientados para a Europa, agora, vai ser o produto mais barato? Eventualmente não vai ser.”

A União Europeia é a principal importadora de farelo de soja do Brasil, comprando também bons volumes de grão in natura.

“É muito mais fácil fazer um programa de farelo de soja para ser exportado para a França a partir de cooperativas do Paraná (uma região agrícola mais consolidada) do que pegar soja esmagada no oeste baiano. Mas teoricamente, pelo frete, o farelo do oeste baiano chegaria na Europa mais barato”, disse.

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

*Data: 28/04/2023*

## JORNAL O GLOBO – RJ

### EUA DEVEM INSTALAR ENERGIA EÓLICA E SOLAR PARA ABASTECER 100 MILHÕES DE LARES ATÉ 2030

Isso equivaleria a cerca de 43 vezes os 14 gigawatts de capacidade de Itaipu

*Por Bloomberg — Washington*



**Panel solar nos EUA – Fotos : Justin Merriman/Bloomberg**

Os EUA instalarão energia solar e eólica nova suficiente para abastecer mais de 100 milhões de residências nos próximos sete anos, se os desafios de conexão à rede elétrica não atrapalharem, segundo a BloombergNEF.

Com o impulso de uma nova lei e demanda forte de estados, empresas, investidores e consumidores, a nova capacidade instalada pode chegar a 606

gigawatts até 2030. Isso equivaleria a cerca de 43 vezes os 14 gigawatts de capacidade de Itaipu.

As ameaças ao boom incluem inflação, no curto prazo, e problemas de interconexão que precisam melhorar até 2025.

“O maior empecilho serão os gargalos da rede”, disse Pol Lezcano, analista de energia solar da BloombergNEF.

Os projetos incluirão 358 gigawatts de painéis solares, 137 gigawatts de turbinas eólicas e mais 111 gigawatts de armazenagem, a serem construídos entre 2023 e 2030.

Essa capacidade de geração seria suficiente para suprir o consumo atual de mais de 100 milhões de residências nos EUA, segundo cálculos da BNEF.

O presidente Joe Biden estabeleceu uma meta de eliminar as emissões de carbono da rede elétrica americana até 2035, uma façanha que exigirá uma enorme quantidade de novas fontes de energia para substituir as usinas movidas a carvão e gás do país.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 28/04/2023*

### EM MEIO À GRAVE CRISE ECONÔMICA ARGENTINA, FERNÁNDEZ VIRÁ ÀS PRESSAS AO BRASIL PARA REUNIÃO COM LULA

Dois presidentes marcaram viagem do argentino a Brasília na próxima terça-feira; mecanismos para financiar importações brasileiras na Argentina estarão na pauta

*Por Janaína Figueiredo — Buenos Aires*



**Lula e Alberto Fernández se cumprimentam antes de cúpula da Celac – Foto : Reprodução**

Em meio à deterioração da situação econômica e financeira da Argentina, o presidente do país, Alberto Fernández, fará uma visita a Brasília na próxima terça-feira, combinada na conversa telefônica que manteve com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva na última quinta. Segundo confirmaram fontes do governo brasileiro, a agenda de assuntos a ser tratados pelos



dois chefes de Estado incluirá a busca de mecanismos de financiamento para as exportações brasileiras para o mercado argentino, dada à escassez crítica de divisas no país.

A Casa Rosada confirmou a viagem, antecipada pelo GLOBO e noticiada pelos principais veículos argentinos, entre eles o jornal Clarín. Fernández, de acordo com o Clarín, viajará acompanhado pelo chanceler Santiago Cafiero e, talvez, pelo ministro da Economia, Sergio Massa. O governo brasileiro trabalha a todo vapor para organizar uma visita que não estava prevista, e que ocorre em momentos de aprofundamento da crise econômica, financeira, política e social no país vizinho.

Fernández tinha uma viagem programada a Brasília no final de junho, e é um dos chefes de Estado que já confirmaram sua presença na cúpula de presidentes sul-americanos que Lula está organizando para 30 de maio, em formato de 'retiro' — o que torna o encontro mais íntimo e flexível. Outros que já confirmaram foram o colombiano Gustavo Petro e o uruguaio Luis Lacalle Pou.

As dificuldades financeiras da Argentina — que tem suas reservas líquidas no Banco Central praticamente zeradas — foram discutidas por uma missão enviada pelo governo Fernández a Brasília no início de março. Participaram da viagem o secretário de Comércio, Matias Tombolini, e a secretária de Relações Econômicas Internacionais da chancelaria argentina, Cecilia Todesca.

Acompanhados pelo embaixador argentino no Brasil, Daniel Scioli, agora pré-candidato à Presidência do país, os enviados do governo argentino se reuniram com a secretária de Comércio Exterior do governo brasileiro, Tatiana Prazeres, e solicitaram justamente a ajuda do Brasil para financiar o pagamento das exportações brasileiras para o mercado argentino. A resposta do Brasil ainda não chegou, e a visita de Fernández reflete o estado crítico das finanças de seu país.

Nos primeiros dois meses do ano, as exportações brasileiras para a Argentina aumentaram quase 20% em comparação ao mesmo período do ano passado. A tendência preocupa a Casa Rosada, num cenário de dramática escassez de divisas para financiar as importações do país. Há muito tempo, os exportadores brasileiros se queixam pela demora em receber os pagamentos por suas vendas para a Argentina — em muitos casos de até 180 dias ou mais —, e atualmente a situação atingiu níveis muito complicados para ambos os lados.

Em março passado, fontes argentinas explicaram que uma das possibilidades cogitadas pelo país era um swap entre bancos centrais, similar ao que a Argentina tem com a China — país que, dadas às facilidades de financiamento que oferece para suas exportações, enfrenta menos restrições para que seus produtos entrem na Argentina. O swap com a China foi fechado em 2020, por um total de US\$ 20 bilhões. O mecanismo prevê, em grandes termos, o envolvimento dos bancos centrais, onde ambos os países fazem um depósito em sua moeda local, que financia as exportações de cada lado. Assim, o exportador recebe o pagamento em sua moeda, sem atrasos.

O governo argentino também quer discutir um possível financiamento do BNDES para ampliar o gasoduto Néstor Kirchner, que permitiria que o gás da jazida argentina de Vaca Muerta chegue ao Brasil. O projeto já está em poder no BNDES, mas o processo de aprovação do financiamento a empresas brasileiras que participariam da obra está demorado. O assunto já foi discutido em encontro no Rio, em março passado, pelo embaixador argentino e o presidente da instituição, Aloizio Mercadante.

Esta semana, o ministro da Economia argentino ampliou os acordos financeiros com a China, pelas mesmas razões que Fernández irá a Brasília em busca de uma solução que facilite o financiamento das importações de produtos brasileiros. A Argentina está desesperadamente em busca de financiamento. Massa esteve esta semana no Uruguai, onde selou um acordo com a Corporação Andina de Fomento (CAF), pelo qual a Argentina receberá, num prazo de 60 dias, US\$ 690 milhões.

Nesta sexta-feira, Massa se reuniu em Buenos Aires com um grande grupo de empresários argentinos para discutir maneiras de agilizar o comércio com o Brasil, segundo informou, em nota oficial, o Ministério da Economia argentino. Participaram representantes de grandes empresas como a Peugeot, Basf, Ford, Grupo Techint, Scania, Renault, General Motors, Unilever e Volkswagen.

Segundo fontes brasileiras, Lula e Fernández também conversarão sobre o projeto de reativar a União de Nações Sul-americanas (Unasul), entre outros assuntos da pauta bilateral e regional.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 28/04/2023*

## DESEMPREGO SOBE EM RELAÇÃO A DEZEMBRO, MAS MERCADO DE TRABALHO ESTÁ MUITO MELHOR QUE INÍCIO DE 2022

Para economistas, taxa de desocupação do IBGE mostra emprego ainda aquecido

*Por Míriam Leitão e Maeli Prado*

A taxa de desemprego foi a 8,8% nos três meses encerrados em março, um aumento em relação aos 8,6% registrados em fevereiro e alta ainda maior na comparação com o trimestre anterior, terminado em dezembro (quando estava em 7,9%).

Apesar da aparente piora, o fato é que historicamente a desocupação sempre aumenta no primeiro trimestre, com a dispensa de trabalhadores admitidos para as festas de final de ano.

Quando se compara o desempenho com o primeiro trimestre de 2022, a conclusão é que o mercado de trabalho ainda está bastante aquecido - nos três meses encerrados em março do ano passado, a desocupação estava bem maior, em 11,1%.

Quando se retiram dos números os efeitos típicos de cada período (o ajuste sazonal), os números mostram uma leve melhora na taxa de desocupação (de 8,5% em fevereiro a 8,3% em março, segundo cálculo do C6 Bank).

### Há duas razões para isso.

Uma delas é que caiu a quantidade de pessoas buscando emprego - quando a conjuntura econômica está muito desafiadora, esse número cai, já que as pessoas deixam de buscar uma ocupação.

Mas a ocupação também subiu, o que mostra um mercado de trabalho ainda aquecido. Para o Santander, isso acontece mais por causa da queda de pessoas buscando emprego do que pelo aumento do emprego.

- O resultado de março continuou a mostrar um mercado de trabalho provavelmente superaquecido, com sinais de estabilização - disse Gabriel Couto, economista do Santander, em relatório.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 28/04/2023*

## PREÇO DO GÁS DEVE SUBIR 11,9% EM MAIO COM NOVO MODELO DE ICMS; ENTENDA

Veja o impacto em cada estado, segundo estimativa do Sindigás. Alta pode chegar a 84,5%

*Por Glauce Cavalcanti — Rio*



**Alíquota unificada de ICMS sobre o gás de botijão, que começa a vigorar em maio, vai aumentar o preço do produto em média em 14% - Foto : Guito Moreto/Agência O Globo**

Nota da Redação: Após a publicação de uma primeira versão desta reportagem, o Sindigás revisou seus cálculos e informou que havia errado algumas variações percentuais. O texto e o título foram atualizados com as informações corrigidas às 17h33.

O preço médio do gás de botijão no país vai subir 11,9% a



partir de 1º de maio, afirma o Sindigás, que representa as distribuidoras do setor. É quando o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre o produto passa a ser cobrado por uma alíquota única válida para todo o Brasil. A medida alcança ainda a tributação de diesel e biodiesel.

Hoje, o valor médio do ICMS cobrado sobre o gás de botijão é equivalente a R\$ 14,60. Com o novo sistema, ele sobe para R\$ 16,34. Com esse ajuste, o aumento do preço do gás vai aumentar em 21 das 27 unidades da federação. O maior aumento ocorrerá em Mato Grosso do Sul, de 84,5%.

No Rio de Janeiro, a alta será de R\$ 42,9%, enquanto em São Paulo, de 28,5%.

Não deverá haver alteração do preço do gás no Ceará e no Espírito Santo. Enquanto quatro estados terão redução no preço: Santa Catarina (-21,2%), Minas Gerais (-18,7%) e Rio Grande do Norte (-11,3%) e Acre (-11,1%).

### **Mudança prevista em lei**

A mudança foi determinada pela Lei Complementar 192, aprovada em 2022, prevendo a unificação das alíquotas de ICMS cobradas sobre combustíveis (gasolina, etanol anidro combustível, gás liquefeito de petróleo, diesel e biodiesel) pelos estados.

A medida, que entraria em vigor em 1º de abril, acabou postergada para o início de maio, para gás, biodiesel e diesel, de forma a permitir que as unidades da federação fizessem os últimos ajustes para a implementação do novo modelo de tributação. A decisão veio após reunião do Comsefaz, entidades do setor de óleo e gás com o ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF).

As Fazendas das unidades da federação frisaram que estavam a par de dificuldades dos setores de combustíveis e gás para ajustar os sistemas a tempo de implementar a mudança em abril, informou o Comitê Nacional de Secretários de Fazenda (Comsefaz).

Ficou definido que o valor da alíquota para gasolina e etanol anidro combustível será de R\$ 1,22 por litro. Com entrada em vigor a partir de 1º de junho de 2023.

**Mercado de trabalho: Desemprego sobe para 8,8% no trimestre encerrado em março**  
Na prática, a alíquota do ICMS deixa de ser cobrada com base em um percentual definido pelos estados, passando para um valor fixo em reais por quantidade. No caso do gás, por quilo; do diesel e do biodiesel, por litro. Esses valores serão revisados a cada seis meses.

Na implementação, para gás de botijão será cobrada alíquota de R\$ 1,2571 por quilo. Enquanto para o diesel e o biodiesel, será de R\$ 0,9456 por litro.

### **Rio de Janeiro formaliza mudança**

O Estado do Rio de Janeiro publicou no Diário Oficial desta sexta-feira o decreto que formaliza a aplicação da nova alíquota única de ICMS sobre combustíveis, conforme definido pelo convênio para o tributo nº 199/2022 do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz).

Leonardo Lobo, secretário estadual de Fazenda, frisa se tratar de uma mudança “muito radical” na inteligência da cobrança. E que isso vai trazer consequências positivas e negativas. Entre as vantagens está o aumento da arrecadação para os cofres públicos:

— A estimativa é que, em 12 meses, a mudança no diesel amplie em R\$ 700 milhões a arrecadação. No gás, essa expansão será de R\$ 175 milhões. Lembrando que de toda a arrecadação de ICMS, 25% vão para os municípios; outros 25% para a educação e 12% para a saúde — destaca.

Esses cálculos não consideram eventuais ganhos em arrecadação pela esperada redução em sonegação fiscal trazida pelo novo regime.



Do lado do consumidor, haverá aumento de preço:

— Como a nova alíquota foi calculada a partir da média ponderada dos valores praticados pelos estados, os preços vão subir em alguns e baixar em outros. No gás, o Rio de Janeiro tinha uma política social de transferência de renda para evitar repassar a alta ao consumidor. Agora, vai subir.

Vale o mesmo para o diesel e o biodiesel, explica ele. Hoje, o valor de ICMS sobre o litro do diesel no estado é de R\$ 0,87 e vai subir para R\$ 0,94. O Rio vai manter, porém, uma redução para o transporte público.

— Antes, a alíquota sobre o diesel fornecido ao transporte público era de 6%, enquanto a geral era de 12%. Se hoje a alíquota única vai para R\$ 0,94 por litro, a do transporte público ficará em R\$ 0,47. É algo que nós podemos fazer — conta Lobo.

O alívio, diz Lobo, é que com a mudança há um menor efeito da flutuação do preço do petróleo na base de cálculo do ICMS, já que a alíquota não muda.

### Ajustes do lado privado

Em nova divulgada na manhã desta sexta-feira, o Sindigás alertava para risco ao abastecimento por questões e requisitos técnicos e regulatórios ainda estarem pendentes.

Sérgio Bandeira de Mello, presidente do Sindigás, porém, afirma que a transição será feita:

— Risco de abastecimento talvez tenha sido um exagero no tom. A questão é que o sistema eletrônico de emissão de nota fiscal não é definitivo. Vamos operar em regime de contingência. Vai funcionar, mas não posso garantir que não exista dificuldade de faturar em alguns estados, com maior demora — explica ele.

Neste mês, a Petrobras anunciou que a partir de 1º de maio, o preço de venda do gás natural será reduzido em 8,1% por metro cúbico, na comparação com o valor praticado entre fevereiro e abril, refletindo queda no preço do petróleo e apreciação do real frente ao dólar.

No ano, o valor do gás vendido pela Petrobras às distribuidoras acumula queda de 19%.

### O aumento em cada estado

- **Brasil: 14,9%**
- Mato Grosso do Sul: 84,5%
- Bahia: 37,7%
- Sergipe: 56,2%
- Rio de Janeiro: 42,9%
- Amapá: 43,8%
- Rio Grande do Sul: 35,1%
- São Paulo: 28,5%
- Distrito Federal: 23%
- Goiás: 23%
- Piauí: 21,8%
- Pernambuco: 17,7%
- Maranhão: 18,3%
- Tocantins: 9,3%
- Mato Grosso: 13,5%
- Alagoas: 6,9%
- Paraná: 2,9%
- Pará: 7,1%
- Roraima: 5,5%
- Rondônia: 9,7%

- Amazonas: 3%
- Paraíba: 6,4%
- Acre: -11,1%
- Espírito Santo: 0,0%
- Ceará: 0,0%
- Rio Grande do Norte: -11,3%
- Minas Gerais: -18,7%
- Santa Catarina: -21,2%

### FONTE: Sindigás

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/04/2023

## PREÇO DA GASOLINA SE MANTÉM E ETANOL SOBE NOS POSTOS, DIZ ANP

Valor médio do álcool por litro no país passou de R\$ 3,98 para R\$ 4,10



**Corte na alíquota de ICMS sobre a gasolina reduziu a arrecadação do governo do Rio – Foto : Brenno Carvalho**

O preço médio do litro da gasolina nos postos de combustíveis se manteve estável nesta semana, em comparação com a anterior. Ficou em R\$ 5,5, de acordo com pesquisa feita pela Agência Nacional do Petróleo (ANP). Já o etanol passou de R\$ 3,98 para R\$ 4,10 no período.

O gás de cozinha, o GLP, também não registrou grande alteração e permaneceu em torno de R\$ 107, assim como o GNV que estava R\$ 4,50 e agora, R\$ 4,49.

A média da gasolina mais cara foi registrada em Manaus, por R\$ 6,58 e o gás de botijão em Boa Vista, Roraima. (R\$ 129,91). O etanol, em Macapá, no Amapá, chega a custar, em média, R\$ 5,5.

A Petrobras anunciou nesta sexta-feira também que vai reduzir o preço do diesel em 9,89% a partir deste sábado (dia 29), mas, neste caso é referente ao preço médio de venda para as distribuidoras. O litro passará de R\$ 3,84 para R\$ 3,46, o que significa uma queda de R\$ 0,38. É a quarta redução no ano promovida pela estatal. Esta redução deve ser sentida mais para frente pelo consumidor.

Para os postos, no entanto, o diesel caiu de R\$ 5,73 para R\$ 5,71 na última semana.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/04/2023

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### RELATOR DO ARCABOUÇO DIZ A REPRESENTANTES DO MERCADO QUE PODE AMPLIAR TRAVAS A GASTOS DO GOVERNO

Claudio Cajado se reuniu com instituições do mercado financeiro em São Paulo e teria se mostrado receptivo às pautas, mas não se comprometeu com mudanças específicas

Por Cicero Cotrim

O relator da proposta de novo arcabouço fiscal na Câmara, Claudio Cajado (PP-BA), sugeriu que pode tentar ampliar as travas ao aumento das despesas públicas no texto que enviará ao Congresso.



A indicação foi dada em reuniões com o mercado financeiro em São Paulo, das quais vem participando desde quinta-feira, 27.

“Ele disse que o Haddad (Fernando Haddad, ministro da Fazenda) não conseguiu colocar mais travas nos gastos por falta de apoio, mas que isso é uma coisa que ele (Cajado) pode tentar incluir no texto, mas ainda é especulação”, relatou um profissional do mercado que participou de um dos encontros e conversou com o Estadão/Broadcast sob a condição de anonimato.

Apesar dessa sinalização, as fontes notam que Cajado deu poucas indicações a respeito dos próximos passos. O deputado teria se mostrado receptivo às pautas do mercado, mas não se comprometeu com mudanças específicas no texto.

A proposta enviada pelo governo ao Congresso no dia 18 autoriza que os gastos cresçam na proporção de 70% do aumento da receita, respeitando-se um mínimo de 0,6% e um máximo de 2,5%. O texto estabeleceu 13 exceções a essa regra, que incluem gastos de instituições federais de ensino, pagamentos de precatórios e despesas com projetos socioambientais.

“Ele também acha que tem muita exceção na regra”, disse um profissional.



**Fernando Haddad, ministro da Fazenda Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado**

O relator do arcabouço se mostrou sensível à avaliação de agentes do mercado de que um piso de 0,6% para o crescimento real das despesas é muito alto, mas não indicou se agiria para tentar alterar a taxa. Ao mesmo tempo, Cajado disse considerar improvável que o Congresso derrube a autorização para que o governo use um eventual excedente do resultado primário para financiar investimentos, caso o superávit de um ano supere a meta.

O deputado também considerou improvável que o Congresso aprove uma punição mais dura no caso de o governo não descumprir as metas de resultado primário. Pelo texto do arcabouço, se o piso da meta for descumprido, as despesas só poderão crescer 50% da variação da receita, em vez de 70%.

### Tramitação

Conforme os profissionais, Cajado afirmou que pretende fechar o texto do novo arcabouço até meados da próxima semana. Ele ainda se reunirá com líderes do PP, União Brasil e PL esta semana para colher os sentimentos dos partidos a respeito da regra e levar as sugestões do mercado. O deputado reconheceu ainda que a viagem do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), aos Estados Unidos na próxima semana pode dificultar a tramitação do projeto.

Cajado participa de ao menos cinco encontros com instituições do mercado até este fim de semana, todos fechados à imprensa. Na quinta, esteve presente em um jantar organizado pela Terra Investimentos. Na manhã desta sexta-feira, 28, se reuniu com XP Investimentos e Warren. O Broadcast apurou que a agenda do deputado ainda inclui eventos com BTG Pactual e Credit Suisse.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 28/04/2023**

## FORD CONCLUI VENDA DA FÁBRICA DE MOTORES EM TAUBATÉ

Novo dono vai alugar área para a Vicunha-CSN; grupo ainda negocia a venda das unidades da Bahia e do Ceará

**Por Cleide Silva**

A Ford concluiu nesta sexta-feira, 28, a venda da fábrica de Taubaté (SP), para a São José Desenvolvimento Imobiliário. O imóvel será ocupado para atividades industriais da Vicunha-CSN. A empresa não deu detalhes do que produzirá no local, onde por vários anos a montadora produziu motores. O valor da negociação não foi divulgado.

O comprador pertence ao mesmo grupo que adquiriu as instalações da planta de São Bernardo do Campo, no ABC paulista, por R\$ 550 milhões.

A planta produziu automóveis e caminhões até 2019 e agora o novo dono está construindo um grande centro logístico no local, com investimento anunciado de R\$ 1,2 bilhão.

O grupo norte-americano ainda negocia a vendas das fábricas do Ceará, onde produzia jipes da marca Troller, e da Bahia – nesse caso as negociações estão mais avançadas com a fabricante chinesa BYD.



**Fábrica da Bahia onde o EcoSport era feito está sendo negociada com a chinesa BYD Foto: Ted Ferreira/Ford**

### **Ford passou a ser importadora de carros**

Em maio do ano passado, a montadora já tinha anunciado a assinatura de compromisso de compra e venda da fábrica de Taubaté, mas o negócio dependia de aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Na época, a Ford estimava que o processo seria concluído em até 90 dias.

Em 2021, a Ford suspendeu toda sua atividade produtiva no País e passou a ser importadora de veículos da marca.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 28/04/2023**

## **VALE A PENA EXPORTAR? PLATAFORMAS AJUDAM NA INTERNACIONALIZAÇÃO DE PEQUENOS NEGÓCIOS BRASILEIROS**

E-commerce americano eBay vai oferecer treinamento para quem quiser exportar vender seus produtos no mercado externo; expandir para novos mercados pode ser uma opção para empresas de diferentes portes

**Por Bruna Klingspiegel e João Scheller**

Se há alguns anos era preciso montar uma operação complexa para vender para fora do País, hoje a situação é muito mais simples. Num cenário de dólar alto e mais plataformas disponíveis, o avanço do comércio online permite que as empresas consigam acessar mercados em diversas partes do mundo. Para ter sucesso na exportação, no entanto, a orientação de especialistas é fundamental para ajudar os empreendedores a adaptarem processos, cumprirem as exigências legais e planejarem suas estratégias.

De acordo com dados da Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (ABComm), a projeção é que o mercado de comércio eletrônico nacional chegue a R\$ 185,7 bilhões em 2023. A pesquisa ainda aponta que o número de pedidos pode chegar a 395,1 milhões, enquanto o número de compradores alcançará 87,8 milhões.

As vendas internacionais podem ser uma opção para companhias de diferentes tamanhos, seja através de uma plataforma própria, de um marketplace que opere internacionalmente ou de uma comercial exportadora parceira. É possível passar a vender para outros países de forma cada vez mais diversificada.



### Capacitação

Um exemplo são as ações do e-commerce americano eBay. Em parceria com a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) e a especialista em internacionalização de negócios B2GO, a companhia lançou uma série de treinamentos voltados às empresas nacionais que desejam começar a operar em um dos maiores sites de comércio eletrônico do mundo.

Segundo Nils Strandberg, cofundador da B2GO, o objetivo é estimular o crescimento do número de lojas brasileiras vendendo em mercados mundiais, principalmente nos EUA, e levar os produtos nacionais para mais de 134 milhões de consumidores espalhados em 190 países.

“Internacionalizar significa dar mais força ao seu empreendimento, porque melhora sua visão sobre o mercado e abre oportunidades. Se você quiser oferecer o seu produto globalmente, essa precisa ser a estratégia do negócio”, explica Nils.

Com duração total de três meses, 100% gratuito e com aulas em português, os treinamentos serão realizados em grupo, para até 30 pessoas, para uma ou três empresas em cada sessão. São cinco sessões com diversos temas e o objetivo é deixar a loja online pronta para uso no plataforma. Ao todo, 50 empresas serão selecionadas para participar do treinamento. Os requisitos incluem ter ao menos 100 itens disponíveis para venda, experiência em vendas online e compromisso para participar das sessões. Para participar, basta preencher o cadastro no site.

As vendas também podem ser feitas através do próprio site da empresa, adaptando a plataforma para as vendas em uma nova moeda, considerando encargos tributários e de transporte do produto. “É preciso entender completamente o processo regulatório - fiscal, aduaneiro e cambial”, explica Walter Cardozo Neto, cofundador da e-CROSS, empresa focada na adaptação de comércios eletrônicos para venda entre países, também conhecida como crossborder.

A solução da companhia passa por adaptar o sistema de empresas estrangeiras para tornar disponível uma interface amigável para o comprador brasileiro. Isso inclui preços atualizados com os encargos de importação, opção de compra em moeda local, conversão de medidas técnicas, além do trâmite de distribuição dos produtos, em parceria com transportadoras. A empresa planeja passar a oferecer os serviços inversos, para que negócios brasileiros operem no exterior, a partir da primeira metade do ano que vem.

### Planejamento

Apesar de ser facilitada por diferentes ferramentas, a internacionalização não pode ocorrer sem planejamento. Além da compreensão das características aduaneiras de cada país, normas de segurança e diferenças tributárias, é preciso considerar a capacidade produtiva da empresa e um planejamento de longo prazo, que considera a flutuação cambial ao longo dos anos.

É provável também que se tenha de lidar com diferentes operadores de transporte e fluxos operacionais. “O produto sai da minha fábrica e chega até o operador logístico, que é o que chamamos de primeira milha. Depois, temos o middle mile (milha do meio) que envolve toda a parte do frete aéreo por esses operadores logísticos para a mercadoria chegar até o país de destino”, explica Rafael Sant’Anna, cofundador da e-CROSS. “Tem a parte de todo o desembarço aduaneiro dentro do aeroporto e depois a última milha, que é sair do aeroporto e ir direto para a casa do cliente”, completa.

Para além da logística, é importante compreender as características específicas do mercado onde se planeja vender. “Há países onde o produto internacionalizado por si só já é um diferencial”, explica Sophia Costa, consultora do Sebrae-SP. Enquanto isso, há localidades onde pode existir uma resistência maior para diferentes produtos estrangeiros. Nesses casos, pode ser útil o trabalho em conjunto com profissionais nativos para adequação da marca a uma nova realidade.

### Momento certo



O processo de planejamento para se vender em um outro país é muito parecido com o que deve ser feito quando se passa a atuar em um novo mercado, mesmo que nacional. Estudar os concorrentes, encontrar um diferencial e calcular custos fazem parte desse processo.

“Qual é o movimento que o mercado internacional na área em que você atua tem feito? Qual é o movimento no mercado nacional? Tudo isso tem de ser levado em consideração. Não pode ser uma coisa de momento”, explica Cardoso Neto, da e-CROSS. Sophia Costa, do Sebrae-SP, pontua que em caso de um planejamento mal executado, a empresa pode ser obrigada a deixar de operar em determinado país, o que pode implicar custos financeiros e reputacionais à marca. “É importante que uma vez que se tenha essa parceria do ponto de vista comercial, se dê continuidade”, pontua.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 28/04/2023*

## **POR QUE NÃO UM APRIMORAMENTO DO TETO DE GASTOS EM VEZ DE UM NOVO ARCABOUÇO?**

Proposta atual do governo é confusa e terá que ser melhorada pelo Congresso

*Por Rogério Werneck - Economista, doutor pela Universidade Harvard e professor da PUC-Rio, Rogério Werneck escreve quinzenalmente*

Lula atravessou a campanha eleitoral determinado a se livrar do teto de gastos. Na frenética negociação da PEC da Transição, teve de aceitar que, até meados deste ano, encaminharia ao Congresso proposta de um arcabouço fiscal alternativo. O que agora se constata, contudo, é que o confuso e insustentável arcabouço que o governo propõe seria um substituto completamente inadequado do teto de gastos.

O Congresso terá de tomar a si o encargo de transformar a proposta num projeto que faça mais sentido, concentrando-se num aprimoramento mais simples do arcabouço fiscal hoje vigente no País.

Não se pode perder de vista que a ideia era substituir o teto de gastos. Não obstante as inegáveis distorções geradas, ao sabor da incorrigível propensão à irresponsabilidade fiscal do Poder Executivo e do Congresso, foi o teto que, aos trancos e barrancos, permitiu conter o descontrole das contas públicas. A dívida bruta do governo geral, que saltara a 69,8% do PIB, em 2016, foi contida em 72,9% do PIB, em 2022.

É bom notar que o governo nem mesmo disfarça sua falta de disposição para racionalização do dispêndio primário. O que pretende, em última análise, é abrir espaço para expansão de despesas primárias por outra via: pela redução de renúncias fiscais, ou seja, dos chamados gastos tributários.

Tendo isso em conta, pode-se pensar num aperfeiçoamento do teto de gastos que simplesmente amplie sua abrangência. Além de despesas primárias, o teto passaria a incluir também parte substancial dos R\$ 500 bilhões de gastos tributários, reestimados com todos os cuidados requeridos para impedir truques de contabilidade criativa.

Lula ao lado do ministro da Fazenda, Fernando Haddad; encerrar o teto de gastos foi promessa de campanha.

Lula ao lado do ministro da Fazenda, Fernando Haddad; encerrar o teto de gastos foi promessa de campanha. Foto: Wilton Junior/Estadão

Cada bilhão a menos de gastos tributários dará ao governo um bilhão a mais de espaço para aumento de dispêndio primário, sem que o teto seja violado. Sempre e quando a meta de resultado primário esteja cumprida, é claro. Caso não esteja, parte da redução de gastos tributários terá de ser destinada ao cumprimento da meta. Sim, o dispêndio primário aumentaria ao longo do tempo. Mas o aumento estaria limitado pela redução de renúncias fiscais.

Seria imprescindível, é óbvio, um compromisso firme e inequívoco do governo com a obtenção de resultados primários mais expressivos, condizentes com a estabilização da dívida como proporção

do PIB num horizonte razoavelmente curto. Aumentos de receita que não adviessem de reduções de gastos tributários não abririam espaço para ampliação de gastos, mas tornariam mais fácil o cumprimento da meta de resultado primário.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/04/2023

# Valor

ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### VLI FORTALECE INFRAESTRUTURA E VÊ MÚLTIPLAS OPORTUNIDADES NO PORTO DO SERGIPE

Empresa já destinou R\$ 40 milhões em investimentos na infraestrutura portuária do Terminal Marítimo Inácio Barbosa, localizado na costa sergipana

Por VLI



**Único terminal portuário do estado, o Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) é operado pela VLI desde 2014. Divulgação**

São 800 locomotivas e 24 mil vagões, garantindo 40 milhões de toneladas transportadas em sete estruturas portuárias, que atendem dez estados, mais o Distrito Federal, além de 60,6 milhões de toneladas transportadas em oito mil quilômetros de ferrovias. Os números da VLI dão uma ideia da dimensão de suas operações e de sua relevância para a logística no Brasil.

Organizada em forma de holding, e que tem em sua composição acionária Vale, Mitsui, FI-FGTS e Brookfield, a companhia opera as ferrovias Norte-Sul e Centro-Atlântica, além de terminais integradores, e também em terminais portuários que se localizam em pontos estratégicos da costa, como Santos (SP), São Luís (MA), Barra dos Coqueiros (SE), São Gonçalo do Amarante (CE) e Vitória (ES).



Esta infraestrutura disponibiliza soluções logísticas que integram portos, ferrovias e terminais. “Nosso propósito é transformar a logística do Brasil por meio de soluções multimodais”, explica Diego Zanella, diretor de Operações do Corredor Centro Leste da VLI. “A infraestrutura do país não é homogênea. Atuamos para cobrir estes gargalos, levando alternativas de maior eficiência e auxiliando o setor produtivo”, prossegue. “A empresa cresce anualmente e deverá continuar assim no futuro próximo, expandindo suas atividades, inclusive em termos geográficos”.

**Diego Zanella, diretor de Operações do Corredor Centro Leste da VLI: "A infraestrutura do país não é homogênea. Atuamos para cobrir estes gargalos, levando alternativas de maior eficiência e auxiliando o setor produtivo." — Foto: G.Lab**

Zanella esteve na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), em São Paulo, na última terça-feira, dia 25, durante o Sergipe Day, evento que reuniu autoridades e empresas que atuam na região, que vem se posicionando como a nova fronteira para o gás natural no país. “O estado tem apoiado a implementação de soluções logísticas

importantes em Sergipe. Atuamos na região desde 2014 e mantemos ali o Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), o único terminal portuário do estado”, informa.

### **Apoio a novas parcerias e versatilidade**

Localizado em Barra dos Coqueiros (SE), próximo à capital Aracaju, o TMIB conta com um píer de atracação para operações offshore com 59 metros de comprimento, um píer de atracação para granéis com 356 metros de comprimento. Anexo ao sistema offshore, o porto também conta com 214 hectares de área disponível e infraestrutura de sete armazéns com capacidade estática de 55 mil toneladas, três pátios de granéis com capacidade estática de 150 mil toneladas e três silos de granéis com capacidade estática de 60 mil toneladas.

O terminal movimenta fertilizantes, soja, milho, farelo de soja, coque, cimento, trigo, cobre, minério de ferro, entre outros insumos e faz operação offshore, proporcionando suporte para as embarcações de apoio às plataformas de petróleo próximas à costa. Entre seus diferenciais se incluem a capacidade e a expertise para fazer o escoamento dos mais variados produtos, localização estratégica em conexão direta com o abastecimento de insumos e matéria-prima. “Atendemos não apenas às empresas que atuam em Sergipe, mas também aos estados vizinhos”, relata Zanella.



***O Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) possibilita o escoamento dos mais variados produtos, em conexão direta com o abastecimento regional de insumos e matéria-prima. — Foto: Divulgação***

O TMIB oferece possibilidade de atracação imediata e tem capacidade de operações simultâneas. Recebeu R\$ 40 milhões em investimentos nos últimos anos, gera 200 empregos (diretos e terceiros) e contribui para a VLI injetar aproximadamente R\$ 30 milhões por ano na economia sergipana.

Como a empresa informou aos possíveis investidores durante o Sergipe Day, o terminal versatilidade e capacidade de apoiar uma série de novas parcerias e negócios na região em três pilares: operação portuária, operação retroportuária e arrendamento de área de mais de 200 hectares. “Na medida em que o estado cresce, gera emprego e renda, nosso ativo acompanha: a movimentação do terminal quase dobrou nos últimos cinco anos”, analisa o diretor de operações.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 28/04/2023**

## **EX-PRESIDENTE DO BANCO DOS BRICS SE REÚNE COM TARCÍSIO EM MEIO A CRISE POR EMPRESA UCRANIANA**

Marcos Troyjo vem sendo mencionado internamente como um possível substituto de Lucas Ferraz na Secretaria de Negócios Internacionais

**Por Fábio Zanini, Folhapress — São Paulo**



**Marcos Troyjo é possível substituto de Lucas Ferraz na Secretaria de Negócios Internacionais — Foto: Valeriano de Domenico/World Economic Forum/ Valeriano**

Ex-presidente do Banco dos Brics, Marcos Troyjo esteve nesta quinta-feira (27) no Palácio dos Bandeirantes conversando com o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos). Ele vem sendo mencionado internamente como um possível substituto de Lucas Ferraz na Secretaria de Negócios Internacionais.

Ferraz está com o cargo ameaçado desde que estourou uma crise interna motivada pela divulgação pela CNN de que a empresa ucraniana Antonov teria



deixado de investir US\$ 50 bilhões no Brasil devido a falas do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) a respeito da guerra entre Rússia e Ucrânia.

A origem da informação foi a pasta de Ferraz, com base em uma reunião com supostos representantes da Antonov, e gerou reclamações e acusações de fake news por parte de representantes do governo federal, como os ministros Paulo Pimenta (Secretaria de Comunicação) e Márcio França (Portos e Aeroportos).

A empresa ucraniana primeiro desmentiu a revelação, dizendo que não tem representantes no Brasil, o que apenas reforçou o mal-estar.

Na noite de quinta, no entanto, a CNN afirmou ter recebido uma nova versão dos ucranianos, confirmando que houve o contato da empresa com o governo paulista. Segundo a emissora, um email de um diretor da Antonov diz que foram feitas "negociações preliminares" por meio de um representante no Brasil para a instalação de uma fábrica.

A mudança de versão vem sendo mencionada como argumento pelos aliados de Ferraz de que a acusação de que ele espalhou fake news é injusta e que a demissão é desnecessária.

A situação do secretário segue delicada, no entanto, em razão da saída justa gerada com o governo federal. Como mostrou a coluna Painel, da "Folha de S.Paulo", Tarcísio ligou para Lula nesta quinta para se justificar pelo episódio.

Soma-se a esse fato a vontade antiga do governador de trazer Troyjo para sua equipe. A vaga de Ferraz poderia ser a oportunidade para que isso se concretizasse.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/04/2023*

## INDÚSTRIA DE PEDRA E AREIA REVÊ PROJEÇÕES POR CENÁRIO INCERTO

Desaquecimento da construção residencial se contrapõe à confirmação de obras de infraestrutura  
*Por Lourdes Rodrigues — Para o Valor, de São Paulo*

O baixo desempenho da economia brasileira, a falta de previsibilidade da queda da taxa de juros, as incertezas com relação à reforma tributária, diminuição de lançamentos e alto desemprego são fatores que levam a uma revisão geral das expectativas para 2023 do setor de agregados para a construção civil (areia e pedras), que eram de 4,5% de crescimento.

Também há incertezas decorrentes do cenário internacional. "A desaceleração da economia da China vai impactar todo o mundo, mas sendo a China o principal parceiro comercial do Brasil, esse impacto será significativo aqui, e ainda há o risco de inflação americana", diz Fernando Valverde, presidente da Associação Nacional das Entidades de Produtores de Agregados para Construção (Anepac), que prevê para este ano crescimento de 3%.

Apesar de a conjuntura ser desfavorável no curto prazo, o Brasil precisa de investimentos em infraestrutura de transportes integrada e eficiente, e desenvolvimento urbano. O relançamento, no início deste ano, do programa habitacional Minha Casa Minha Vida deve dar um novo impulso à construção civil. O déficit habitacional no país é de 7,7 milhões de unidades para atender 33 milhões de pessoas.

"Os agregados nesse contexto são fundamentais, pois compõem os materiais básicos para atender a essa demanda e são fortes indicadores da qualidade de vida da população e da saúde econômica do país. Qualquer melhoria na economia se multiplica no setor da construção", diz Valverde.

A indústria brasileira de agregados é altamente pulverizada, somando cerca de 3.100 empresas produtoras de areia e brita. O ano de 2022 foi bom para o setor de agregados. O valor do negócio no país, excluindo impostos, fechou em R\$ 34 bilhões. Apesar da retomada do consumo desde 2017, a



queda de 33% no acumulado do período 2013-2017 ainda não foi superada. O setor está no nível de 2011, muito aquém do pico histórico de produção de 745 milhões de toneladas de 2013. O ano passado fechou com um aumento de 2% em relação a 2021, atingindo 640 milhões de toneladas — 384 milhões de toneladas de areia e 256 milhões, de brita.

De acordo com Daniel Debiazzi Neto, presidente do Sindicato da Indústria de Mineração de Pedra Britada do Estado de São Paulo (Sindipedras), o maior mercado regional do país, o ano traz boas perspectivas para o mercado de pedra britada e subprodutos — que inclui a areia de brita —, alavancado nos primeiros três meses do ano pelo ritmo da demanda que começou a crescer no segundo semestre de 2022.

O ano passado fechou com um volume comercializado pouco superior a 63 milhões de toneladas no Estado de São Paulo. Para 2023, o Sindipedras fez uma projeção de 65 milhões de toneladas, o que representa um crescimento modesto de 3,2%.

“No entanto, os números deste primeiro trimestre de certa forma surpreendem, com um crescimento de 15% em relação ao mesmo período de 2022, contabilizando um volume da ordem de 16,5 milhões de toneladas. O desaquecimento da construção civil neste momento parece encontrar um contraponto nas confirmações de projetos de infraestrutura, como a conclusão do rodoanel [em São Paulo], a retomada do transporte ferroviário e a expansão da nossa capacidade portuária, o que permite manter uma visão positiva para o setor no Estado”, diz Debiazzi.

Mas os bons números paulistas não podem ser estendidos para todo o país. Em Santa Catarina, por exemplo, houve queda de 9,73% em janeiro e de 13,15% em fevereiro. O mês de março registrou recuperação de 11,5%, mas para abril a estimativa é de nova queda, de 14,32%. “A alta do desemprego, o fechamento de lojas no varejo e, principalmente, a falta de confiança no governo impactou diretamente a construção civil”, diz Suelen Geremia, presidente do Sindicato dos Extratores de Areia de Santa Catarina (Sieasc).

Uma empresa de agregados do Sul do país, que prefere não se identificar, afirmou ver com grande preocupação o atual cenário, pois os equipamentos que envolvem a produção na mineração exigem grandes investimentos e muitas mineradoras terão dificuldades em cumprir suas obrigações financeiras.

Segundo Valverde, a ausência de políticas claras de uso do solo tem gerado conflitos entre a urbanização e a mineração. “Esses conflitos envolvendo produtores de agregados muitas vezes resultam na esterilização de depósitos. Esse movimento tem empurrado os produtores a distâncias cada vez maiores dos centros consumidores, aumentando os custos de frete e, conseqüentemente, o preço final dos agregados.”

Mas Valverde diz que o maior desafio é o ordenamento territorial nas áreas críticas, instrumento de política pública indispensável para a sustentabilidade da mineração de agregados nas áreas urbanas. “É muito mais que uma questão econômica, trata-se de garantir recursos minerais de qualidade para o melhor uso e a preços compatíveis às próximas gerações.”

Outra questão importante para o setor são as implicações decorrentes do controle da atividade pelas esferas de governo, especialmente na área ambiental. “Regulamentações governamentais, leis tributárias e taxas e juros têm um impacto proporcionalmente maior no caixa das pequenas e médias empresas do que para grandes corporações”, acrescenta.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 28/04/2023**

## **MERCADO VÊ COM CAUTELA ESPAÇO PARA ALTA EM AÇÕES DE MINERADORAS**

Com projeção para o PIB chinês abaixo do esperado, analistas divergem sobre capacidade das empresas

**Por Roseli Loturco — Para o Valor, de São Paulo**





Com forte exposição ao cenário externo, especialmente à China, o setor de mineração vem sofrendo reveses nos preços de suas ações do fim do ano passado para cá. Isso porque nem sempre os analistas conseguem decifrar os sinais enviados de Pequim. O mercado aguardava uma retomada mais pujante da economia chinesa após a reabertura, depois de dois anos de lockdown, e tomou um balde de água fria com o anúncio do governo chinês, em março, de que a meta de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) para 2023 é de 5%.

Parece muito, se comparado ao desempenho fraco de economias tanto de países maduros quanto em desenvolvimento. Mas as casas de análises estimavam ao menos um ponto percentual a mais. Tinha quem apostasse em 6,5%. O resultado foi uma reviravolta na compra, venda e precificação dos papéis da Vale e da CSN Mineração na B3, que vinham subindo fortemente desde o fim de novembro de 2022. Só neste ano até o dia 19 de abril, as ações da Vale caíram 13%, negociadas a R\$ 75. Já a CSN valorizou 15%, para R\$ 4,60. Em 12 meses, no entanto, as oscilações são parecidas, com a Vale caindo 5% e a CSN, 7%.

Analistas de mercado veem margem de valorização dos preços das ações das duas empresas até o fim do ano, porque o preço do minério de ferro está em patamar considerado elevado, mas há ressalvas que tornam o cenário nebuloso. Para as casas de investimentos, são vários indicadores externos que estão em jogo.

O PIB da China continua crescendo, mas de forma não linear. “No varejo, as vendas dispararam, mas a recuperação industrial não veio na velocidade esperada. O que para uma exportadora como a Vale não é bom”, observa Gabriela Joubert, analista-chefe do Banco Inter. Teve ainda expectativa negativa em relação ao setor imobiliário. “O real estate frustrou. Os investimentos no setor recuaram em 5,8% em março na China, depois de terem contraído em 5,7% em janeiro e fevereiro. Mesmo com os estímulos do governo, o setor não está reagindo, e é importante para o consumo de minério de ferro”, afirma Joubert.

Os analistas divergem na escala de projeções de valorização das ações. O Inter estima que o papel da Vale chegará a R\$ 94 em dezembro — e os da CSN, a R\$ 6 — e cita o relatório de produção e venda da empresa do primeiro trimestre deste ano, que ficaram abaixo do potencial da companhia. A Eleven, diferente do Inter, considera que a Vale vem sim entregando bons resultados de produção e em produtos de maior valor agregado, como de pelotas (tem maior concentração de minério de ferro beneficiado), que avançou 20% neste primeiro trimestre.

“Isso está em linha com a estratégia da companhia. Produção de minérios com maior teor que é demandada pelas siderúrgicas. Já a produção geral de minério de ferro da Vale teve alta de 6%. Como o primeiro trimestre é muito afetado com chuvas, olhamos ano contra ano e vemos que ela está cumprindo seu planejamento”, diz Felipe Ruppenthal, analista de mineração da Eleven Financial Research. Para ele, o preço da ação da Vale bate em R\$ 112 no fim do ano e o da CSN, em R\$ 7.

No caso da CSN Mineradora, ele ressalta a boa localização da empresa no Quadrilátero Ferrífero, em Mina Gerais, e sua logística integrada, que permite escoamento eficiente via ferrovias da MRS até o terminal portuário Tecar, no Porto de Itaguaí (RJ). A companhia realizou seu IPO em fevereiro de 2021 para financiar seu plano de expansão, que visa aumentar a capacidade anual dos atuais 33 milhões de toneladas para 108 milhões de toneladas até 2033, com aumento da planta central e recuperação de barragens. Para isso, prevê desembolsar R\$ 14 bilhões em capex (despesas de capital) até 2025.

“Além de ser a segunda maior mineradora do Brasil, a CSN apresenta o maior plano de crescimento entre as empresas do setor, aumento de 227% sobre a capacidade atual. Ela também não usa mais barragens a montante, o que evita riscos e torna mais fácil conseguir as licenças para novos projetos”, observa Ruppenthal.

Para além dos números, na visão da Genial, o mercado financeiro compra, muitas vezes, os ativos baseado no noticiário para depois fazer as contas. Foi assim na reabertura da China com a



precificação elevada do minério de ferro. “É preciso entender que o consumo de ferro está atrelado à indústria siderúrgica para fazer aço. A China assinou o Acordo de Paris para controle de emissão de CO<sub>2</sub>, e a produção siderúrgica é a que mais emite CO<sub>2</sub> do mundo. Na China, é a segunda maior fonte de emissão”, diz Igor Guedes, analista do setor de mineração da Genial Investimentos.

Sendo assim, a China já vem diminuindo desde 2020 sua produção de aço, quando bateu o recorde de 1,02 bilhão de toneladas. O governo chinês tem feito cortes colocando teto para as siderúrgicas. “No ano passado, ficou em 1 bilhão de toneladas e, em 2023, o teto é de 990 milhões de toneladas. No primeiro semestre de 2023, ainda deve ter uma elevação no consumo de aço, comparado ao mesmo período de 2022, que foi fraco, mas não virá com a força estimada”, avalia Guedes.

De toda forma, os analistas consideram que o prêmio de risco de entrar na B3 hoje, com os juros a 13,75% ao ano, é muito alto. “Para investir em ações, o investidor exige ganhar a Selic mais um extra pelo risco que está correndo. Fora do país, a pressão por recessão com juro alto e a falência do SVB [Silicon Valley Bank] colocou um adicional no prêmio de risco. Tudo isso tira o apetite do investidor não só em relação às mineradoras, mas à bolsa em geral”, afirma Daniel Salomão, analista da Neo Investimentos.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 28/04/2023*

## GERAÇÃO EÓLICA OFFSHORE AGUARDA REGULAMENTAÇÃO

Demanda de fontes renováveis necessárias aos limites de segurança climática do planeta requer aproveitamento de ventos marítimos

*Por Sérgio Adeodato*

Com o domínio tecnológico e a logística já existente para exploração de óleo e gás em águas profundas, empresas petroleiras em busca de novas energias puxam a escala de investimentos em pesquisas e parcerias para o início da geração eólica offshore no Brasil. Com o desafio de reduzir custos e competir com a grande disponibilidade de áreas com bons ventos em terra, a atividade no mar desperta o apetite como potencial fonte impulsionadora do hidrogênio verde e hoje é alvo de regulamentação em curso no Congresso Nacional.

A expectativa gira em torno do Projeto de Lei 576/21, aprovado no ano passado no Senado antes de ser enviado à Câmara dos Deputados, onde tramita atualmente. Entre os pontos da proposta, de autoria do então senador Jean Paul Prates (PT/RN), hoje presidente da Petrobras, está o pagamento de royalty de 2% pelas empresas geradoras da energia. Há, ainda, o debate sobre critérios de outorga para exploração dos blocos no mar e utilização de recursos de Pesquisa & Desenvolvimento (P&D), como já funciona para o setor de petróleo.

“Não adianta ter recursos [como bons ventos] se não há uma estratégia, como a articulação de cadeia de valor para além do setor de energia, envolvendo a complexidade de logística marítima, portos e indústria dos materiais para torres eólicas no mar”, afirma Joisa Dutra, diretora do Centro de Regulação e Infraestrutura da Fundação Getúlio Vargas. “É uma aposta em busca de economicidade.”

Na análise de Adriano Correia, sócio da PwC Brasil, o marco legal do setor eólico offshore, com regras claras, somado à recente regulamentação do mercado de carbono, significará segurança jurídica para atrair investimentos. No entanto, diz, os atuais riscos da sobrecarga do sistema nacional de energia, com os reservatórios de hidrelétricas cheios e a atual expansão da capacidade das eólicas em terra, exigem reflexão: “Não estamos no melhor momento para um novo jogo [com subsídio à offshore], horizonte para cinco ou dez anos, após saber se vamos precisar dessa energia”.

Pesquisadores advertem que a demanda de fontes renováveis necessárias aos limites de segurança climática do planeta requer o aproveitamento dos ventos marítimos, com possibilidade de parques maiores e mais potentes. “Diante do avanço tecnológico e esquemas de logística, os custos do offshore se aproximarão cada vez mais do onshore”, aponta Segen Estefen, professor de estruturas

oceânicas e engenharia submarina da Coppe/UFRJ. Segundo dados da International Renewable Energy Agency (Irena), o valor no mar diminuiu 35% entre 2010 e 2021 – o dobro da geração em terra. A Agência Internacional de Energia (IEA) projeta redução de quase 60% até 2040.

Estudos da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) indicam potencial de 700 GW na costa brasileira, em áreas com até 50 metros de profundidade e torres de 100 metros de altura. Dezenas de projetos offshore já chegaram ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama) para licença ambiental, no total de 183 mil GW até abril deste ano. Entre os exemplos, Petrobras e Equinor firmaram parceria para sete parques eólicos no mar brasileiro até 2028.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 28/04/2023**

## USINAS HIDRELÉTRICAS CONTINUAM A SER A PRINCIPAL FONTE DO PAÍS

Mesmo com avanço de projetos de geração eólica e solar, especialistas enxergam potencial para instalação de PCHs

**Por Luiz Maciel**

Responsáveis há décadas pelo perfil sustentável da matriz energética brasileira, as hidrelétricas têm perdido espaço, nos últimos anos, para projetos de geração eólica e solar, que demandam menos investimentos, entram em operação em prazo muito mais curto e – por isso mesmo – oferecem as menores tarifas para o consumidor. Isso não significa, porém, que as usinas que geram eletricidade pela força das águas estejam prestes a perder o posto de principal fonte de energia do país. Muito ao contrário, asseguram especialistas. “As hidrelétricas vão continuar exercendo esse papel por muito tempo, talvez para sempre. Até para permitir a expansão das eólicas e solares, que são geradoras intermitentes, porque só funcionam quando há vento ou sol”, afirma Charles Lenzi, presidente da Associação Brasileira de Geração de Energia Limpa (Abragel).

As eólicas e solares também podem socorrer as hidrelétricas em caso de seca severa, como ocorreu em 2021, embora nesses casos ainda com um alcance limitado, o que obriga o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) a acionar também as termelétricas, de operação muito mais cara, além de poluidoras, para dar conta de abastecer o país inteiro. “O nível dos reservatórios têm ficado abaixo da média nos anos recentes, provavelmente por causa das mudanças climáticas, o que indica a necessidade de construirmos novas usinas. Hoje, os reservatórios estão cheios, mas não sabemos até quando permanecerão assim”, afirma Lenzi, cuja entidade defende a implantação das chamadas pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), com capacidade de gerar entre 5 MW e 30 MW, e as CGHs, centrais ainda menores que geram até 5 MW.

Segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), as hidrelétricas responderam por 73% da geração média de energia em 2022, graças à boa situação dos reservatórios, enquanto os parques eólicos contribuíram com 13% do fornecimento, as termelétricas com 12% (englobando os diversos combustíveis usados, como gás natural, biomassa, diesel e fissão nuclear) e as usinas solares com 2%. Já no quadro referente à capacidade instalada das diversas fontes geradoras, o predomínio das hidrelétricas – que já foi de cerca de 85% duas décadas atrás – caiu para 56% em dezembro do ano passado.



**Lenzi, da Abragel: "Hidrelétricas vão continuar exercendo grande papel, até para permitir expansão das eólicas e solares" — Foto: Foto: Divulgação**

Com as fortes chuvas deste verão e início de outono, a Aneel prevê que os reservatórios do Sudeste e Centro-Oeste deverão atingir no fim de abril um volume útil acima de 85%, o maior dos últimos 12 anos, indicando outra temporada de bom aproveitamento das hidrelétricas. Essa perspectiva positiva estimulou o diretor-geral da agência reguladora, Sandoval Feitosa, a enviar um ofício ao Banco Central relatando a alta probabilidade de manutenção



da bandeira verde – que garante as menores tarifas aos consumidores em geral – até o fim do ano, contrariando o prognóstico de bandeira amarela feito pelo Comitê de Política Monetária (Copom) da instituição, em 28 de março.

De acordo com o comunicado da Aneel, o risco de mudança para bandeira amarela ou vermelha ao longo de 2023 é “menor do que 2%”, o que sinaliza um aumento de 5,6% nas tarifas das distribuidoras de energia, praticamente a metade dos 10,2% estimados pelo Copom. É um argumento a mais para ajudar o governo na queda de braço com o Banco Central pela redução da taxa básica de juros de 13,75%.

Para Talita Porto, vice-presidente do conselho de administração da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), entidade que facilita a negociação entre geradores e grandes consumidores no mercado livre de energia, a diversidade de fontes é um atributo importante da matriz brasileira. “Cada tecnologia para geração de energia elétrica tem suas qualidades e beneficia o país de alguma forma, garantindo um fornecimento mais seguro, mais barato ou mais flexível. Essa complementaridade nos ajuda a enfrentar situações climáticas adversas, como a escassez hídrica de 2021, e é uma característica rara no mundo”, destaca.

No mercado livre, assim como no mercado regulado, o fornecimento contínuo de energia é assegurado por uma base de usinas que podem ser acionadas em momentos de maiores dificuldades para a geração. Os custos dessa segurança, incluindo a cesta de tarifas mais altas e os investimentos em novas linhas de transmissão, são compartilhados por todos os consumidores. “Quem mora perto de uma hidrelétrica no Norte também paga pela implantação da transmissão de uma eólica do Nordeste para o Sudeste”, exemplifica Charles Lenzi, da Abragel. Vale dizer que o mesmo ocorre com quem mora ao lado de uma eólica nordestina e contribui para o linhão de Belo Monte para o Sudeste.

Mais polêmicos do que essa cobrança universalizada são os incentivos do governo para a ampliação das usinas eólicas e solares no país, afirma Lenzi, referindo-se à recente isenção de impostos de importação, IPI e IPI/Cofins de painéis solares, medida anunciada pelo governo em 29 de março e válida até o fim de 2026. “Não há sentido favorecer ainda mais esse segmento, enquanto os operadores de hidrelétricas pagam todos os impostos e contratam mão de obra nacional. Em vez de criar empregos aqui, o governo está criando na China”, reclama.

A facilidade com que projetos solares e eólicos conseguem financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é outro ponto de queixa dos fornecedores de energia hidráulica – o banco anunciou, logo no início da nova gestão, a liberação de R\$ 3,5 bilhões para a construção de dois complexos eólicos e um solar, na Bahia e em Minas Gerais, que envolvem investimentos de R\$ 10,6 bilhões.

“Gostaríamos de contar com a mesma boa vontade para as 110 PCHs e CGHs que estão em construção ou aguardando licenciamento, bem como para as outras 594 pequenas usinas até 50 MW em fase de registro na Aneel”, ecoa Alessandra de Carvalho, CEO da Associação Brasileira das Pequenas Centrais Elétricas e Centrais Geradoras Hidrelétricas (Abrapch). Nos últimos cinco anos, 117 dessas geradoras de pequeno porte entraram em operação no Brasil, acrescentando 938 MW de capacidade instalada no sistema, com investimentos de R\$ 7,9 bilhões. “Mas poderiam ser muito mais. Nosso potencial para investimentos em pequenas centrais elétricas é da ordem de R\$131 bilhões”, ressalta.

A presidente da Abrapch cita ainda como vantagem das hidrelétricas de pequeno porte – que são geralmente construídas com capital privado – o fato de serem entregues ao patrimônio da União depois de 30 anos de uso, quando ainda têm pela frente uma vida útil de mais 70 anos, em média. Atualmente, as 1.046 PCHs e CGHs em operação no país geram 5.560 MW (ou 5,5 GW), uma fração pequena da capacidade instalada de 206 GW, estimada pela Aneel.

Lenzi admite que os impactos ambientais produzidos por grandes projetos de hidrelétricas, principalmente na região Norte, podem ter contribuído para uma certa demonização do segmento de



hidroeletricidade, que acabou reforçada com a ascensão das eólicas e solares. Segundo ele, as pequenas centrais hidrelétricas causam mais impactos positivos do que negativos na natureza. “Elas criam áreas de proteção ambiental, protegem as nascentes e seus reservatórios também complementam o fornecimento de água para uso humano e irrigação”, defende. Ele lembra ainda que, enquanto muitos países já esgotaram seus recursos hídricos para a produção de energia, o Brasil explorou até agora menos da metade do seu potencial.

Diogo Lisbona, pesquisador do Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getulio Vargas (FGV CERI), pondera que a valorização da energia eólica e solar em detrimento da hidroeletricidade tem a ver não só com a geração mais barata, mas também por fazer parte de um movimento mundial pela descarbonização. “Essas novas fontes de energia melhoraram ainda mais a matriz brasileira, mas causaram uma certa depreciação das hidrelétricas, por mais que estas continuem sendo fundamentais no sistema pela capacidade de estocar água e de regular a geração rapidamente”, afirma.

O fato, segundo Lisbona, é que essas três fontes renováveis usam os argumentos que têm à mão na disputa por mais espaço no mercado de energia. “Cada uma delas está em busca de reserva de mercado. O segmento das hidrelétricas tem razão ao reclamar dos incentivos para solares e eólicas, mas também conseguiu emplacar um ‘jabuti’ que prevê a contratação de pequenas centrais na privatização da Eletrobras. Já os empreendedores de usinas solares, que reforçam o tempo todo a sustentabilidade de seus projetos, não divulgam os planos para o descarte dos painéis fotovoltaicos, que têm uma vida útil de apenas 15 anos. O que vão fazer com esse lixo eletrônico?”, questiona.

Hoje há energia de sobra no sistema, principalmente gerada por hidrelétricas, com representantes desse segmento estimando que 20% do potencial das usinas está deixando de ser produzido. “Mas quando o país atingir um crescimento de 2,5% no Produto Interno Bruto (PIB), vai precisar acrescentar 6 GW por ano. As pequenas centrais podem atender essa demanda futura, mas precisam ser viabilizadas hoje”, destaca Lenzi.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/04/2023*

## EMPRESA PEDE PRAZO PARA RESOLVER CONCESSÃO DO GALEÃO

Concessionária pretende consultar em dez dias a operadora de Cingapura que responde pelo aeroporto

*Por Agência O Globo — De Brasília*

Representantes da RioGaleão que se reuniram nesta quinta-feira, 27, com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, pediram um prazo de dez dias para dar uma resposta definitiva ao governo federal sobre o destino da concessão do aeroporto internacional Tom Jobim, o Galeão, na zona norte do Rio.

O pedido foi levado ao ministro por Alexandre Monteiro, executivo da concessionária. Nesse período, os executivos da RioGaleão pretendem consultar os acionistas da operadora Changi, em Cingapura, sobre se os esforços do governo brasileiro para solucionar o problema do esvaziamento são suficientes para justificar a permanência da empresa no Brasil. Durante a reunião, os executivos da concessionária insistiram no pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato até 2039.

França argumentou que a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) já rejeitou esse pedido por falta de amparo legal.

Mais tarde, em entrevista ao portal Poder 360, França afirmou que o governo tem interesse em manter a Changi no Brasil, mas para isso acontecer a empresa terá que voltar a pagar a outorga pela concessão do aeroporto internacional. “De nossa parte, temos todo interesse que ela fique, mas ela tem de ficar pagando. Nós não temos a competência de isentar desse valor”, afirmou.



A Changi é a controladora da concessionária que venceu o leilão do Galeão em 2013, mas vem enfrentando problemas financeiros com a queda no número de passageiros no terminal nos últimos anos. No ano passado, a concessionária manifestou o interesse de abandonar o contrato e devolver o Galeão ao governo. No entanto, manifestou recentemente que poderia ficar se houvesse mudança nas condições do contrato. França lembrou que o governo federal chegou a dar descontos durante o período da pandemia, mas a Changi pede que isso se prorrogue por todo o contrato. Isso não seria possível, segundo ele, porque poderia causar problemas jurídicos.

As empresas que perderam o leilão da concessão, em 2013 para a Changi poderiam entrar na Justiça contra a alteração das condições previstas no edital. Estão no pacote de medidas do governo para tentar aumentar os voos no Galeão a limitação dos destinos no Santos Dumont, a redução de ICMS do combustível de aeronaves e de ISS para estabelecimentos no terminal, o retorno dos Correios para a base de carga do Galeão, além de regras mais flexíveis para utilização de slots, autorizações para pouso e decolagens.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/04/2023*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### CONTAS PÚBLICAS TÊM DÉFICIT DE R\$ 14,182 BILHÕES EM MARÇO

Dívida bruta está em 73% do PIB

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

As contas públicas fecharam o mês de março com saldo negativo, resultado principalmente da queda de receitas dos governos municipais, estaduais e federal. O setor público consolidado - formado por União, estados, municípios e empresas estatais - registrou déficit primário de R\$ 14,182 bilhões no mês passado, ante superávit primário de R\$ 4,312 bilhões em março de 2022.

Os dados foram divulgados, em Brasília, nesta sexta-feira (28), pelo Banco Central (BC). O déficit primário representa o resultado negativo das contas do setor público (despesas menos receitas), desconsiderando o pagamento dos juros da dívida pública.

Segundo o chefe do Departamento de Estatísticas do BC, Fernando Rocha, a queda na arrecadação dos governos regionais foi o principal responsável pela redução do resultado primário na comparação interanual, em R\$ 16,5 bilhões. Já o governo federal contribuiu em R\$ 1,9 bilhão para o recuo entre março de 2022 e março de 2023.

Em 12 meses, encerrados em março, as contas acumulam superávit primário de R\$ 74,755 bilhões, o que corresponde a 0,74% do Produto Interno Bruto (PIB, soma de todos os bens e serviços produzidos no país).

Para Rocha, considerando o resultado em 12 meses, houve pico do superávit primário em agosto do ano passado, quando chegou a R\$ 230,6 bilhões (2,44% do PIB). Desde então, esse resultado positivo vem caindo no acumulado em 12 meses.

Em 2022, as contas públicas fecharam o ano com superávit primário de R\$ 125,994 bilhões, 1,28% do PIB.

#### Dados isolados

No mês passado, o Governo Central (Previdência, Banco Central e Tesouro Nacional) apresentou déficit primário de R\$ 9,712 bilhões ante o déficit de R\$ 7,811 bilhões em março de 2022. A receita



líquida da União caiu devido a desonerações concedidas pelo governo passado e com gastos de programas sociais em alta.

O montante do déficit do Governo Central difere do resultado divulgado ontem (27) pelo Tesouro Nacional, de déficit de R\$ 7,085 bilhões em março, porque, além de considerar os governos locais e as estatais, o BC usa uma metodologia diferente, que leva em conta a variação da dívida dos entes públicos.

Os governos estaduais também tiveram déficit no mês passado, de R\$ 2,075 bilhões, ante superávit de R\$ 8,408 bilhões em março de 2022. Já os governos municipais anotaram déficit de R\$ 2,550 bilhões em março deste ano. No mesmo mês de 2022, houve superávit de R\$ 3,473 bilhões para esses entes.

No total, os governos regionais (estaduais e municipais) tiveram déficit de R\$ 4,625 bilhões em março de 2022 contra resultado positivo de R\$ 11,882 bilhões no mesmo mês de 2022. A queda pode ser explicada pela redução de 14,4% nas receitas com o Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), principal fonte de arrecadação desses entes. Ainda houve redução em 2,6% das transferências regulares do governo federal no âmbito do compartilhamento de impostos e outras normas federativas, resultado natural da queda da arrecadação federal.

Já as empresas estatais federais, estaduais e municipais, excluídas as dos grupos Petrobras e Eletrobras, tiveram superávit primário de R\$ 154 milhões no mês passado.

### **Despesas com juros**

Os gastos com juros ficaram em R\$ 65,317 bilhões no mês passado, contra R\$ 64,153 bilhões de fevereiro e R\$ 30,784 bilhões de março de 2022.

Nesse aumento, há os efeitos das operações do Banco Central no mercado de câmbio (swap cambial, que é a venda de dólares no mercado futuro), que, nesse caso, contribuíram para a piora da conta de juros na comparação anual. Os resultados dessas operações são transferidos para o pagamento dos juros da dívida pública, como receita quando há ganhos e como despesa quando há perdas.

No mês passado, a conta de swaps teve ganhos de R\$ 11,7 bilhões, contra ganhos R\$ 40,3 bilhões em março de 2022.

Na comparação interanual, também contribuíram para a evolução dos juros o aumento do estoque da dívida e a alta da taxa Selic no período, que passou de 11,75% ao ano em março do ano passado para os atuais 13,75% ao ano.

O resultado nominal - formado pelo resultado primário e os gastos com juros - também aumentou na comparação interanual. Em março, o déficit nominal ficou em R\$ 79,499 bilhões, contra o resultado positivo de R\$ 26,472 bilhões em igual mês de 2022.

Em 12 meses, o setor público acumula déficit R\$ 618,890 bilhões, ou 6,11% do PIB. O resultado nominal é levado em conta pelas agências de classificação de risco ao analisar o endividamento de um país, indicador observado por investidores.

### **Dívida pública**

A dívida líquida do setor público (balanço entre o total de créditos e débitos dos governos federal, estaduais e municipais) chegou a R\$ 5,788 trilhões em março, o que corresponde a 57,2% do PIB. Em fevereiro, o percentual da dívida líquida em relação ao PIB estava em 56,6%.

Em março deste ano, a dívida bruta do governo geral (DBGG) - que contabiliza apenas os passivos dos governos federal, estaduais e municipais - chegou a R\$ 7,398 trilhões ou 73% do PIB, contra R\$ 7,351 trilhões (73% do PIB) no mês anterior. Assim como o resultado nominal, a dívida bruta é usada para traçar comparações internacionais.



Fonte: Agência Brasil - DF  
Data: 28/04/2023

### ATIVIDADE ECONÔMICA TEM ALTA DE 3,32% EM FEVEREIRO, INFORMA BC

Em 12 meses, o indicador ficou positivo em 3,08%  
Por Andreia Verdélio - Repórter da Agência Brasil - Brasília

Após ficar estável em janeiro, a atividade econômica brasileira teve alta em fevereiro deste ano, segundo informações divulgadas nesta sexta-feira (28), em Brasília, pelo Banco Central (BC). O Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br) apresentou crescimento de 3,32% em fevereiro em relação ao mês anterior, de acordo com dados dessazonalizados (ajustados para o período).

Em fevereiro, o IBC-Br atingiu 147,49 pontos. Na comparação com o mesmo mês de 2022, houve crescimento de 2,76% (sem ajuste para o período, já que a comparação é entre meses iguais). No acumulado em 12 meses, o indicador também ficou positivo em 3,08%.

O IBC-Br é uma forma de avaliar a evolução da atividade econômica do país e ajuda o BC a tomar decisões sobre a taxa básica de juros, a Selic, definida atualmente em 13,75% ao ano. O índice incorpora informações sobre o nível de atividade de setores da economia – indústria, comércio e serviços e agropecuária –, além do volume de impostos.

Desde agosto do ano passado, o IBC-Br vinha caindo. Em dezembro, houve alta, estabilidade em janeiro e, agora, novo crescimento. Os resultados estavam em linha com a decisão do BC de manutenção da Selic em alta para controlar a inflação. A taxa está em 13,75% desde agosto do ano passado e é o maior nível desde janeiro de 2017, quando também estava nesse patamar.

Quando o Copom aumenta a taxa básica de juros, a finalidade é conter a demanda aquecida, e isso causa reflexos nos preços porque os juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança. Desse modo, taxas mais altas ajudam a redução da inflação, mas também podem dificultar a expansão da economia. Ainda assim, o resultado do índice do BC aponta uma recuperação da atividade.

#### **PIB**

O indicador oficial da economia brasileira, entretanto, é o Produto Interno Bruto (PIB), calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Com resultado trimestral, o PIB do primeiro trimestre de 2023 será divulgado em 1º de junho. O PIB é a soma de todos os bens e serviços finais produzidos por um país.

Em 2022, o PIB do Brasil cresceu 2,9%, totalizando R\$ 9,9 trilhões.

Edição: Kleber Sampaio

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 28/04/2023

### LULA ASSINARÁ MP DO SALÁRIO MÍNIMO DE R\$ 1.320 ATÉ 1º DE MAIO

Em reunião, presidente definiu nova política do piso nacional

Por Pedro Rafael Vilela - Repórter da Agência Brasil - Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva deve assinar nos próximos dias a Medida Provisória (MP) para instituir o salário mínimo de R\$ 1.320 este ano. A informação foi dada na noite desta quinta-feira (27) pelo ministro do Trabalho, Luiz Marinho, que participou de uma reunião do presidente com representantes das centrais sindicais, no Palácio da Alvorada. A MP tem efeito imediato, mas precisa ser aprovada pelo Congresso Nacional em até 120 dias.





Marinho também anunciou que o governo vai enviar um projeto de lei para retomar a política de valorização real do salário mínimo, que vigorou ao longo dos governos petistas. Ela vai assegurar a recomposição da inflação, com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) do ano anterior mais o percentual de crescimento do PIB de dois anos anteriores. Ou seja, em 2024, se estiver em vigor, o reajuste será o INPC de 2023 mais o percentual de crescimento do PIB de 2022.

“A política de recuperação e valorização permanente do salário mínimo irá por projeto de lei. Tem este ano para tramitar e a primeira validade será janeiro do ano seguinte [2024], considerando a reposição da inflação acrescida do PIB consolidado, ou seja, de dois anos anteriores. Esse é o resultado da conversa de hoje”, disse Marinho a jornalistas na residência oficial.

Nesta sexta-feira (28), após compromissos em Brasília pela manhã, Lula embarca para São Paulo, onde deve passar o fim de semana. Segundo Luiz Marinho, ele deve participar do ato do Dia do Trabalhador, no dia 1º de maio, no Vale do Anhangabaú, na capital paulista, organizado pelas centrais sindicais.

O valor de R\$ 1.320 já havia sido anunciado por Lula em fevereiro, quando ele confirmou que o reajuste deveria entrar em vigor em maio. Na mesma ocasião, segundo Lula, deve ser divulgada a nova faixa de isenção do Imposto de Renda, que passará de R\$ 1.903,98 para R\$ 2.640.

Atualmente, o salário mínimo está em R\$ 1.302, conforme medida provisória editada em meados de dezembro pelo governo anterior. Esse valor considera a variação da inflação medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), acrescido de ganho real de aproximadamente 1,4%.

Entretanto, o valor aprovado pelo Congresso Nacional no Orçamento Geral da União de 2023 é de R\$ 1.320, mas, para entrar em vigor, depende justamente uma nova MP do Executivo, que agora será assinada.

Em março de 2023, o salário mínimo necessário para a manutenção de uma família de quatro pessoas no país deveria ter sido de R\$ 6.571,52, ou 5,05 vezes o mínimo de R\$ 1.302,00, de acordo com cálculos do Departamento Intersindical de Estudos e Estatísticas Socioeconômicas (Dieese). No Brasil, o salário mínimo é referência para cerca de 60,3 milhões de trabalhadores e aposentados.

*Fonte: Agência Brasil - DF*  
*Data: 28/04/2023*

## **SEGURANÇA - MINISTÉRIO LANÇA CAMPANHA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DO TRABALHO**

*Por Gésio Passos - Repórter Rádio Nacional - Brasília*

O Ministério do Trabalho lança Campanha Nacional de Prevenção de Acidentes do Trabalho. O tema é segurança e saúde no trabalho como princípio e direito fundamental.

As atividades vão de abril e dezembro em todo país, como estratégia para diminuir as consequências desses acidentes para a sociedade.

Durante o lançamento da campanha, o ministro do Trabalho, Luiz Marinho, afirmou que está em estudo um decreto para fortalecer o trabalho decente e evitar o trabalho análogo à escravidão no país.

A ideia é responsabilizar empresas que atuem em obras públicas ou financiadas com recursos públicos em toda sua cadeia produtiva.

A campanha nacional busca conscientização da importância da segurança e saúde no trabalho. Também serão realizados debates em escolas sobre o tema.

A procuradora do trabalho, Cirlene Luiza Zimmermann, destaca a importância de se discutir saúde e segurança do trabalho no ambiente escolar.

Segundo dados divulgados pelo Ministério do Trabalho, a média anual é de 601 mil acidentes de trabalho no país, com mais de 2.500 mortes.

Fonte: Agência Brasil - DF

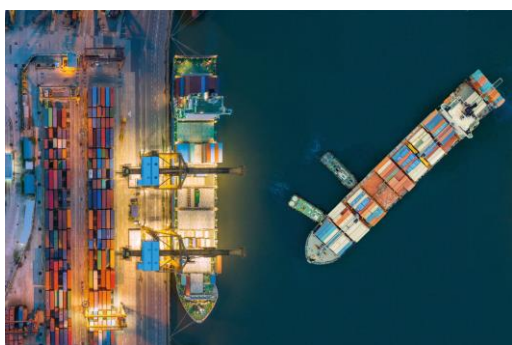
Data: 28/04/2023

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### COMITÊ DO BIMCO DISCUTIU ÍNDICES DE EMISSÕES DE CARBONO EM CONTRATOS DE AFRETEAMENTO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 28/04/2023 - 21:38



#### Arquivo/Divulgação

*Abac participou de reunião do grupo de documentação da entidade internacional na Dinamarca que tratou de temas estratégicos, com destaque para descarbonização e contratos para atividades offshore, além do desmonte de embarcações*

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) participou, na última semana, de mais uma reunião do Comitê de Documentação do BIMCO (Baltic and International Maritime Council), realizada, em Copenhague, na Dinamarca. O diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, contou que a reunião também avaliou temas estratégicos, com destaque para a descarbonização e contratos para atividades offshore, em especial exploração de petróleo e geração de energia eólica. A associação considera que o encontro promovido pela entidade é importante para desenvolver regras de contratos e suas cláusulas na atividade marítima.

"Estiveram ainda na pauta as cláusulas para não desmanchar navios após a venda, tema controverso que exigirá mais debate. Da mesma forma, regras sobre o índice de emissão de carbono em contratos de afretamento a tempo e por viagem", relatou Resano, que representou a associação na reunião internacional. Na ocasião, também foram adotadas regras para contratos de transporte de grãos e sobre preços máximos do petróleo da Rússia.

A Abac representa a armação brasileira, juntamente com o Syndarma, na qualidade de 'ship owner', uma vez que o Comitê de Documentação só é aberto para participação de proprietários de navios. "Desde 2015, quando o Brasil passou a ser membro do comitê, sempre um representante brasileiro comparece às reuniões e, quando possível, o titular e o suplente, o que demonstra a importância dos temas discutidos para a navegação brasileira", explicou Resano à Portos e Navios.

"A participação no BIMCO é do setor privado apenas e acompanhamos os trabalhos desenvolvidos, analisamos o que pode ser melhor para os armadores brasileiros, ainda que no BIMCO haja predominância dos fretadores de navios, e o Brasil seja um país afretador", ponderou o diretor da Abac. Ele acrescentou que é uma entidade com características diferentes da Organização Marítima Internacional (IMO), onde a representação é do governo. No BIMCO, os temas tratados são comerciais, em especial contratos de transporte, de afretamento, de venda de navios, por exemplo.

A empresa associada ao BIMCO tem acesso aos modelos de contrato usados na atividade marítima e conhece estes modelos, que são considerados importantes para decidir as cláusulas que podem ser aceitas ou rejeitadas. A aceitação sem análise é vista como um risco. Poucas empresas de navegação são associadas ao BIMCO, mas, ainda assim, sempre que possível, os temas são analisados em conjunto na Abac ou no Syndarma, inclusive com a participação das empresas que não são associadas ao comitê internacional.



Mesmo antes da IMO estabelecer regras para reduzir emissões de carbono, o BIMCO vem tratando da matéria com a visão comercial, por entender que precisa ser melhor definido quem arcará com tais emissões para atingir a meta global. Está em análise se as emissões ficarão na 'conta' do proprietário, do afretador, ou se deverá ser compartilhado. Os agentes também discutem sobre a responsabilidade pelas emissões nos casos em que o navio necessitar emitir mais para atender um contrato.

A visão do BIMCO é comercial e as cláusulas contratuais em desenvolvimento estão focadas em avaliar como atribuir as emissões. Em relação às regras sobre índice de emissão de carbono em contratos de afretamento a tempo e por viagem, há uma questão adicional: onde o navio poderá ser considerado inadequado para o serviço e estas regras e que precisam estar claras nos contratos, ainda que isto só aconteça em 2025? Restam definições sobre como tratar os atuais contratos, sobretudo os termos de maior prazo.

Em relação aos temas que afetam diretamente a cabotagem nacional, Resano ressaltou que os contratos de 'bareboat' (afretamento a casco nu) e 'time charter' (afretamento por tempo) e suas respectivas cláusulas são preocupações das empresas brasileiras de navegação (EBNs) associadas à Abac.

Recentemente, o BIMCO atualizou o contrato 'Supplytime', que ainda é pouco usado no Brasil, mas vem sendo de maior uso a partir da chegada das novas petroleiras no mercado. Este tipo de contrato possui uma extensa lista de anexos que estão em atualização, como o sistema de posicionamento dinâmico, flotel e escadas de transferências. Os afretamentos para atender serviços de parques eólicos offshore também fazem parte desta listagem, com base na experiência de países que já possuem esta atividade. No Brasil, o tema está em fase de regulamentação e tem perspectivas para o médio prazo.

Resano também mencionou que as cláusulas para não desmanchar navios após a venda do casco são um tema controverso, que ainda exigirá mais debate. Na reunião em Copenhague, esteve para ser aprovada uma nova cláusula nos contratos de venda de navios em que ele não poderia ser enviado para o desmanche. A ideia é evitar que navios sejam comprados para atividade comercial e que o comprador envie a embarcação para desmanche em países que não reciclam de acordo com as normas internacionais. "O comitê entendeu que o tema exige mais debate para prever todas as possibilidades, como, por exemplo, uma avaria no navio que o torne inservível após a venda. Esta é uma preocupação maior dos países europeus, mas precisamos estar atentos", analisou.

Em relação aos contratos de transporte de grãos e preços do petróleo da Rússia, não houve alterações significativas. Resano salientou, no entanto, que este é um contrato desenvolvido pelos armadores franceses que é amplamente usado na atividade, impactando empresas que afretam navios para o transporte de grãos. Sobre o preço do petróleo da Rússia, foi desenvolvida uma cláusula para que não houvesse um 'dumping' para atender determinados países que apoiam o país neste conflito. "É um tema bastante sensível e precisamos estar atentos para não cairmos em ciladas com compra barata de petróleo russo", avaliou o diretor da Abac.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/04/2023*

## **NAVALSHORE AM CONTRIBUIRÁ PARA CRIAÇÃO DE CLUSTER DA INDÚSTRIA NAVAL, DIZ SECRETÁRIO**

*Por Danião Oliveira ESPECIAL NAVALSHORE 28/04/2023 - 18:46*

A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (Sedecti) do Amazonas acredita que a edição local da Navalshore, em Manaus, será extremamente importante para este segmento industrial tradicional da região, dada as suas características hidrográficas. O secretário da pasta, Pauderney Avelino, destacou que o segmento tem um potencial relevante, sendo fundamental à logística amazônica, onde diversas localidades somente são acessadas por meio da

bacia hidrográfica. O evento acontecerá no Centro de Convenções Vasco Vasques, entre os dias 24 e 26 de maio.



### **Divulgação Sedecti**

*Pauderney Avelino, da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação, destaca que segmento tem potencial de crescimento e é fundamental à logística amazônica*

Para o secretário, a feira permitirá que fornecedores e outras empresas desta cadeia de suprimentos se instalem para produzir em Manaus, reduzindo seus custos e acessando este importante mercado. “A feira contribuirá fortemente para a criação de um cluster da indústria naval, especialmente por conta dos incentivos fiscais aqui existentes, disponíveis para serem usufruídos pelos novos investidores”, disse Avelino à reportagem. Ele considera que o polo naval é muito consolidado na região e tem um enorme potencial de crescimento para os próximos anos.

Muitos fornecedores de equipamentos navais — como motores, sistemas de propulsão e de comunicação, serviços especializados para a indústria naval, logística e navegação — que estarão presentes na feira já possuem instalações ou estrutura de suporte na região Norte. A Navalshore Amazônia tem o objetivo de contribuir para o desenvolvimento de negócios e potencialidades da indústria naval fluvial amazônica, além de propor sinergia com o segmento marítimo.

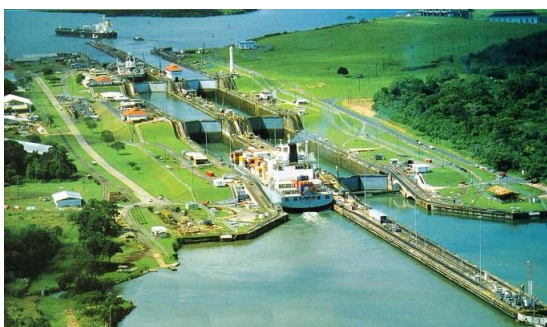
A feira terá fornecedores da indústria naval direcionada ao transporte fluvial e à cadeia logística do Amazonas e dos demais estados do Norte, reunindo navieças, estaleiros, armadores e terminais portuários. A Navalshore Amazônia é organizada pela Navalshore Organização de Eventos e tem como principal parceira a revista Portos e Navios, provedora do conteúdo e referência editorial da indústria marítima no Brasil, fundada em 1958.

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

**Data: 28/04/2023**

## **SECA AMEAÇA O CANAL DO PANAMÁ**

**Da Redação NAVEGAÇÃO 28/04/2023 - 08:56**



*A falta de chuvas obrigou o Canal do Panamá a reduzir o tráfego marítimo*

A crise de abastecimento de água ameaça o futuro da rota marítima, que liga os oceanos Atlântico e Pacífico. Cerca de 6% de todo o transporte marítimo global passam pelo canal, principalmente dos EUA, China e Japão. Pela quinta vez nesta temporada de seca, que vai de janeiro a maio, a Autoridade do Canal do Panamá (ACP) teve que limitar a passagem de navios maiores.

Alajuela e Gatún são os dois lagos artificiais que fornecem água ao Canal do Panamá. Requer cerca de 200 milhões de litros de água para fluir por uma série de eclusas em camadas para o mar para que cada navio passe. A água da chuva é a fonte dessas reservas que alimentam as eclusas, que podem chegar a até 26 metros acima do nível do mar.

A ACP informa que de 21 de março a 21 de abril os níveis de água em Alajuela caíram sete metros — mais de 10%.

Em 2022, mais de 14 mil embarcações com 518 milhões de toneladas de carga passaram pela hidrovia, contribuindo com US\$ 2,5 bilhões para o tesouro panamenho.

A escassez de água é a principal ameaça à navegação no canal. Em 2019, o abastecimento de água doce caiu para três bilhões de metros cúbicos — muito aquém dos 5,25 bilhões necessários para operar o canal. Isso disparou o alarme para as autoridades, que temem que a incerteza possa levar as companhias de navegação a favorecer outras rotas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/04/2023

## PORTOS DO PARANÁ INICIA PLANTIO DE MUDAS DE ÁRVORES EM ÁREAS DE PRESERVAÇÃO DEGRADADAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28/04/2023 - 08:43



A Portos do Paraná iniciou nesta semana o plantio de mudas de árvores nas áreas que estão sendo recuperadas através de sistemas agroflorestais do Programa de Recuperação de Áreas de Preservação Permanente Degradadas – PRAD. A intenção é recuperar 40 hectares de áreas de preservação permanente, seja na beira de rios ou no entorno de nascentes.

O trabalho é desenvolvido em propriedades agrícolas parceiras, dentro da Área de Proteção Ambiental de Guaraqueçaba, nas bacias hidrográficas dos rios Pequeno,

Cacatu, Faisqueira e Cachoeira

“A ação contribui para o aumento e atração da biodiversidade da fauna nativa para o local da intervenção, pois a metodologia imita o que acontece na natureza, utilizando o princípio da sucessão vegetal. Auxilia, ainda, na soberania alimentar das famílias envolvidas, com o uso de espécies de interesse econômico, ecológico e alimentar”, explica o diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná, João Paulo Santana.

“Nessa fase as equipes de campo estão plantando as mudas que foram produzidas nos viveiros implantados pelo projeto ou que foram adquiridas de viveiros de terceiros, nas propriedades dos produtores parceiros”, explica Pedro Cordeiro Pisacco, coordenador de Sustentabilidade da Portos do Paraná.

A coordenadora de sistemas agroflorestais do PRAD, Suzana Alves, salienta que os sistemas agroflorestais são sistemas de produção que conciliam a recuperação da cobertura da cobertura florestal, com a produção de alimentos, podendo ser para o autoconsumo ou geração de renda da família. “Plantamos em áreas degradadas que possuem nascentes, passagem de córrego ou rio. O foco é sempre manter a cobertura vegetal ao longo do curso da água, para proteger o solo e não deixar que ele corra para dentro do córrego ou rio e vá parar na baía”, afirma.

Entre as espécies estão árvores nativas, árvores frutíferas nativas (palmeira Jussara, pitanga, araçá) e não nativas, exóticas e enxertadas, como laranja, abacate e acerola.

CONVÊNIO – Paralelamente ao plantio dos sistemas agroflorestais, a Portos do Paraná firmou um convênio com a Universidade Federal do Paraná (UFPR) para avaliar a quantidade de sedimento que vai deixar de chegar até o estuário com a recuperação de áreas degradadas por sistemas agroflorestais.

“A ideia é avaliar como a recuperação das áreas com florestas reduz a produção de sedimentos, que em um primeiro momento são carregados aos rios e, posteriormente, chegam até a área de interesse portuário, com impacto na necessidade de obras de dragagem”, avalia o gerente de Meio Ambiente da empresa pública, Thales Schwanka Trevisan.

O Programa de Recuperação de Áreas de Preservação Permanente Degradadas para a APA de Guaraqueçaba é uma medida compensatória inserida na Licença de Instalação da Dragagem de Aprofundamento do Porto de Paranaguá.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 28/04/2023

## NOVA RESOLUÇÃO DA ANP ADMITE DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO PARA PRECIFICAÇÃO DE CONTEÚDO IMPORTADO

Da Redação *OFFSHORE* 28/04/2023 - 08:35



A Diretoria da ANP aprovou na quinta-feira (27) resolução que altera a Resolução ANP nº 19/2013, relativa aos critérios e procedimentos para execução das atividades de certificação de conteúdo local. O novo regulamento foi submetido a consulta pública, bem como discutido em audiência pública realizada pela Agência.

Os compromissos de conteúdo local são os assumidos pelas empresas de exploração e produção de petróleo e gás natural de contratação de um percentual mínimo de bens e serviços nacionais. A atividade de certificação, regulada pela Resolução ANP nº 19/2013, é exercida por instituições acreditadas pela ANP — os organismos de certificação — e consiste em aferir o percentual de conteúdo local em determinado fornecimento de bem ou serviço e atestá-lo publicamente.

A ANP identificou oportunidades de melhoria no que está previsto na resolução em relação à definição do “Valor Total do Sistema Completo” de sistemas de origem estrangeira sem documento fiscal de transação comercial. O objetivo é assegurar a aplicação do método de cálculo do conteúdo local de dedução em fornecimentos estrangeiros que contenham componentes nacionais incorporados. Um sistema, no contexto do conteúdo local, é uma reunião coordenada e lógica de um grupo de equipamentos, máquinas, materiais e serviços associados que, juntos, funcionam como estrutura organizada destinada a realizar funções específicas — por exemplo, uma plataforma ou um navio de apoio completos.

As alterações da Resolução ANP nº 19/2013 contemplam previsão da utilização da Declaração de Importação (DI) para definir o valor do sistema estrangeiro sem documento fiscal, limitado a um piso referente ao valor do somatório dos custos que compõem o sistema e um teto de 10% acima deste somatório de custos.

Adicionalmente, houve a definição de um marco temporal para término de contabilização dos custos do sistema e de requisitos a serem observados para a distribuição do peso dos custos do sistema certificado nas rubricas dos relatórios de conteúdo local correspondentes.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 28/04/2023

## PORTO DE SUAPE TESTA REDE 5G EM OPERAÇÃO NO HUB DE VEÍCULOS

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 28/04/2023 - 08:23



*Iniciativa implementa solução de video analytics conectada com 5G SA para otimizar a logística de veículos em pátio*

O Complexo Industrial Portuário de Suape, a Embratel e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários se uniram para levar inovação ao porto pernambucano, localizado em Ipojuca, na Região Metropolitana do Recife. Pela primeira vez na América Latina foi instalada uma rede 5G Standalone (SA) privativa na faixa 3,5GHz em um porto.



O projeto utilizou a quinta geração de internet móvel da Claro e câmeras inteligentes integradas com uma solução de Video Analytics para automatizar e otimizar os processos logísticos de identificação e monitoramento de entrada e saída de veículos armazenados no atracadouro.

A prova conceito (PoC) foi realizada, recentemente, em parceria com a Atos, que forneceu a solução de Video Analytics da Nokia.

Suape é um porto-indústria, ocupa área de 17,3 mil hectares e está interligado a mais de 250 portos em todos os continentes. O espaço destinado ao hub de veículos conta com três pátios públicos para o armazenamento dos automóveis e capacidade de movimentação anual de 250 mil carros, o que mostra um enorme potencial de digitalização.

Com o alto fluxo de veículos, para importação e exportação, que passam pelo complexo, mensalmente, diversas etapas manuais de identificação e monitoramento eram necessárias, tornando o processo repetitivo e demorado. Para tornar esse fluxo mais eficiente e inovador, a Embratel, juntamente com os parceiros, desenvolveu o projeto que automatizou, registrou e monitorou, de forma real e virtual, a movimentação dos carros e sua localização exata em todos os passos do deslocamento ocorridos no pátio onde foi desenvolvida a iniciativa, com o mínimo de intervenções humanas.

As câmeras conectadas com 5G executavam uma leitura, por meio de Inteligência Artificial, da tag presente em cada um dos carros, coletando o número do chassi. Essa ação possibilitou o registro automático do dado em uma plataforma, que também armazenou o horário de chegada no pátio, a vaga na qual foi estacionado e, depois, quando foi retirado do local, com acompanhamento em tempo real, 24 horas por dia. A partir disso, os operadores do Porto de Suape passaram a ter uma visão completa do espaço onde a Prova de Conceito foi realizada, tornando as atividades logísticas mais efetivas, pois conseguiam saber exatamente onde estava cada carro em cada momento.

“A implementação do 5G permitiu que diversos procedimentos manuais fossem reformulados em ações digitalizadas, com segurança, disponibilidade, baixíssima latência e velocidade na comunicação”, afirma Maria Teresa Lima, diretora-executiva da Embratel para Governo. A executiva ainda ressalta que a rede privativa instalada pela Embratel proporcionou 100% de garantia de banda, confiabilidade e estabilidade, assegurando total eficiência à prova conceito. “Por meio do projeto, a operação do porto também ficou mais segura, pois a identificação dos veículos e em qual parte do processo logístico eles estavam se tornaram mais exatas, evitando erros e integrando melhor diferentes áreas do atracadouro. O 5G é um grande habilitador digital de iniciativas como esta, que leva inúmeras oportunidades ao segmento”, diz.

Em 2019, o Porto de Suape criou o Programa de Inovação para a construção de um porto modernizado, pensando na transformação digital do complexo. Suape dispõe de uma enorme cadeia de dados a ser estruturada e operada por meio de tecnologias, que devem potencializar seu desenvolvimento. “A prova conceito realizada em parceria com a Embratel minimizou expressivamente o tempo e os esforços gastos para conferência de cargas de automóveis na entrada e saída do pátio”, afirma Nilson Monteiro, diretor de Gestão Portuária de Suape. Segundo ele, a ação abriu portas para que fosse possível enxergar novos cenários com o 5G, Inteligência Artificial, Machine Learning, entre outras tecnologias. “Esperamos desenvolver outras aplicações que vão impulsionar nossa inovação e produtividade”, pontua.

A quinta geração de internet móvel, integrada com tecnologias emergentes, abre um leque de possibilidades para o setor. Um Ship to Shore (STS), máquina que realiza a movimentação de contêineres, por exemplo, pode ser manuseada a distância e em tempo real, proporcionando mais segurança a procedimentos críticos. Com IoT, a comunicação entre os mais variados dispositivos, que transitam por um terminal, e a instalação de Veículos Autoguiados (AGVs), são capazes de diminuir os riscos de colisões e acidentes.

## SCPAR PORTO DE IMBITUBA VENCE 3ª EDIÇÃO DO PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 28/04/2023 - 00:00



*TVV/Log-In, TCP e Suape receberam menção honrosa por seus projetos, que também foram finalistas. Premiação ocorreu ao final do Ecobrasil 2023*

A SCPAR Porto de Imbituba foi a vencedora da 3ª edição do Prêmio Portos e Navios de Responsabilidade Socioambiental. A empresa apresentou o programa de educação ambiental 'Costa Butiá', executado pela empresa Acquaplan. A iniciativa resgatou a arte ancestral de artesanato local a partir da palmeira do butiá-da-praia, espécie encontrada em poucas regiões, como litoral catarinense e no norte gaúcho.

O projeto realizou capacitações e ofereceu oficinas de plantio de mudas dos butiazeiros e exposições de artesanato, além de doações de mudas para 17 cidades de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. As chamadas 'trançadeiras' de Imbituba conseguiram incremento de renda de até 80%.

Os demais finalistas que receberam menção honrosa foram: Terminal Portuário de Vila Velha (TVV/Log-In), com o projeto 'Comunidade a bordo'; o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), com o projeto 'Troca solidária'; e o Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros - Suape, com o projeto 'Escom Massangana'.

A premiação ocorreu, nesta quinta-feira (27), ao final do Ecobrasil 2023 - 16º Seminário Nacional sobre Indústria Marítima e Meio Ambiente, promovido pela Portos e Navios e que tem a coordenação técnica da Cisporto Consultoria. Nesta terceira edição do prêmio, a primeira após a pandemia, 22 projetos foram inscritos no total, de empresas de todo o país, sendo representados os segmentos de portos e terminais, estaleiros, empresas de navegação, fabricantes e mineradoras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/04/2023

## METAS, PRAZOS E DESAFIOS PARA O SETOR MARÍTIMO FORAM DESTAQUE NO 2º DIA DO ECOBRASIL

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 27/04/2023 - 23:05



*Palestrantes discutiram questões ambientais, regulatórias e operacionais sobre temas como água de lastro, combustíveis menos poluentes, tecnologias de monitoramento de óleo e eólicas offshore*

A descarbonização, a transição energética e as melhorias na gestão de ativos já mobilizam significativamente o setor marítimo e ainda desafiam agentes públicos e privados a cumprir compromissos internacionais no curto e médio prazo. Além de adotar novos padrões, o setor precisa desenvolver novas tecnologias para se adequar às metas globais para redução de emissões. A expansão das atividades offshore nas próximas décadas também vai exigir a solidez de um arcabouço regulatório para dar segurança jurídica e operacional aos novos projetos. O cenário foi traçado a partir dos diferentes temas abordados pelos palestrantes no 2º dia do Ecobrasil — 16º Seminário Nacional sobre Indústria Marítima e Meio Ambiente.

A partir de setembro de 2024, todos os navios da frota mundial deverão ter instalado o sistema de tratamento de água de lastro cumprindo o padrão D2 de desempenho. A convenção internacional





para o controle e gerenciamento da água de lastro e sedimentos dos navios entrou em vigor em 2017. A Normam 20 da autoridade marítima brasileira foi criada em 2005 e um decreto presidencial de 2022 promulgou a Convenção de Água de Lastro. Porém, na prática, foi um decreto 'pró-forma', já que o decreto legislativo já estava em vigor desde 2010.

A chefe do Departamento de Meio Ambiente na Zona Costeira e Águas Jurisdicionais Brasileiras da Diretoria de Portos e Costas (DPC), CF Maria Cecilia Trindade de Castro, destacou a necessidade de controlar os diversos vetores que podem trazer espécies exóticas. “Não adianta controlar apenas um vetor. O foco tem que ser nos múltiplos vetores”, recomendou. Ela explicou que o tema passa por um período de construção de experiências (EBP, na sigla em inglês) até o final de 2026, quando poderão ser apresentadas emendas à Convenção. Maria Cecilia acrescentou que a experiência dos port state controls vai contribuir com a análise de informações.

O professor adjunto da Escola de Engenharia Industrial Metalúrgica da Universidade Federal Fluminense (UFF), Newton Pereira, lembrou que a busca por uma solução para o problema da água de lastro vem desde a década de 1970. Ele observa que, hoje, existe uma grande oferta de sistemas de tratamento de água de lastro no mercado, os quais podem ser escolhidos pelo armador. Para o professor, o maior desafio para a adaptação à regra D2 está na contagem dos organismos por metro cúbico. “Os desafios do ponto de vista tecnológico devem ser vivenciados nos próximos espaços de tempo”, projetou Pereira.

Ele avalia que a instalação desses sistemas na frota de navios tenderá a trazer uma redução no risco de introdução de espécies exóticas por meio da água de lastro. Pereira apresentou uma estimativa que somente o tráfego de embarcações nos portos de Tubarão (ES), Ponta da Madeira (MA), além do complexo de Santos (SP) e dos portos da Baía de Sepetiba representa uma grande acumulação de água de lastro. “Estimamos que estes clusters portuários têm importado mais de 100 milhões de m<sup>3</sup> de água de lastro por ano”, disse.

O gerente de vendas sênior da Wärtsilä para América Latina, Mario Barbosa, lembrou que as metas globais para reduzir emissões também são ambiciosas, com objetivo de alcançar queda de 40% nos níveis de gases de efeito estufa (GEE) emitidos até 2030. Ele destacou que os armadores vêm confirmando que está ficando escassa a oferta de crédito para financiamento de embarcações ou demais ativos que não estejam alinhados com estes preceitos sustentáveis. Ele estima que quase 50% da frota mundial precisarão fazer algum tipo de redução de carbono.

O líder da área de energia eólica offshore da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica), Matheus Noronha, reforçou que a consolidação de um marco regulatório para a atividade desse tipo de geração em águas brasileiras é fundamental para confirmar o potencial de geração na costa brasileira, atrair investimentos e garantir o fortalecimento dessa indústria no país. Ele citou o recente roadmap da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), que apontou um potencial de 700 GW de geração offshore no Brasil em águas até 50 metros da costa. “É preciso um arcabouço regulatório o quanto antes para o desenvolvimento da indústria e de tecnologias para os próximos anos”, alertou.

O assessor técnico de segurança operacional e meio ambiente da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Alexandre Maciel Kosmalski Costa, considera que a indústria de O&G já possui um certo grau de sustentabilidade. Ele destacou que os contratos de operação já trazem aspectos sustentáveis e que os planos de desenvolvimento precisam ser pensados, cada vez mais, tratando eficiência energética e redução de emissões. Ele contou que esses critérios vêm sendo reforçados nas novas resoluções da agência reguladora. “As emissões já estão mais baixas na nossa indústria do que nos grandes produtores mundiais”, ressaltou.

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

**Data: 28/04/2023**



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 074/2023  
Página 58 de 58  
Data: 28/04/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



### 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: 28/04/2023