

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 074/2023  
Data: 02/05/2023



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
RISCOS DA DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS .....	4
MEIO AMBIENTE DO TRABALHO PORTUÁRIO .....	5
AGENDAMENTO DE CAMINHÕES MUDA NESTA TERÇA-FEIRA NO PORTO DE SANTOS .....	6
NAVIO EM TERMINAL NO PORTO DE SANTOS TEM VAZAMENTO DE 200 LITROS E MOBILIZA AUTORIDADES; VÍDEO .....	7
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>8</b>
ATIVIDADES TURÍSTICAS CRESCEM 14,8% EM FEVEREIRO; BAHIA É DESTAQUE.....	8
DESCOMISSONAMENTO DE PLATAFORMAS DE PETRÓLEO VALE A PENA PARA INDÚSTRIA NAVAL E PETROLÍFERA DO BRASIL? EX-DIRETOR DA ANP EXPLICA.....	8
GC SOLAR PODERÁ GERAR MAIS DE R\$ 90 BI EM INVESTIMENTOS ATÉ 2026.....	10
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>11</b>
INSTALAÇÃO PORTUÁRIA NA ILHA DE MOSQUEIRO VAI IMPULSIONAR O TURISMO LOCAL NO PARÁ .....	11
<b>PORTAL PORTO GENTE .....</b>	<b>12</b>
TRATAR PRIVATIZAÇÃO DA CODESA COM RIGOR DA JUSTIÇA: O QUE ACONTECEU?.....	12
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>13</b>
EDITORIAL – A LUTA PELA TRANSNORDESTINA .....	13
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	13
<i>Hidrogênio verde 1</i> .....	13
<i>Hidrogênio verde 2</i> .....	14
<i>Privatização 1</i> .....	14
<i>Privatização 2</i> .....	14
NACIONAL - SEM CATEGORIA - LIVE INTERNACIONAL DEBATE TECNOLOGIA NO SETOR PORTUÁRIO .....	14
REGIÃO SUL - WORKSHOP ABORDA ATIVIDADES DO PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL EM PORTO ALEGRE .....	15
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS: SINDICATOS ADOTAM CAUTELA SOBRE NOVO AGENDAMENTO PARA CAMINHÕES .....	16
REGIÃO NORDESTE - MINISTÉRIO PLANEJA NOVO MODELO DE FINANCIAMENTO PARA FINALIZAR 300 KM DA TRANSNORDESTINA.....	17
INTERNACIONAL - SECA RESTRINGE TRÂNSITO DE NAVIOS NO CANAL DO PANAMÁ .....	18
PORTUGAL - PORTO DE SETÚBAL É HOMENAGEADO PELOS SEUS 100 ANOS COM EXPOSIÇÃO DE ARTE.....	19
NACIONAL – SANTOS EXPORT 15 E 16 DE MAIO – BLUS MED CONVENTION CENTER – SANTOS – SP .....	20
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>21</b>
COPERSUCAR: COMITÊ DO RENOVABIO E NOVAS METAS ENALTECEM COMPROMISSO BRASILEIRO A FAVOR DO CLIMA .....	21
DP WORLD TRAZ MAIOR VELA OCEÂNICA DE MULHERES PARA SANTOS .....	21
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS VAI CEDER ÁREA DE ARMAZÉNS PARA A PREFEITURA .....	22
EMAP E FAPEMA DISCUTEM PROGRAMA PORTO DO FUTURO EM REUNIÃO DE PARCERIA.....	23
RODOVIAS CONCEDIDAS DE SP AMPLIAM PONTOS DE RECARGA PARA CARROS ELÉTRICOS .....	24
ECOVIAS PROMOVERÁ AÇÕES DO MAIO AMARELO PARA OS USUÁRIOS DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES.....	25
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>26</b>
PROTAGONISMO DE MINISTÉRIO NO CONSELHO DA PETROBRAS É NATURAL, DIZ SILVEIRA .....	27
BNDES AVALIA CRITÉRIOS AMBIENTAIS PARA FINANCIAR EMBARCAÇÕES PARA ÓLEO E GÁS .....	29
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>30</b>
LULA ANUNCIA NESTA SEMANA INDICADOS PARA DIRETORIA DO BANCO CENTRAL; VEJA OS COTADOS.....	30
FINANCIAMENTO DA EXPORTAÇÃO PARA ARGENTINA SÓ OCORRERÁ COM GARANTIA, DIZ HADDAD.....	31
HADDAD SE REÚNE COM ANDRÉ MENDONÇA PARA DISCUTIR LIMINAR QUE SUSPENDEU VITÓRIA DO GOVERNO NO ICMS ....	32
‘O PODEROSO CHEFÃO DA IA’ DEIXA O GOOGLE E AVISA SOBRE O PERIGO À FRENTE .....	33
EM ATO DE 1º DE MAIO, LULA VOLTA A CRITICAR JUROS E ATRIBUI DESEMPREGO À TAXA ALTA .....	36
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>37</b>
‘NÃO FAZ SENTIDO TER ALÍQUOTA DIFERENCIADA POR SETOR NA REFORMA TRIBUTÁRIA’, DIZ BERNARD APPY .....	37
CARROS ELÉTRICOS E A COMBUSTÃO TERÃO MESMOS PREÇOS EM BREVE, APONTA ESTUDO .....	39
BRASIL E AS PARCERIAS SOCIAIS .....	41
‘OS GOVERNOS FICARAM VICIADOS EM CONSULTORIAS E PARARAM DE INVESTIR EM PESSOAL’, DIZ ECONOMISTA .....	42
IBM TEM PLANO DE SUBSTITUIR 7.800 EMPREGOS POR INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL, DIZ CEO.....	46
PETROBRAS REDUZ PREÇO DO QUEROSENE DE AVIAÇÃO EM 11,5% .....	47



COM NOVO ARCABOUÇO, EQUILÍBRIO FISCAL NÃO PASSA DE UMA MIRAGEM .....	47
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>48</b>
BRACELL PÔE R\$ 20 BI NO BRASIL E PLANEJA MAIS .....	48
GOVERNADORES DE OPOSIÇÃO AGUARDAM AJUDA FEDERAL .....	51
AGRISHOW FOI INFELIZ EM CONVIDAR BOLSONARO, DIZ MINISTRO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO .....	52
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO .....</b>	<b>53</b>
PORTO DE SANTOS REDUZ TOLERÂNCIA PARA CAMINHÕES COM CARGAS SOLTAS E CONTEINERIZADAS A PARTIR DE TERÇA-FEIRA .....	53
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF .....</b>	<b>54</b>
MERCADO ELEVA PARA 1% PROJEÇÃO DO CRESCIMENTO DA ECONOMIA EM 2023.....	54
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>55</b>
HIDROVIAS DO BRASIL AUMENTARÁ SUA CAPACIDADE OPERACIONAL NO SISTEMA NORTE .....	55
WILSON SONS INICIA OPERAÇÃO DO REBOCADOR 'WS ROSALVO' NO PORTO DO AÇU .....	56
NAVIO DA ANGLO AMERICAN COM TECNOLOGIA PARA COMBUSTÍVEL SUSTENTÁVEL É RECEBIDO PELA PRIMEIRA VEZ NO BRASIL .....	57
CEARÁ EXPORTA MAIS DE 4 MIL TONELADAS DE BOBINA DE AÇO PARA A TURQUIA.....	58
TRANSPETRO APRESENTARÁ MODELO RESPONSÁVEL PARA CONSTRUÇÃO DE NAVIOS NO BRASIL, DIZ BACCI .....	58
CALIFÓRNIA ELIMINARÁ TODOS OS CAMINHÕES A DIESEL NOS PORTOS A PARTIR DE 2024.....	59
ATLAS AGRO CONSTRUIRÁ PRIMEIRA FÁBRICA DE FERTILIZANTES NITROGENADOS A PARTIR DO HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL .....	59
PORTOS DO ARCO NORTE SÃO O PRINCIPAL EIXO PARA O ESCOAMENTO DE MILHO NOS TRÊS PRIMEIROS MESES DE 2023.....	60
PORTO DE ITAGUAÍ AUMENTA EFICIÊNCIA OPERACIONAL COM NOVOS CALADOS DE 18,3 METROS .....	61
PORTO DE ITAQUI DESENVOLVE PROJETO FAROL PARA POTENCIALIZAR AUTOMATIZAÇÃO DE PROCESSOS OPERACIONAIS ....	62
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>62</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> .....	62



**A TRIBUNA DIGITAL (SP)**

## **RISCOS DA DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS**

Murillo Barbosa é diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)

Por: *Murillo Barbosa*



***Na foto, Porto de Vitória: modicidade tarifária e a isonomia concorrencial devem ser preservadas Foto: Divulgação/Codesa***

Durante o quadriênio passado, a desestatização dos portos públicos ocupou parte significativa da agenda de todas as entidades/empresas que seriam afetadas pelo processo. Para a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), a preocupação foi enorme, em razão de um número significativo de Terminais de Uso Privado (TUPs) utilizarem a infraestrutura de um porto sem, no entanto, terem qualquer vínculo contratual com a administração portuária. A modicidade tarifária e o tratamento isonômico entre os usuários de um porto organizado estiveram entre as preocupações expostas em todas as discussões sobre o assunto. Vimos muito bem o que havia acontecido na desestatização dos portos australianos.

A cada reunião, nos era assegurado que a experiência de lá não se repetiria aqui porque havia estudos de medidas inibidoras que seriam adicionadas ao futuro contrato de concessão. Além disso, hoje a agência reguladora está preparada para enfrentar problemas que poderão surgir. No entanto, surgiu um fato novo, no início de 2022. Na ocasião, a então Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) solicitou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a homologação de nova tabela de tarifas, em que apareceu novo item: “Por monitoramento das embarcações que fazem uso áreas monitoradas pelo Vessel Traffic Management Information System (VTMIS) e não fazem uso do canal do Porto de Vitória, por embarcação”.

Apesar da argumentação pela ilegalidade da cobrança da tarifa aos navios envolvidos em razão de ocorrer fora da área do porto organizado e de que esses navios não são beneficiários do serviço, a Antaq homologou a cobrança. O VTMIS não é o mesmo que o Sistema de Tráfego de Embarcações (VTS, sigla em inglês), autorizado pela Marinha do Brasil. O VTMIS é importantíssimo para a Autoridade Portuária, já que ele permite a gestão do tráfego do porto com muita eficiência. Não trataremos da legalidade da cobrança neste artigo, que se concentra na modicidade da tarifa e na concorrência isonômica entre os usuários dos serviços.

Naquela ocasião, houve autorização de cobrança de cerca de R\$ 1.000,00 por navio. Recentemente, a VPorts, nova concessionária do porto, apresentou nova tabela de tarifas à Antaq, em que majorou esse valor para cerca de R\$ 18.000,00. Um aumento de cerca de 1.600%. Contudo, além disso, houve redução de tarifa para os navios que se destinam ao Porto de Vitória, conforme manifestação apresentada pela própria VPorts. O mais surpreendente é que a Antaq não tem a mesma autoridade de homologar a tabela de tarifas de um concessionário privado, como nos portos públicos. É apenas comunicada. O contrato de concessão assinado tirou da agência reguladora esse poderoso instrumento de cerceamento de abusividade em ambiente de monopólio.

O tema ainda está em discussão, mas o propósito deste artigo é, mais uma vez, destacar que, em qualquer processo de desestatização, a modicidade tarifária e a isonomia concorrencial, entre outros requisitos, devem ser preservadas. O segmento portuário brasileiro é complexo e comporta dois regimes jurídicos. Eles são extremamente relevantes para a economia do País, não devem ter tratamento privilegiado. Exatamente por isso que as autoridades precisam considerar, nos próximos

modelos de concessão, o que está acontecendo, neste momento, na primeira (e, talvez, única) desestatização portuária realizada no Brasil.

Tanto o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, quanto o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, têm se manifestado sobre o novo modelo de concessão a ser adotado no Porto de Santos, possivelmente com a concessão de serviços. No entanto, não devemos perder de vista que, naquele ambiente, convivem harmonicamente arrendatários e autorizatários. Portanto, a modicidade tarifária e o tratamento isonômico devem ser assegurados a todos os usuários do porto.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**  
**Data: 02/05/2023**

## MEIO AMBIENTE DO TRABALHO PORTUÁRIO

Avanço da tecnologia como um todo contribui significativamente para eliminar riscos labor-ambientais  
**Por: Lucas Rênio**



**Modernização e automação também contribuem para que o trabalho portuário se torne mais acessível Foto: Arquivo/AT**

Assim como havia acontecido entre o final do século 19 e o início do século 20, quando a concessão do Porto de Santos à iniciativa privada trouxe melhorias ao campo labor-ambiental por meio da extinção dos trapiches e da maior salubridade acarretada pelas obras de infraestrutura, a modernização implantada pela Lei Federal 8.630/1993 (modernização dos portos) também contribuiu decisivamente para a despoluição do trabalho portuário. A referida lei inseriu a iniciativa privada na exploração das instalações e realização das operações (modelo landlord port) e isso impulsionou a mecanização e a automação nos portos brasileiros.

O Manual Técnico da Norma Regulamentadora (NR) 29 reconhece que a automação contribui para elevar os níveis de segurança no trabalho portuário ao mencionar, por exemplo, que há um maior índice de acidentes nas operações com equipamentos não automatizados. O avanço da tecnologia como um todo contribui significativamente para eliminar riscos labor-ambientais. Além dos benefícios ligados à saúde e à segurança, a modernização e a automação também contribuem para que o trabalho portuário se torne mais acessível em termos de gênero, de limitações físicas etc.

A situação dos guindastes operados à distância é um bom exemplo disso. A possibilidade de que os operadores atuem numa sala administrativa, com controles remotos, retira barreiras que existem no modus operandi tradicional. A Organização Internacional do Trabalho (OIT) inseriu recentemente, em seu rol de direitos e princípios fundamentais, a garantia de um ambiente de trabalho seguro e saudável. Desde a década de 1920, a OIT dirige atenção específica à adoção de normas dirigidas ao campo labor-ambiental portuário.

Em 1929, foram aprovadas a Convenção 28 e as Recomendações 33 e 34. Em 1932, surgiram a Convenção 32 e a Recomendação 40, e na década de 1970 mais quatro normas se dedicaram à relação capital-trabalho nos portos: Convenções 137 e 152, e Recomendações 145 e 160. Mas foi somente na década de 1990, de modo tardio, que o Brasil evoluiu na normatização específica das questões labor-ambientais portuárias. As Convenções 137 e 152 foram ratificadas, respectivamente, em 1994 e 1990.

A Lei 8.630/1993 se inspirou claramente nas previsões da Convenção 137 e da Recomendação 145, adotando as principais medidas previstas em tais normas. Em 1997, foi publicada a MR 29, do Ministério do Trabalho, cujos termos se assimilam às premissas da Convenção 152.

O microsistema de tutela labor-ambiental portuária foi complementado com a edição da Lei Federal 9.719/1998, que instituiu regras sobre intervalo interjornada para os trabalhadores avulsos, previu multas por desrespeito às condições de saúde e segurança, e reforçou que compete ao “órgão gestor de mão de obra, ao operador portuário e ao empregador, conforme o caso, cumprir e fazer cumprir as normas concernentes a saúde e segurança do trabalho portuário”.

A criação dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra (Ogmo) foi decisiva para que as questões de saúde e segurança no trabalho portuário avulso alcançassem um patamar digno de efetividade. Somente a partir da atuação dessas entidades é que se tornaram realidade medidas básicas como fornecimento de EPIs, realização de exames, controle de jornadas, treinamento etc.

De fato, o equilíbrio do meio ambiente no trabalho portuário avulso se divide entre as fases pré-Ogmo e pós-Ogmo. O professor Aureo Figueiredo, em sua tese de doutorado sobre automação portuária e segurança do trabalho, aponta que o número de acidentes no trabalho portuário avulso caiu de 1.133 em 1990 (período pré-Ogmo e pré-modernização) para 54 no ano de 2014 (período pós-Ogmo e pós-modernização).

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 02/05/2023

## AGENDAMENTO DE CAMINHÕES MUDA NESTA TERÇA-FEIRA NO PORTO DE SANTOS

Tolerância para recepção dos veículos de carga solta e containerizada passa para duas horas posteriores à janela

Por: *ATribuna.com.br*



**Discussões sobre a modificação da norma envolvem sindicatos, operadores portuários, associações e APS Foto: Vanessa Rodrigues/AT**

O agendamento da recepção de caminhões no Porto de Santos terá mudança a partir desta terça-feira (2): a tolerância para recepção dos veículos de carga solta e containerizada passa a ser de duas horas posteriores à janela de agendamento.

A alteração é promovida pela Autoridade Portuária de Santos (APS) e tem o objetivo de reduzir a permanência de caminhões nas proximidades do Porto 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, estabelecido no Artigo 29 da Norma da Autoridade Portuária, que regulamenta o assunto.

A Autoridade Portuária de Santos reduziu desde o ano passado, gradativamente, o período de chegada de carga solta e containerizada. De 1º de outubro a 31 de dezembro, por exemplo, a tolerância caiu de cinco para quatro horas e, de 1º de janeiro a 30 de abril, para três horas. Agora, a redução chega a duas horas.

Segundo a APS, as discussões sobre a modificação da norma continuam e envolvem sindicatos, operadores portuários, associações e a gestora do Porto.

Além disso, algumas melhorias foram registradas no Porto de Santos, como o reaproveitamento de janelas canceladas; permissão para alterar informações sobre veículos e condutores, facilitando o processo de troca de caminhão em caso de necessidade e 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.

Outra discussão que está em andamento é a integração entre os sistemas dos Redex (recinto de exportação não alfandegado) e terminais portuários, para facilitar o processo de agendamento dos caminhões.

Para os caminhões de graneis vegetais sólidos não há alteração, frisou a APS, pois as cargas chegam de distâncias que exigem dias de viagem e o ajuste do período agendado é feito com a parada obrigatória em pátios reguladores fora do Porto.

Assim, é possível evitar que os transportadores formem filas nas rodovias ou mesmo nas avenidas de acesso ao complexo portuário. Os caminhões ficam estacionados aguardando a chamada aos terminais. A janela para estas cargas continua sendo de seis horas.

### O que fazer

Para dúvidas e orientações, 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).

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 02/05/2023

## NAVIO EM TERMINAL NO PORTO DE SANTOS TEM VAZAMENTO DE 200 LITROS E MOBILIZA AUTORIDADES; VÍDEO

Incidente ocorreu durante o abastecimento de um navio

Por: *ATribuna.com.br*



**Vazamento ocorreu no terminal da Copersucar, no Porto de Santos, nesta terça (2) Foto: Reprodução**

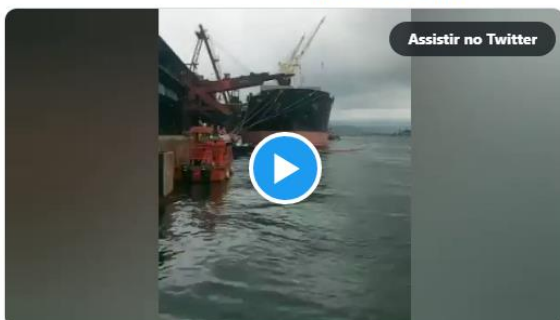
Um vazamento de óleo em um terminal no Porto de Santos mobilizou autoridades na manhã desta terça-feira (2). De acordo com a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), há a estimativa de que cerca de 200 litros do produto tenham vazado.

O acidente ocorreu no terminal da Copersucar. A Cetesb informou que, nesta segunda (1º), ocorreu uma falha durante o fornecimento de óleo da barcaça que

abastece os navios.

**AT** Jornal A Tribuna  
@atribunasantos · Seguir

Terminal no Porto de Santos tem vazamento de 200 litros de óleo e mobiliza autoridades: [glo.bo/3LNrdnR](https://glo.bo/3LNrdnR)



10:16 AM · 2 de mai de 2023



Os técnicos da companhia estão orientando os trabalhos de contenção do óleo e realizando uma avaliação geral. A Autoridade Portuária de Santos (APS) também monitora o ocorrido.

Ainda não há conhecimento sobre eventuais danos ambientais provocados pelo vazamento, que ocorreu durante o abastecimento do navio Pride. Imagens obtidas por A Tribuna mostram a movimentação das embarcações em torno do navio.

**Assista o vídeo:**  
<https://twitter.com/i/status/1653388027186511920>

**Combustível de navio**



A APS informou em nota que o vazamento ocorreu por volta de 12h45 desta segunda-feira (1º), e que nesta manhã foi realizada vistoria ao longo do estuário, juntamente com a Cetesb.

As duas autoridades seguem acompanhando a ocorrência na área. A autoridade portuária explicou que o óleo vazado trata-se do tipo bunker, usado como combustível para os navios. A embarcação está atracada no cais dos armazéns 20 e 21, no bairro Paquetá, margem direita do Porto de Santos. O óleo segue sendo removido pelas autoridades.

"Imediatamente, a empresa responsável pelo abastecimento providenciou o reforço da contenção por meio da colocação de cercos preventivos e barreiras absorventes", disse a APS.

A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) disse que uma equipe de peritos foi até o local para verificar os fatos que geraram o incidente. A Marinha confirmou que cerca de 200 litros de óleo caíram no mar, mas ficaram contidos na barreira de proteção, sendo recolhidos posteriormente sem maiores danos.

Também foi instaurado inquérito pela CPSP para apurar as causas e possíveis responsáveis pelo acidente. Denúncias e emergências náuticas podem ser comunicadas pelo telefone 185.

Em nota, a Copersucar esclarece que a responsabilidade pela contingência é exclusiva da empresa que faz o abastecimento da embarcação e do armador, não tendo qualquer relação direta com o ocorrido, não sendo para qualquer efeito parte contratante ou contratada nessa operação de recarga de combustível, que acontece em área pública.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 02/05/2023*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### ATIVIDADES TURÍSTICAS CRESCEM 14,8% EM FEVEREIRO; BAHIA É DESTAQUE

Setor está 1,9% acima do patamar pré-pandemia



*Foto: Divulgação*

Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) indicam que as atividades turísticas no Brasil cresceram 14,8% em fevereiro, na comparação com o mesmo período de 2022. De acordo com o Ministério do Turismo, o setor segue em crescimento e está 1,9% acima do patamar pré-pandemia, na comparação com fevereiro de 2020.

De acordo com Pesquisa Mensal de Serviços, 12 estados mostraram avanço significativo nos serviços turísticos em fevereiro deste ano frente ao ano passado, com destaque para

São Paulo (12,5%), Minas Gerais (25,2%), Rio de Janeiro (12,4%), Bahia (20,2%), Paraná (23%) e Santa Catarina (23,9%).

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 02/05/2023*

## DESCOMISSONAMENTO DE PLATAFORMAS DE PETRÓLEO VALE A PENA PARA INDÚSTRIA NAVAL E PETROLÍFERA DO BRASIL? EX-DIRETOR DA ANP EXPLICA

*Informações: Click Petróleo e Gás*





### Entendendo o descomissionamento de instalações petrolíferas através de Felipe Kury, ex-diretor da ANP

O descomissionamento de instalações petrolíferas envolve a restauração do local de operação, tornando-o seguro e o mais próximo possível de seu estado original. Isso inclui interromper a operação das instalações, abandonar poços permanentemente, remover instalações e lidar com materiais, resíduos e rejeitos de forma adequada. O foco principal é a recuperação ambiental da área.

#### O papel da ANP e os desafios no Brasil

A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) é responsável pela regulação e fiscalização das atividades de descomissionamento no Brasil, juntamente com outros órgãos ambientais.

O desafio é garantir a preservação e a segurança operacional durante o processo, que pode levar vários anos e exigir recursos logísticos, financeiros e administrativos significativos.

#### Assista um exemplo de Desativação da Plataforma Halfweg – Petrogas E&P Holanda

<https://youtu.be/OTKD4RzbFFI>

De acordo com a ANP, entre 2022 e 2026, os investimentos previstos para as atividades de descomissionamento são estimados em cerca de R\$ 51,5 bilhões, com a maior parte concentrada no ambiente marítimo.

As bacias que concentram a maior parte dessas atividades são Campos, Sergipe, Santos, Potiguar e Recôncavo.

#### Desafios geográficos e experiência limitada

A maioria dos campos petrolíferos brasileiros relevantes estão localizados em águas profundas ou ultra profundas, exigindo infraestrutura especializada e complexa.

Além disso, a indústria de descomissionamento no Brasil ainda está em desenvolvimento, especialmente em comparação com outras regiões como o Mar do Norte e o Golfo do México, o que limita a experiência do país em projetos de larga escala.

Um dos principais desafios é a legislação que envolve muitos agentes públicos e regramentos específicos. A complexidade da atividade e os regramentos dos órgãos ambientais ainda carecem de objetividade, simplicidade e celeridade, o que pode inibir novos investimentos.

Outra preocupação é a exigência de retirada total ou parcial das instalações, especialmente em águas profundas e ultra profundas, onde o impacto ambiental da remoção pode ser maior do que mantê-las.

#### Oportunidade para o Brasil na indústria naval

O descomissionamento responsável e eficiente, com o objetivo de destinar adequadamente as unidades de produção e as estruturas subsea, tende a aumentar significativamente nos próximos anos.

O Brasil tem a oportunidade de assumir uma posição de destaque na indústria naval, desde que construa uma visão estratégica de longo prazo e promova a coordenação dos agentes públicos, garantindo a segurança jurídica, previsibilidade e estabilidade para atrair novos investimentos.

Em alguns casos, as plataformas de petróleo podem ser reutilizadas para outros fins, como recifes artificiais, estações meteorológicas, centros de pesquisa, locais de produção de energia e armazenamento de CO<sub>2</sub>, entre outras destinações.

Isso oferece oportunidades adicionais para a indústria naval e para o Brasil aproveitar o potencial do descomissionamento de instalações petrolíferas.

### **Fortalecendo a infraestrutura e a capacidade local**

Para aproveitar ao máximo o potencial do setor de descomissionamento, é crucial que o Brasil invista no desenvolvimento de infraestrutura e na capacitação local.

Isso inclui a formação de parcerias com empresas estrangeiras especializadas e a transferência de tecnologia para ajudar a indústria local a crescer e se tornar mais competitiva no cenário global.

### **Impacto socioeconômico do descomissionamento**

A indústria de descomissionamento pode gerar empregos e contribuir para o crescimento econômico no Brasil. A demanda por serviços especializados e a criação de novas oportunidades de negócios podem impulsionar o desenvolvimento de novas competências e a geração de empregos de qualidade na indústria naval e setores relacionados.

O descomissionamento responsável é essencial para garantir a sustentabilidade ambiental, à medida que a vida útil dos campos e plataformas de petróleo no Brasil se aproxima do fim.

O planejamento e a alocação adequada de recursos financeiros são fundamentais para garantir que as atividades de descomissionamento sejam realizadas de forma eficiente e com o menor impacto possível no meio ambiente.

### **Fomentando a inovação e a pesquisa**

O setor de descomissionamento pode se beneficiar significativamente da inovação e da pesquisa, à medida que novas tecnologias e abordagens são desenvolvidas para tornar o processo mais eficiente e ambientalmente sustentável. O Brasil pode se posicionar como um líder no desenvolvimento de novas soluções e tecnologias para o descomissionamento, estimulando a inovação e a colaboração entre a indústria, a academia e os órgãos governamentais.

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 02/05/2023*

## **GC SOLAR PODERÁ GERAR MAIS DE R\$ 90 BI EM INVESTIMENTOS ATÉ 2026**

Dados foram apresentados pela ABSOLAR ao ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, em Brasília (DF)

*Informações: Canal Solar*



Energia solar centralizada também poderá gerar mais de 570 mil empregos em três anos no Brasil. Foto: Freepress

Empreendimentos de energia solar de geração centralizada devem gerar mais de R\$ 90 bilhões em investimentos e mais 570 mil empregos no Brasil até 2026. É o que apontam dados apresentados pela ABSOLAR (Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica) ao ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira.

Em reunião realizada com o chefe da Pasta na semana passada, a associação defendeu que a geração fotovoltaica por meio das grandes usinas também será uma peça chave para a produção de hidrogênio verde, uma vez que se trata da fonte renovável mais competitiva do mercado.

Durante o encontro, a ABSOLAR destacou ainda que as usinas de micro e minigeração distribuída também poderão trazer mais de R\$ 86,2 bilhões em benefícios para a sociedade brasileira até 2031, ajudando a baratear a conta de luz dos consumidores em pelo menos 5,6% no período.



Outro tema abordado na conversa com o ministro foi a utilização da energia solar em programas sociais do Governo Federal, como o Programa Minha Casa Minha Vida e o Programa Luz para Todos.

Também foram discutidas estratégias para intensificar a transição energética e a descarbonização da Amazônia, utilizando sistemas de energia solar com baterias para levar eletricidade às regiões de difícil acesso.

**Lideranças da ABSOLAR em reunião com o ministro Alexandre Silveira. Foto: ABSOLAR**

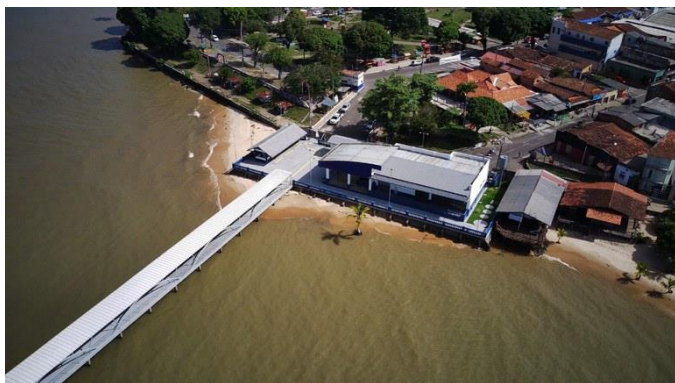
Na visão de Rodrigo Sauaia, CEO da ABSOLAR, o fortalecimento de políticas públicas que promovam a transição energética no Brasil contribuirá para posicionar o país como uma liderança no combate às mudanças climáticas e na oferta de produtos e serviços sustentáveis ao mundo.

“A reunião foi muito produtiva e motivadora, pois identificamos várias oportunidades de sinergia e espaços de trabalho colaborativo e construtivo. Passamos a mensagem de que o setor solar está preparado para contribuir, de forma decisiva, com a redução das emissões de gases de efeito estufa nas matrizes elétrica e energética do Brasil”, disse ele.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 02/05/2023**

Além de aumentar segurança nas operações de embarque e desembarque de passageiros e cargas, a IP4 vai diminuir tempo de viagem entre o distrito e Belém



**Distrito de Belém (PA), Mosqueiro tem mais de 20 praias de água doce - Foto: Divulgação/DNIT**

Distrito administrativo de Belém (PA), Mosqueiro terá o turismo para suas águas doces impulsionado com a conclusão da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4). Liberada para uso nesta segunda-feira (1/5), a nova plataforma vai aumentar segurança no embarque e desembarque de passageiros e cargas, bem como ampliar a visitação das rotas da região, que conta com 23

praias de água doce.

Por meio do Ministério dos Transportes, o Governo Federal investiu cerca de R\$ 7 milhões nas obras da estrutura, que vai beneficiar 27 mil pessoas da região de Mosqueiro. Conforme o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), responsável pela execução dos serviços, o IP4 também vai agilizar o transporte entre o distrito de Mosqueiro e Belém, reduzindo o tempo de viagem em até 1h30.

### Integração

Recentemente foram liberadas para o uso, pelo DNIT, as IP4s nos municípios de Abaetetuba, Augusto Corrêa, Cametá, São Miguel e Viseu. Junto com a instalação de Mosqueiro, os empreendimentos tiveram investimento aproximado de R\$ 40,7 milhões.

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

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

Data: 02/05/2023

## Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

### PORTAL PORTO GENTE

## TRATAR PRIVATIZAÇÃO DA CODESA COM RIGOR DA JUSTIÇA: O QUE ACONTECEU?

Editor Portogente

A atividade portuária tem claras relações com vidas e produções das regiões alcançadas pelo comércio que por ela flui.

Circula na internet a cópia da denúncia anônima recebida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que a encaminhou ao Ministério de Infraestrutura - Minfra, em 22 de setembro de 2022, sobre o processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Mostra que tem notícias de que a empresa que adquiriu as ações e se tornou proprietário da Codesa, por R\$ 106 milhões, utilizou o caixa da companhia, contrariando compromisso expresso.

### Leilão Codesa 3 Leilão da Codesa. Crédito: Minfra.

#### CODESA PPI/PND nº 1



A Codesa foi escolhida como projeto piloto do governo Bolsonaro para a desestatização dos portos. Vencido pela Shelf 119 Multiestratégia, da gestora Quadra Capital, em 30/3/22, com outorga inicial de R\$ 106 milhões, restando adquirir as ações da Codesa por R\$ 326 milhões e pagar outros R\$ 186 milhões em 25 parcelas anuais. O contrato tem duração de 35 anos e abrange os portos de Vitória e Barra do Riacho. Segundo o ex-ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, no leilão: “Quando fazemos a transferência para a iniciativa privada, já atingimos o nosso objetivo. Contratamos quase R\$ 1 bilhão de investimentos, o que vai dar potência e muito mais eficiência ao porto.” Foram quatro anos de política portuária danosa.

Em 10/04/23, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Fabrizio Pierdomenico, retornou a denúncia à Antaq, cujo Diretor-Geral, Eduardo Nery Machado Filho, alega estar o assunto fora do âmbito da atuação da Antaq, cuja competência é regular, supervisionar e fiscalizar, nos termos da Lei nº 10.233. Discutível, segundo o artigo 20 da referida lei. Ao que parece, o programa de desestatização do governo anterior não atendia aos interesses do Brasil. Por isso, nos portos onde a comunidade discutiu o assunto, os portos não foram desestatizados. É hora de reconstruir.

Se confirmada essa denúncia, o caixa do Porto de Santos, de R\$ 1,8 bilhão, provavelmente corria o risco de ser utilizado no processo em curso, para a sua desestatização. Cabe ao atual ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, demonstrar à sociedade o real propósito desse programa de desestatização pelo leilão da Codesa, bem como garantir as severas sanções cabíveis.



Esse valor em caixa do Porto de Santos vai ser utilizado, de modo conveniente, na construção do túnel submerso, para a travessia do seu canal de acesso, e garantir mais produtividade. Por tudo isso, o que se assiste no programa de desestatização da Codesa, impõem ação eficaz da Justiça, que deve aplicar rigorosamente a lei.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 02/05/2023*

## BE NEWS

### BE NEWS – BRASIL EXPORT

#### EDITORIAL – A LUTA PELA TRANSNORDESTINA

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

A Ferrovia Transnordestina é uma obra de infraestrutura de grande importância para os estados do Piauí, Ceará e Pernambuco, que serão atendidos pela linha férrea. O projeto, que tem uma proposta de financiamento em estudo, pode impulsionar a economia da região e gerar empregos e desenvolvimento social.

A utilização dos recursos do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) e a recompra de cotas do Fundo de Investimento do Nordeste (Finor) são alternativas viáveis para viabilizar a continuidade das obras da ferrovia. É preciso, no entanto, que o Governo Federal assuma o compromisso de garantir o financiamento necessário para a conclusão do projeto.

A Ferrovia Transnordestina é um empreendimento estratégico para fortalecer a integração do Nordeste ao restante do País. A infraestrutura de transporte é fundamental para impulsionar o desenvolvimento regional e a geração de empregos. Além disso, a ferrovia também pode contribuir para a redução do custo logístico da produção, tornando a região mais competitiva no mercado nacional e internacional.

O desenvolvimento da infraestrutura de transporte é uma prioridade para o País. É preciso superar a falta de investimentos nas últimas décadas e criar condições para o crescimento econômico e social do Brasil. Nesse sentido, a Ferrovia Transnordestina é uma obra que deve ser valorizada e apoiada pela União.

Por isso, é fundamental que o Governo Federal assuma um papel ativo na garantia do financiamento para a Ferrovia Transnordestina. A integração do Nordeste ao restante do País depende da infraestrutura de transporte, e a Ferrovia Transnordestina é um projeto essencial para o desenvolvimento regional. O Governo deve agir com responsabilidade e compromisso para garantir que esse projeto seja concluído e possa gerar benefícios para a população.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 02/05/2023*

#### NACIONAL - HUB – CURTAS

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

#### HIDROGÊNIO VERDE 1

O Brasil conta com, pelo menos, 42 projetos de produção de hidrogênio verde, em diferentes fases de desenvolvimento, segundo estudo realizado pela H2 Brasil, programa criado a partir de uma parceria entre o Ministério de Minas e Energia e a Agência Alemã para Cooperação Internacional (GIZ). O levantamento ainda identificou mais de 800 empresas e instituições em 12 setores da cadeia de valor do combustível sustentável em todo o País. Esses dados foram apresentados na Intersolar Summit Nordeste, realizado recentemente em Fortaleza (CE).

### **HIDROGÊNIO VERDE 2**

Um dos modelos de produção do hidrogênio verde com maior potencial no País, segundo o estudo da H2 Brasil, é o do hub implantado em áreas portuárias. No Nordeste, três complexos marítimos contam ou planejam esse tipo de instalação: Pecém (CE), Suape (PE) - esses dois, com empreendimento bem avançados - e Caiçara do Norte (RN) - ainda em projeto. A seu favor, a oferta de eletricidade renovável dessa região do Brasil e a proximidade para a exportação da amônia verde (como o hidrogênio verde é transportado).

### **PRIVATIZAÇÃO 1**

O governador de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos), voltou a defender a privatização da Autoridade Portuária de Santos - medida descartada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB). Em entrevista ao programa Canal Livre, da TV Bandeirantes, ele afirmou: "Não desisto nunca, tenho esperança eterna e vou lutar até o último momento porque é bom. É bom para o Estado de São Paulo, seria a grande novidade da Baixada Santista. (...) Nos últimos anos, conseguimos mobilizar muito capital privado no setor portuário. Quando a gente fala na privatização de Santos, o que está em jogo? A competitividade do Porto".

### **PRIVATIZAÇÃO 2**

Tarcísio lembrou que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) não tem uma posição definitiva sobre a questão, mas o ministro Márcio França é contrário. "Eu entendo", disse.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 02/05/2023**

## **NACIONAL - SEM CATEGORIA - LIVE INTERNACIONAL DEBATE TECNOLOGIA NO SETOR PORTUÁRIO**

Encontro promovido pelo Conselho Brasil Tech Export é hoje, a partir das 15 horas, com transmissão do portal BE News

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



***O Porto de Barcelona será representado na live pelo diretor técnico da Fundação BCN de Inovação, que falará sobre os projetos do complexo para o setor Crédito: Divulgação/Port Barcelona***

O Conselho Brasil Tech Export promove hoje (2) uma live internacional para discutir tecnologia no setor portuário, com base na Missão Portuária – Brasil Export 2023, que esteve em Singapura na última semana visitando feiras, empresas e hubs. O encontro vai reunir executivos e especialistas e tem início previsto para as 15 horas, com transmissão do portal BE News ([portalbenews.com.br](http://portalbenews.com.br)).

O novo diretor técnico da Fundação BCN de Inovação do Porto de Barcelona, Miquel de La Mano fará uma explanação sobre o projeto desenvolvido pelo complexo espanhol para o setor e também sobre o programa para incubar startups promissoras.

Uma delas é a Allread. A gerente de Desenvolvimento de Negócios da empresa, Jennifer Rincon, que também é conselheira do Brasil Tech Export, vai apresentá-la institucionalmente. Também vai explicar como a startup, que vem crescendo na Europa, foi selecionada para entrar no hub do Porto de Barcelona.

A seguir, o técnico da Allread Thiago Black Neves fará a apresentação de uma solução tecnológica da empresa, que é uma aplicação de Optical Character Recognition (OCR, processo tecnológico que converte uma imagem de texto em um formato de texto legível por máquina) com a inteligência artificial.



Por fim, Hugo Bastos, diretor da Direção de Sistemas de Informação do Porto de Leixões, em Portugal, irá falar do case de sucesso do terminal portuário usando essa solução que vai ser mostrada anteriormente.

O moderador da live será Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e presidente do Conselho do Brasil Tech Export. Para ele, a live tem como objetivo mostrar mais um exemplo de como o apoio à inovação pode gerar excelentes resultados.

“A Allread é uma empresa inovadora, que surgiu da ideia de alguns colegas universitários que acabaram criando uma startup de sucesso. Nessa trajetória foi fundamental o apoio do hub de inovação do porto de Barcelona”, comentou Caputo.

A live é mais um evento promovido pelo conselho de tecnologia do Grupo Brasil Export e entrou de vez dentro do calendário de fóruns e debates em 2023.

Em fevereiro, foi realizada na capital paulista a primeira edição do Encontro de Soluções Tecnológicas para o Setor Logístico/Portuário. O evento, também com promoção do Brasil Tech Export, reuniu fornecedores de tecnologia e executivos das empresas portuárias e teve como foco os normativos decretados pela Receita Federal, que estabelecem novas regras para procedimentos de alfandegamento.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 02/05/2023*

## REGIÃO SUL - WORKSHOP ABORDA ATIVIDADES DO PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL EM PORTO ALEGRE

PGA do porto gaúcho é realizado em conjunto com a Universidade Federal do Rio Grande do Sul, por meio de acordo com a Portos RS

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

A Diretoria de Meio Ambiente da Portos RS participou de um workshop com o objetivo de acompanhar as atividades do Programa de Gestão Ambiental (PGA) do Porto de Porto Alegre. Foram apresentadas as ações realizadas nas suas categorias de subprogramas, como monitoramento, gestão e integrados.

O PGA do Porto de Porto Alegre é realizado em conjunto com a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), através de contrato assinado com a Autoridade Portuária. Dentre os avanços anunciados, estão a modelagem de dispersão de óleo e a incorporação de sensores remotos de nível ao Programa de Monitoramento Hidrossedimentológico e de Qualidade da Água.

O workshop, que foi realizado na última semana, marcou também a inserção da dimensão segurança do trabalho no Programa de Gestão de Risco Ambiental e pela entrega à Fundação Estadual de Proteção Ambiental (Fepam) das propostas de avanço no licenciamento ambiental do porto da capital.

Participaram do evento o diretor de Meio Ambiente da Portos RS, Henrique Ilha, a gerente de meio ambiente, Mara Núbia Oliveira, o gerente de operações da unidade, Matheus Evangelho, a assessora técnica, Katryana Madeira, os coordenadores de comunicação e educação socioambiental, Luciana Roldão, e de fiscalização e controle de emergência, Bernardo Jorge, e a coordenadora da equipe multidisciplinar da UFRGS, Tatiana da Silva.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 02/05/2023*

### REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS: SINDICATOS ADOTAM CAUTELA SOBRE NOVO AGENDAMENTO PARA CAMINHÕES

Entidades não estão certas sobre a eficácia da mudança, que passa a valer a partir de hoje, e querem ver como isso irá funcionar na prática

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



**Inicialmente, o novo horário estava previsto para ser implantado em 1º de abril, mas a pedido dos sindicatos, ele foi prolongado até maio**  
**Crédito: Divulgação**

**OS CAMINHÕES FICAM ESTACIONADOS AGUARDANDO A CHAMADA NOS TERMINAIS PORTUÁRIOS. SEGUNDO A APS, A JANELA PARA ESTAS CARGAS CONTINUA SENDO**

Os sindicatos ligados ao transporte rodoviário que vai até o Porto de Santos adotaram certa cautela para opinar sobre a decisão da Autoridade Portuária (APS) a respeito do agendamento da recepção de caminhões no cais santista. A partir de hoje (2) ele passa a ser de duas horas posteriores à janela, valendo para veículos de carga solta e containerizada. Para o Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), o período servirá como teste e a sua eficácia será discutida mensalmente.

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. A partir de hoje será de duas horas.

Inicialmente, o novo horário estava previsto para ser implantado em 1º de abril, mas a pedido dos sindicatos, ele foi prolongado até maio.

“A SPA nos chamou, sentamos juntos com os terminais, em que apresentaram as alegações deles. Se a gente aceitasse a alteração, eles estariam disponibilizando mais janelas. Além disso, se comprometeram de que isso seria um teste. Não correspondendo à eficácia, o período de agendamento retornaria para cinco horas. Pedimos que se segurasse mais um mês. Até por conta das obras do cais, as situações de trânsito e congestionamento, sabíamos que teríamos problemas reduzindo o horário. Vamos esperar para ver o que vai acontecer. A gente entende que tem que ter uma isonomia. O granel tem seis horas, porque o contêiner vai ficar três”, questionou André Neiva, presidente do Sindisan.

A APS informou que para os caminhões de granel 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.



Conforme Neiva explicou, a partir da data de implantação do novo horário de agendamento, a Autoridade Portuária de Santos fará reuniões mensais com sindicatos, operadores portuários e demais associações sobre a eficácia da nova regra.

“Não houve percepção de problemas primeiro porque o volume caiu muito. A demanda por janelas não foi grande. Agora, com a chegada da safra, há uma previsão que vai dar, sim, problema com esse agendamento. Mas precisamos aguardar e ver na prática como vai ser”, afirmou.

### Sindicam

Quem também segue na linha do Sindisan é Luciano Santos, presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam). Segundo ele, será preciso sentar, se reunir e estudar sobre a questão do horário.

“Estamos falando já da terceira mudança e (sobre) essa algo me diz que vai dar ruim. O Porto de Santos não tem o escoamento rápido como eles (APS) imaginam. Anteriormente já estava bem ruim a situação e agora vai ficar pior. Tenho certeza que vai haver conflitos e teremos de rever essa questão”, disse.

A Autoridade Portuária de Santos enumerou algumas melhorias na logística do porto a partir do novo agendamento:

- 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.

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: 02/05/2023

## REGIÃO NORDESTE - MINISTÉRIO PLANEJA NOVO MODELO DE FINANCIAMENTO PARA FINALIZAR 300 KM DA TRANSNORDESTINA

Ferrovia possibilita ligação de Eliseu Martins, no Piauí, até o Porto do Pecém, no Ceará

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



**A ferrovia já conta com um financiamento aprovado de pouco mais de R\$ 1 bilhão, sendo R\$ 234 milhões do Finor e R\$ 811 milhões do FDNE Crédito. Divulgação/Minfra/Arquivo**

O Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MIDR) está desenvolvendo um novo modelo de financiamento para as obras da Ferrovia Transnordestina (TLSA), que atenderá os estados do Piauí, Ceará e Pernambuco. Uma das propostas que está sendo estudada é o uso de recursos do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) e da recompra de cotas do Fundo de Investimento do Nordeste (Finor).

A ferrovia já conta com um financiamento aprovado de pouco mais de R\$ 1 bilhão, sendo R\$ 234 milhões do Finor e R\$ 811 milhões do FDNE. A utilização dos recursos estava suspensa pelo Tribunal de Contas da União desde 2017, mas foi autorizada em julho do ano passado. O tribunal também ampliou para 2029 o prazo final para conclusão dos 300 quilômetros restantes das obras.

“Continuamos na missão de estruturar a nova proposta, em parceria com o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), e também articular com a Sudene (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste) e o Banco do Nordeste para que sejam liberadas as operações já contratadas pela concessionária junto aos Fundos”, explicou o secretário nacional de Fundos e Instrumentos Financeiros do MIDR, Eduardo Tavares.

Em março, Tavares participou de um sobrevoo por um trecho das obras entre os estados do Ceará e Pernambuco, ao lado de representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes (MTrans), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e do TCU.

“O que vimos foi uma operação robusta, com várias frentes sendo concluídas, com mais de 800 km de superestrutura instalada, trilhos em operação e a necessidade desse funding para concluir esses 300 km, que vão terminar a ligação com o porto de Pecém, no Ceará, justamente onde fica a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), que aguarda essa estrutura para o transporte de minério”, afirmou o secretário.

O projeto da Transnordestina prevê a construção de 1.282 km de trilhos, ligando o município de Eliseu Martins, no Piauí, até Porto de Pecém (CE), no Ceará. O objetivo com a ferrovia é transformar a região em polo exportador de minério de ferro e conectar, por trilhos, o sertão e o mar.

O objetivo do Governo Federal é que, até o final da atual gestão, a maior parte possível da ferrovia esteja em funcionamento, como solicitado pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva.

De acordo com o secretário, após toda estruturação da nova proposta aprovada, a concessionária poderá continuar o trabalho padronizado que vem realizando na ferrovia.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 02/05/2023**

## INTERNACIONAL - SECA RESTRINGE TRÂNSITO DE NAVIOS NO CANAL DO PANAMÁ

Condição também ameaça abastecimento de água do país

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



**No Canal do Panamá, a água da chuva é a fonte de energia responsável por mover os navios pelas eclusas, daí a preocupação com a seca Crédito: Divulgação**

A falta de chuvas obrigou o Canal do Panamá a reduzir novamente o tráfego marítimo neste ano, informou a ACP (Autoridade do Canal do Panamá).

A crise de abastecimento de água na região é constante e ameaça o futuro de uma das principais rotas marítimas do mundo, pela qual passam 6% do comércio global, principalmente mercadorias dos EUA, China e Japão.

Nesta temporada de seca, que vai de janeiro a maio, é a quinta vez que a Autoridade Portuária limita a passagem de navios maiores.

Alhajuela e Gatún são os dois lagos artificiais na província caribenha de Colón que fornecem água para o canal —ambos foram afetados pela seca. Foi essa situação que levou a ACP a limitar mais uma vez a profundidade das maiores embarcações que transitam pela via.

No Canal do Panamá, a água da chuva é a fonte de energia responsável por mover os navios pelas eclusas. Esses equipamentos funcionam como elevadores que elevam as embarcações até 26 metros acima do nível do mar para que possam atravessar a cordilheira continental.

Mas, para o trânsito de embarcações acontecer, é preciso cerca de 200 milhões de litros de água doce despejados no mar, o que torna os lagos Alhajuela e Gatún vitais. Mas, segundo a ACP, de 21 de março a 21 de abril deste ano, os níveis de água no Alhajuela caíram de 69 para 62 metros, enquanto no Gatún baixaram de 25,6 para 25,2 metros.

Embora a crise tenha se acentuado, não se compara a 2019, quando todos os alarmes soaram: dos 5,25 bilhões de metros cúbicos de água doce necessários para a via, apenas cerca de 3 bilhões estavam disponíveis.

“A falta de chuvas afeta diversas frentes, principalmente a redução de nossas reservas de água”, declarou à agência de notícias AFP Erick Córdoba, gerente de Água da ACP.

A crise também impacta as operações porque reduz a passagem dos navios Neopanamax — os maiores que transitam pelo canal e os que mais pagam pedágio.

O cenário tem chamado a atenção das autoridades, que temem que a incerteza possa levar as companhias de navegação a favorecer outras rotas.

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.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 02/05/2023**

## PORTUGAL - PORTO DE SETÚBAL É HOMENAGEADO PELOS SEUS 100 ANOS COM EXPOSIÇÃO DE ARTE

Mostra encerrada na última semana reuniu 20 peças do pintor belga radicado em Portugal Eddy Van Calsteren

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



**A “Porto de Setúbal, 100 Anos de História, Imagens que Ficam” esteve aberta ao público no Forte de Albarquel, na cidade portuguesa que abriga o complexo portuário**  
**Crédito: Divulgação**

Um dos eventos que fazem parte do programa de comemorações do centenário do Porto de Setúbal, em Portugal, teve seu encerramento no último dia 29. A exposição “Porto de Setúbal, 100 Anos de História, Imagens que Ficam”, reuniu 20 peças do pintor belga radicado na cidade portuária portuguesa Eddy Van

Calsteren.

A mostra organizada pela Administração do Porto de Setúbal (APSS) esteve aberta ao público desde o dia 14 de abril no Forte de Albarquel, e recebeu a visita de autoridades, como o presidente da APSS, Carlos Correia, o presidente da Câmara Municipal de Setúbal, André Martins e pelo embaixador da Bélgica em Portugal, Serge Wauthier.

Carlos Correia disse que o objetivo da reunião de imagens do complexo foi mostrar “um porto que tem se desenvolvido em harmonia com a cidade, valorizando o patrimônio, a natureza e os ecossistemas circundantes, integrando-se numa das mais belas baías do mundo”.

O presidente da APSS declarou ainda que a exposição trouxe “não só a beleza da cidade e do estuário, como também as raízes do porto na convivência dos navios, embarcações de pesca e recreio com o rio Sado e a Serra da Arrábida, marcando uma coexistência pacífica e benéfica para o desenvolvimento da cidade”.

Ele destacou que, atualmente, a relação simbiótica entre portos e cidades em termos espaciais, sociais e culturais é um elemento fundamental para enfrentar os novos desafios dos transportes no desenvolvimento urbano e sustentabilidade ambiental.

“Uma percepção positiva da atividade portuária pelas comunidades locais é cada vez mais uma forte vantagem competitiva, indispensável para captar mais investimentos, em particular nos domínios da inovação tecnológica, das novas energias e da logística avançada, geradores de emprego e indutores do desenvolvimento do porto e da economia da região”, concluiu Correia.

O presidente da Câmara Municipal de Setúbal, André Martins, também valorizou a ligação existente entre a cidade e o porto, destacando a contribuição da atividade portuária para o desenvolvimento da região ao longo de cem anos de história do Porto de Setúbal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/05/2023

### NACIONAL – SANTOS EXPORT 15 E 16 DE MAIO – BLUS MED CONVENTION CENTER – SANTOS – SP

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



**SANTOS EXPORT**  
**2023**

**VISITAS A TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS**

**Brasil Terminal Portuário (BTP) - em operação**

**Terminal da Eldorado Brasil Celulose - em construção**

\* Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

**BE NEWS**

**+** Participação exclusiva para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas

**SANTOS EXPORT**  
15 e 16 de maio

Blue Med Convention Center  
Santos - SP

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

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/05/2023



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

### COPERSUCAR: COMITÊ DO RENOVABIO E NOVAS METAS ENALTECEM COMPROMISSO BRASILEIRO A FAVOR DO CLIMA

*Informações: Guia Marítimo (2 de maio de 2023 )*

O Ministério de Minas e Energia publicou na manhã desta quarta-feira, 26/4, um novo decreto que confirma a retomada da Política Nacional dos Biocombustíveis, o RenovaBio, anunciando como meta do programa evitar as emissões de 37,47 milhões de toneladas de carbono na atmosfera em 2023. A publicação ainda incluiu a reestruturação do Comitê RenovaBio, adequando-o à nova composição do Governo Federal, com todos os ministérios que têm interface com esta política.

De acordo com Luís Roberto Pogetti, Presidente do Conselho da Copersucar, este movimento fortalece e dá credibilidade ao Brasil no cenário internacional.

***“Além de contribuir com o compromisso do País em reduzir pela metade as suas emissões de carbono, a decisão de manter a meta e o prazo de doze meses para comprovação foi acertada, uma vez que isso dá a segurança e previsibilidade necessária ao Programa e aos seus participantes. Com certeza foi um passo importante para termos um mercado de créditos mais estável e com menor interferência”.***

O executivo ainda enaltece que a adoção do Comitê RenovaBio com o objetivo de proporcionar uma administração mais eficiente e completa, fará com que o Programa ganhe ainda mais força e participação, incluindo setores essenciais da nossa economia.

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

*Data: 02/05/2023*

## DP WORLD TRAZ MAIOR VELA OCEÂNICA DE MULHERES PARA SANTOS

*Informações: Santaportal (2 de maio de 2023 )*

O Veleiro oceânico The Maiden Factor visitará o Brasil pela primeira vez entre os dias 2 e 10 de maio, e atracará no late Clube de Santos. A tripulação é composta por 11 mulheres de nacionalidades diferentes, e chega ao país após aproximadamente 21 dias e 3400 milhas náuticas percorridas, saindo da Cidade do Cabo, na África do Sul. O veleiro Maiden viaja o mundo promovendo a educação de meninas, que tem pouco ou nenhum acesso a recursos básicos, além da proteção dos oceanos. Sua chegada a Santos simboliza a sinergia com as causas do projeto, já que a cidade litorânea foi pioneira ao transformar cultura oceânica em política pública em 2021.

A vela oceânica possui 58 pés (cerca de 18 metros de comprimento) e cinco metros de boca. O mastro da embarcação é um dos pontos que mais chama a atenção, com cerca de 25 metros de altura.

Em 1989, sob o comando da ex-velejadora britânica Tracy Edwards MBE, foi formada a primeira equipe do Maiden Factor, composta inteiramente por mulheres. Na atual expedição, a tripulação zarpar de Dubai, atravessou o Canal de Suez e o Mediterrâneo, cruzou o Atlântico e chegou em Miami, em abril de 2021. O Maiden navegou ainda pela costa leste dos Estados Unidos com várias escalas, incluindo Nova York, Saint John, no Canadá, e Newport, antes de partirem para escalas nos Açores, em Portugal, Dakar, no Senegal, e Cidade do Cabo.

O projeto é patrocinado pelo Grupo DP World, que opera um complexo portuário multipropósito no Porto de Santos. Inclusive, o veleiro atraca prioritariamente nos portos onde a companhia possui operações. A empresa impulsiona o projeto a levantar fundos e apoiar comunidades em todo o



mundo, permitindo que meninas tenham acesso à educação de qualidade. Os projetos apoiados têm como objetivo capacitar e apoiar garotas para que possam atingir seu potencial e criar um futuro melhor, destacando-se em diferentes oportunidades de carreira. O Maiden Factor coloca pauta um assunto relevante para ser discutido, especialmente considerando que a indústria náutica é historicamente dominada por homens.

“A vinda do veleiro ao Brasil reforça nosso compromisso com a inclusão e o desenvolvimento feminino no setor logístico e portuário. Este é um movimento que ocorre desde o início das operações da DP World em Santos, em 2013. De lá para cá, aumentamos em mais de 130% a participação de mulheres nas operações. Somos um dos terminais que mais as emprega no Porto de Santos, com mulheres atuando em todas as áreas da empresa”, afirma Fábio Siccherino, Diretor-Presidente da DP World.

O propósito do Maiden está alinhado às três áreas de foco da Estratégia Global de Sustentabilidade da DP World, ‘Nosso Mundo, Nosso Futuro’: Mulheres, Educação e Água. Estratégia essa que, por sua vez, é baseada nos ODS da ONU.

Para a tripulação do Maiden Factor, conquistar novos territórios significa difundir os projetos e garantir que mais pessoas sejam beneficiadas, seja por projetos de educação ou pela preservação do meio ambiente. “Nunca a educação das meninas foi tão importante: mais de 130 milhões de meninas ao redor do mundo não estão recebendo educação. Após a pandemia e conflitos mundiais, estima-se que mais de 11 milhões não retornarão à escola ou poderão acessar o ensino à distância. Por isso, velejamos com propósito, unindo o que fazemos de melhor e o que amamos”, afirma Marie Claude Heys, líder da tripulação.

O Veleiro ficará atracado no late Clube de Santos entre os dias 2 e 10 de maio.

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

*Data: 02/05/2023*

## **AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS VAI CEDER ÁREA DE ARMAZÉNS PARA A PREFEITURA**

*Informações: Diário do Litoral (2 de maio de 2023)*

A Autoridade Portuária de Santos (APS) vai ceder a área dos armazéns 5 e 6, que já não existem mais, para a Prefeitura Municipal da cidade. O espaço será utilizado como uma área aberta dentro do projeto de revitalização do bairro Valongo, no Centro Histórico.

O contrato de cessão de uso gratuito será assinado na terça-feira (2), em um evento que contará com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, às 8h30, na Associação Comercial de Santos.

Na ocasião, questões que envolvem o projeto de revitalização do Valongo serão discutidas com representantes da APS, da Prefeitura de Santos, com o presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos e deputado federal Paulo Alexandre Barbosa, entidades e demais interessados.

A ideia da Prefeitura para o projeto completo é transformar a área entre os armazéns 4 e 7, entre as ruas da Constituição e Riachuelo, no centro da cidade, em um espaço de lazer e convivência até 2026, dentro do conceito da relação porto-cidade.

Chamado de Parque Valongo, o projeto que está em elaboração prevê acesso ao canal do porto, novo mobiliário, áreas de contemplação, espaço para eventos, atividades esportivas, de lazer e culturais.

A proposta visa acompanhar o processo de transformação do Centro, planejado pela prefeitura.

Parque Valongo



O projeto do novo parque público é fruto de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) entre Ministério Público Estadual (MPE) e Autoridade Portuária (SPA). A obra é também uma forma de compensação aos moradores da cidade pelos impactos da atividade portuária.

A ideia é que o armazém 4 seja integrado ao parque e se torne um espaço para atividades culturais, sob gestão da Prefeitura, enquanto o armazém 7 ficará sob responsabilidade da APS, que deve destiná-lo a atividades educacionais e tecnológicas em parceria com universidades.

Já o espaço entre os armazéns 5 e 6, que será cedido, será planejado para ser uma área aberta.

Ainda é preciso realizar consultas e audiências públicas com a sociedade civil visando obter contribuições para o desenvolvimento do novo espaço.

Os investimentos giram em torno de R\$ 15 milhões. Segundo a Prefeitura, “se tudo correr como o planejado”, os projetos devem ser concluídos ainda neste ano e o início das obras em até 12 meses, com conclusão em dois anos.

Governo do Estado ainda precisa ser consultado

A área utilizada por pessoas que fazem a travessia de barcas Santos-Guarujá, assim como por empresas portuárias para embarque de funcionários, está situada entre os armazéns 4 e 7, local que receberá o Parque Valongo.

Como o espaço pertence ao Governo do Estado e às empresas do porto, a readequação do local ainda precisa ser discutida entre a Municipalidade, o governo estadual e as companhias.

Também está previsto que o Terminal Marítimo de Passageiros, hoje situado no Macuco, seja transferido para a área dos armazéns 1, 2 e 3. A alteração está no planejamento da Autoridade Portuária, e visa aproximar o turismo marítimo do Centro da cidade, também contribuindo para a retomada da região.

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

*Data: 02/05/2023*

## **EMAP E FAPEMA DISCUTEM PROGRAMA PORTO DO FUTURO EM REUNIÃO DE PARCERIA**

*Informações: Porto do Itaqui (2 de maio de 2023)*

Nesta quinta-feira, 27, o presidente Gilberto Lins e a equipe de Inovação da EMAP receberam o presidente da Fundação de Amparo à Pesquisa no Maranhão (FAPEMA), Nordman Wall, acompanhado por outros representantes da instituição. Além de visita técnica à área primária, discutiu-se sobre o Programa Porto do Futuro, parceria firmada em 2022, que terá novas iniciativas em 2023.

O Porto do Futuro tem o propósito de fomentar a pesquisa, o desenvolvimento e a inovação (PD&I) e preparar profissionais do Maranhão para atuarem nos setores portuário, marítimo e logístico, relacionados às cargas já existentes ou que possam vir a ser movimentadas pelo Porto do Itaqui e suas respectivas cadeias produtivas.

O objetivo dessa iniciativa é promover uma aproximação entre o porto e a cidade, estabelecer um ambiente propício à inovação, desenvolver soluções criativas para os desafios concretos do setor portuário e criar oportunidades para a região.

“Ao longo dos anos temos quebrado diversos recordes de movimentação e nosso objetivo é, além disso, ser um centro de inovação, aumentando o conhecimento sobre o setor portuário. O programa já obteve resultados significativos e, através dessa parceria, buscamos alcançar ainda mais, alavancando as cadeias produtivas relacionadas ao Porto do Itaqui.”, disse Deborah Baesse, gerente de Comunicação e Inovação da EMAP.



Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 02/05/2023

## RODOVIAS CONCEDIDAS DE SP AMPLIAM PONTOS DE RECARGA PARA CARROS ELÉTRICOS

Informações : Governo do Estado de São Paulo (2 de maio de 2023 )

paulistas, a malha viária concedida pelo Governo de São Paulo tem recebido investimentos para implantação de corredores elétricos equipados com pontos de carregamento para esses veículos. Atualmente, esses corredores contam com 15 pontos de recarga em vias concedidas, facilitando a vida dos usuários de carros elétricos que precisam viajar pelas rodovias paulistas.

Uma das premissas da ARTESP em relação aos novos contratos de concessão é investir em atividades sustentáveis, como compensações ambientais para emissões de CO2, uso de energias limpas (painéis solares) e a utilização, por parte das concessionárias, de veículos elétricos nas operações viárias e no apoio aos usuários.

“São Paulo quer ser líder no processo de transição energética. Todo o Brasil vai ganhar muito com isso”, afirma o governador Tarcísio de Freitas, cuja gestão prioriza o incentivo à adoção de tecnologias mais sustentáveis em diversos modais de transporte para a redução da emissão de gases poluentes na atmosfera.

O superintendente da Gerência de Operações da ARTESP, Ailton Araújo Brandão, adota tom semelhante:

***“Os corredores de abastecimento não atendem apenas aos usuários que optaram por esse tipo de veículo, mas também promovem uma postura de defesa do meio ambiente”, ressalta Ailton Araújo Brandão.***

Confira abaixo os pontos instalados para carregamento das baterias de veículos elétricos ou híbridos plug-in, totalmente gratuitos:

Pontos de abastecimento da malha concedida:

### **Ecopistas – são cinco pontos na malha da concessionária:**

- Rodovia Ayrton Senna (SP 070) km 19, pista leste (sentido interior)
- Rodovia Ayrton Senna (SP 070) km 28, pista leste (sentido interior)
- Rodovia Ayrton Senna (SP 070) km 59, pista leste (sentido interior)
- Rodovia Ayrton Senna (SP 070) km 92, pista leste (sentido interior)
- Rodovia Ayrton Senna (SP 070) km 114, pista oeste (sentido capital)

### **Ecovias – três pontos**

- Rodovia Anchieta (SP-150) km 19, pista norte-marginal (sentido capital)
- Rodovia Anchieta (SP-150) km 40, pista sul (sentido litoral)
- Rodovia dos Imigrantes (SP-160) km 62, pista norte (sentido capital)

### **ViaRondon – um ponto**

- Rodovia Marechal Rondon (SP 300) km 350, pista leste

### **Rodovias do Tietê – seis pontos**

- Rodovia Jornalista Francisco Aguirre Proença (SP-101) km 14,3, pista leste
- Rodovia Comendador Mário Dedini/Rodovia do Açúcar (SP-308) km 120,2 pista sul





- Rodovia Marechal Rondon (SP 300) km 172,6, pista oeste
- Rodovia Marechal Rondon (SP 300) km 225,5, pista oeste
- Rodovia Marechal Rondon (SP 300) km 288,2 pista leste
- Rodovia Prof. João Hipólito Martins (SP-209) km 137, pista norte

### Tipos de veículos elétricos

Veículo 100% elétrico (BEV): alimentado por uma bateria abastecida por meio da rede elétrica. Com a bateria carregada, alguns veículos têm autonomia para rodar de 150 km a 400 km, dependendo do modelo.

Veículos híbridos (HEV): são movidos por dois tipos de propulsores, elétrico e a combustão (gasolina/álcool/diesel). As baterias que movem o motor elétrico são abastecidas pelo propulsor a combustão, que serve como gerador, ou com a frenagem regenerativa. Não é carregado em pontos de recarga.

Híbrido plug-in (PHEV): Tem motor a combustão e elétrico. Nesse caso, porém, o propulsor elétrico é recarregado em pontos de recarga como os instalados na malha concedida.

Vantagens do carro elétrico: Não geram gases poluentes, o custo da manutenção é mais barato (não exige a revisão constante a exemplo dos motores a combustão); tem menor custo de abastecimento; e são mais silenciosos.

### Sobre a ARTESP

A ARTESP – Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – regula o Programa de Concessões Rodoviárias do Governo do Estado de São Paulo há mais de 20 anos. Sob sua gerência, estão 20 concessionárias, que atuam em 11,1 mil quilômetros de rodovias, o que representa quase 41,1% da malha estadual, abrangendo 335 municípios.

A Agência também fiscaliza o Transporte Intermunicipal de Passageiros, exceto nas Regiões Metropolitanas de São Paulo, de Campinas, da Baixada Santista, do Vale do Paraíba/Litoral Norte e Sorocaba. Dentre as ações, realiza auditoria de frota, garagem e instalações, ações fiscais na operação das linhas regulares, nos terminais rodoviários e nas rodovias. Além disso, a ARTESP é responsável pela regulação da concessão de 27 aeroportos regionais.

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

*Data: 02/05/2023*

### ECOVIAS PROMOVERÁ AÇÕES DO MAIO AMARELO PARA OS USUÁRIOS DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES

*Informações: Diário do Litoral (2 de maio de 2023)*

A Ecovias, responsável pelo Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), em apoio ao Observatório Nacional de Segurança Viária, inicia na próxima segunda-feira, dia 2, as ações de conscientização do Maio Amarelo, com o tema “No trânsito, escolha vida”. O Movimento Maio Amarelo, que comemora 10 anos, convida os usuários a refletirem sobre o respeito e a responsabilidade no trânsito.

As atividades iniciam nesta terça-feira (2) e fazem parte do Programa de Redução de Acidentes (PRA) da concessionária, que estuda as ocorrências no SAI e realiza ações durante todo o ano em diferentes trechos com foco na segurança viária. A programação completa, que pode ser conferida abaixo, traz iniciativas para os mais diversos usuários das rodovias: pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas de veículos de passeio e caminhoneiros.

### Ações para pedestres

Na abertura da campanha, será realizado o Café na Passarela, que está programado para ocorrer nesta terça-feira (2), às 7h, no km 60 da Via Anchieta, sentido Litoral. Nessa ação, pedestres são incentivados a sempre usarem a passarela para fazer a travessia pela rodovia.



Na abertura da campanha, será realizado o Café na Passarela, que está programado para ocorrer nesta terça-feira (2), às 7h, no km 60 da Via Anchieta, sentido Litoral. Nessa ação, pedestres são incentivados a sempre usarem a passarela para fazer a travessia pela rodovia.

### **Pit Stop Veja Ciclista – Orientação aos Ciclistas**

Os ciclistas contarão com duas atividades da ação Veja Ciclista, voltadas especialmente para aquelas pessoas que usam a bicicleta para se deslocar no dia a dia. Os usuários recebem dicas de como trafegar com segurança pelas margens da rodovia, além de coletes refletivos para proporcionar mais segurança ao trafegar pelas rodovias, principalmente, à noite. A primeira ação será realizada no Km 8 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-248), no dia 8 (segunda-feira), às 7h. Já a segunda será realizada no dia 13 (sábado), na Via Anchieta, km 28, sentido litoral (em frente à Ilha de Capri).

### **Pit Stop Passeio**

Os motoristas de veículos de passeio poderão participar do Pit Stop Passeio na praça de pedágio do Piratininga, no km 32 da Imigrantes, no dia 24 (terça-feira), às 7h. Os usuários que passarem pelo local serão informados sobre como fazer um check-up em seus veículos, com o objetivo de identificar se estão em boas condições de tráfego, e receberão dicas sobre direção segura.

### **Ações de conscientização dos caminhoneiros**

Os motoristas profissionais também receberão atenção especial no Maio Amarelo. Serão realizadas duas atividades voltadas para a segurança viária deste público. A primeira delas está mais relacionada à saúde do caminhoneiro e será realizada no Pátio de Descanso da Via Anchieta, no km 40.

### **Programa de Redução de Acidentes (PRA)**

Esta e outras atividades desenvolvidas pela concessionária ao longo do ano fazem parte de um esforço contínuo em reduzir o número de acidentes e mortes nas rodovias do SAI, por meio do Programa de Redução de Acidentes (PRA), formado por colaboradores de diferentes áreas técnicas da empresa.

Os participantes do PRA unem dados e conhecimento sobre as rodovias do SAI para identificar pontos onde estatisticamente há risco de acidentes, isto é, locais onde os usuários não utilizam corretamente as sinalizações e os equipamentos de segurança viária.

Dados da concessionária apontam que ações como essas têm garantido bons resultados na diminuição de ocorrências no SAI. Em 2022 foram registrados 3.920 acidentes e 84 mortes no SAI. Em relação a 1999, primeiro ano completo sob administração da Ecovias, as mortes diminuíram 43% (de 149 para 84) e os acidentes caíram 45% (de 7.147 para 3.920).

Todas as ações realizadas pela equipe do PRA têm o apoio da Agência de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp)

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

*Data: 02/05/2023*



### PROTAGONISMO DE MINISTÉRIO NO CONSELHO DA PETROBRAS É NATURAL, DIZ SILVEIRA

“Eu já disse e repito: eu acho que a política de preços da Petrobras é algo que tem que ser rediscutido”

Por Hanrikson de Andrade 2 de maio de 2023 Em Biocombustíveis, Combustíveis, Petróleo e gás, Política energética



*Ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante coletiva em fevereiro de 2023 (Foto Tauan Alencar/MME)*

BRASÍLIA – O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD/MG), afirma que é “natural” o fato de o ministério ter protagonismo no conselho da Petrobras.

“A União, que o ministro de Minas e Energia representa, é a controladora da Petrobras. E nós temos que ter a coragem de dizer isso em alto e bom tom”, diz o ministro.

Na semana passada, o governo federal concluiu a escolha dos conselheiros da companhia, indicados neste novo governo Lula. Quatro secretários foram eleitos – três de Silveira e um da Casa Civil, de Rui Costa (PT).

“É natural que a União tenha os seus seis conselheiros, que possam assim discutir com a diretoria executiva da Petrobras um bom planejamento para a empresa”. O ministro falou com exclusividade à ebr na sexta (28/4), durante a abertura da safra mineira de cana, em Uberaba (MG).

A definição da lista do conselho da Petrobras, que será responsável por discutir a política de preços de combustíveis no país, foi o estopim de uma crise entre Silveira e o presidente da estatal, Jean Paul Prates.

O PPI é um modelo que desagrada a ambos. A tendência, segundo o ministro, é que a discussão sobre a formação dos preços da gasolina, do diesel e demais combustíveis tenha início à medida que as primeiras reuniões do conselho ocorram.

“Agora começam as reuniões do conselho. Eu já disse e repito: eu acho que a política de preços da Petrobras é algo que tem que ser rediscutido. Isso foi dito por nós todos na campanha. Vai ser feita de forma aberta, publicizada, extremamente transparente.”

Questionado sobre a relação com Prates, Silveira respondeu que cada um tem uma função a cumprir no comando da companhia.

“Olha, os pingos têm que ser colocados no is. O Jean Paul é o presidente da empresa. Portanto, é o responsável pela condução da diretoria executiva da empresa. A União, que o ministro de Minas e Energia representa, é controladora da Petrobras. E nós temos que ter a coragem de dizer isso em alto e bom tom”, reforçou.

A lista de conselheiros da União demonstrou influência de Silveira junto ao Planalto e inclui o novo presidente do colegiado, o secretário Pietro Mendes, de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (SPG).

Além de comandar a área técnica responsável por projetos prioritários da pasta – a exemplo do Gás para Empregar –, Pietro Mendes tem representado o ministro em eventos com ou primeiro escalão do governo e parlamentares.



A União elegeu Mendes, Efrain da Cruz (secretário executivo), Vitor Saback (mineração) – os três do MME –, Bruno Moretti (Casa Civil), o ex-ministro Sérgio Rezende e o próprio Jean Paul Prates para o conselho da Petrobras. Veja o resultado da assembleia em Pietro Mendes é eleito presidente de novo conselho da Petrobras.

### **‘Perfil conciliador’ e a busca por autossuficiência**

Silveira disse ainda que tem “perfil conciliador” e que pretende buscar a “boa política” na relação com a diretoria executiva da Petrobras, com foco na expansão da produção interna de combustíveis — a fim de reduzir a dependência das importações.

“Todos que me conhecem sabem do meu perfil conciliador. Como mineiros, nós gostamos de exercitar a boa política. E a boa política é aquela que constrói através do diálogo, da busca de convergência, olho no olho”.

“E é assim que eu acho que vão agir os conselheiros da Petrobras: buscando transparência na empresa, foco no investimento para buscar autossustentabilidade na produção de gasolina.”

Silveira afirmou que o MME tem dados que mostram que a modernização da estrutura atual de refino no Brasil, aliada à produção de etanol e renováveis, permitiria ao país pensar em atingir a autossuficiência de combustíveis, primeiro da gasolina; e futuramente, do diesel.

“Nós temos que perseguir isso com muita determinação. E vamos fazê-lo com muito trabalho e sempre focado na orientação do presidente Lula, que é melhorar a qualidade de vida do povo brasileiro.”

### **Políticas para o mercado de combustíveis**

Em entrevistas recentes, o ministro tem batido na necessidade de reduzir a exposição brasileira às exportações de combustíveis. Até o momento, o governo já anunciou algumas medidas:

- Óleo da União para o refino doméstico. O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) determinou o início de estudos para utilizar a parcela do óleo da União, comercializado pela PPSA, no abastecimento do mercado interno. Serão quase 1 milhão de barris/dia no pico de produção dos campos atuais, segundo projeções. Até o momento, todas as cargas da partilha foram vendidas diretamente para Petrobras e outras petroleiras: Governo quer direcionar petróleo da União para refinarias no Brasil.
- Combustível do Futuro. Conjunto de novas políticas para atendimento à demanda do mercado de aviação por combustíveis sustentáveis (SAF), captura de carbono, e integração do Renovabio, o mercado de carbono regulado do setor de distribuição de combustíveis, com o Rota 2030, das diretrizes de eficiência da indústria automotiva. Projeto de lei será enviado à Câmara. Programa herdado do governo Bolsonaro (PL), iniciado no MME de Bento Albuquerque, quando Pietro Mendes foi diretor de Biocombustíveis (DBIO) e secretário executivo adjunto. Relembre: Que fim levou o Combustível do Futuro?
- Anidro em 30%. Envio de proposta para o CNPE para início dos trabalhos que levem à elevação do teto de mistura obrigatória de etanol anidro na gasolina comum. Hoje, está em 27,5% (teto), com piso em 18%, por determinação legal: Testes indicam viabilidade de aumentar a mistura de etanol para 30%.
- Retomada do B12. Primeira decisão do governo Lula na área de combustíveis. O governo retomou a mistura obrigatória de biodiesel para 12% – havia sido congelada em 10% – e o cronograma para atingir 15% em 2026: Ministro rebate críticas sobre critérios para elevar mistura de biodiesel

Há gargalos nas projeções de atendimento ao mercado até o fim da década, não apenas na capacidade de refino, mas de desembarque e movimentação de derivados importados.

Na semana passada, o Silveira anunciou que vai propor ao governo federal o início dos estudos para elevar o percentual de etanol anidro na gasolina comum para 30%. Hoje, o biocombustível está em 27,5% (E27), uma política prevista em lei no Brasil.

A substituição de derivados de petróleo por biocombustíveis, gás natural e biometano e a eletrificação de frotas são alternativas para redução da dependência e, em muitos casos, das emissões de gases do efeito estufa (GEE) no transporte.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 02/05/2023**

## **BNDES AVALIA CRITÉRIOS AMBIENTAIS PARA FINANCIAR EMBARCAÇÕES PARA ÓLEO E GÁS**

Sustentabilidade e impacto ambiental entram em agenda de indústria naval, discutida no Fundo de Marinha Mercante (FMM)

**Por Hanrikson de Andrade 1 de maio de 2023 Em Mercado offshore, Petróleo e gás, Política energética, Transição energética**



**Plataforma P-62, construída no estaleiro Atlântico Sul, em Pernambuco (Foto: Divulgação)**

BRASILIA — O BNDES já discute internamente a possibilidade de criar linhas de financiamento para impulsionar a retomada da indústria naval do país — bandeira que é defendida pelo Planalto e conta com apoio de petistas no Congresso Nacional.

Uma das diretrizes discutidas no Fundo de Marinha Mercante (FMM) é estabelecer critérios de impacto ambiental.

Elisa Salomão Lage, chefe do Departamento de Gás Petróleo e Navegação do BNDES, afirmou a deputados, na terça (25/4), que o princípio da sustentabilidade tem sido o norte das conversas dentro do FMM de modo a guiar a destinação de recursos para estaleiros e embarcações.

“A gente nota que essa demanda que começa a surgir tem sido por embarcações mais eficientes, do ponto de vista de consumo de combustíveis e redução de emissões”, disse Elisa, que participou de audiência pública na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle.

“A gente tem atualmente um setor de óleo e gás que volta a ficar aquecido. Volta a demandar plataformas e embarcações de apoio marítimo”.

O banco tem se preocupado em mapear ações com foco ESG dentro do setor de óleo e gás.

A ideia que o BNDES tem hoje é financiar essas embarcações verdes para renovar a frota em operação. Hoje, 12% das embarcações têm mais de 20 anos, citou a diretora.

O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), do qual o BNDES faz parte. A principal fonte de recursos é uma cobrança sobre o frete marítimo.

A dirigente do BNDES explicou aos parlamentares que as discussões em andamento no Fundo de Marinha Mercante são permeadas por outros quatro objetivos, além da construção ou modernização de embarcações mais eficientes

No radar, estão serviços de desmantelamento, e descomissionamento, com critérios de impacto ambiental, em estaleiros.

Eólicas offshore: novo mercado para indústria naval

Além de infraestrutura para indústria naval, demanda para plataformas de petróleo e gás e novas oportunidades no setor de energia eólica offshore — segmento no radar da Petrobras, inclusive como nova frente para os estaleiros nacionais. A companhia estuda investimentos em grandes parques, com torres flutuantes.

“A gente já escuta de empresas esse interesse, e elas estão preparando estudos para esse mercado que pode surgir a partir das petroleiras.”

A dirigente afirmou que estaleiros e armadores já começam a se preparar para atender a esse novo mercado, e empresas vêm procurando o banco em busca de crédito.

Nesta quinta-feira (4/5), no antessala epbr, vamos discutir porquê precisamos de um marco legal para eólicas offshore. Vem com a gente!

Integração de módulos de plataformas

Em relação aos gastos locais com aquisição, construção e integração de módulos das plataformas, Elisa afirmou que esse tipo de investimento também vai aumentar a demanda por novas embarcações de apoio — o que ajuda a renovar a frota e inserir no mercado de óleo e gás tecnologias com foco em ESG.

Há previsão de entrada em operação de 27 novas plataformas até 2031 — boa parte já contratada, que vão gerar demandas ao longo dos anos.

O aumento do número de sistemas de produção também leva à maior demanda por embarcações de apoio. “A gente sabe que a idade da frota [de apoio] já está avançada. Então, vai ser necessário algum tipo de renovação”, comentou. Os membros do FMM também estão de olho, segundo Elisa, no financiamento à construção e integração de estruturas flutuantes para geração de energia offshore.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 02/05/2023*



**JORNAL O GLOBO – RJ**

**LULA ANUNCIA NESTA SEMANA INDICADOS PARA DIRETORIA DO BANCO CENTRAL; VEJA OS COTADOS**

Cargos de diretor de Política Monetária e de Fiscalização estão vagos

*Por Manoel Ventura — Brasília*



***O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o presidente Lula - Foto : Ton Molina/Agência O Globo***

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou, nesta terça-feira, que a definição dos dois novos diretores do Banco Central será feita nesta semana pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Dentro do governo, são ventilados quatro nomes para a diretoria de Política Monetária, de acordo com auxiliares de Lula ouvidos pelo GLOBO. O cargo tem posição de

destaque no debate sobre a taxa básica de juros durante as reuniões do Comitê de Política Monetária (Copom). Ele também se relaciona com o mercado e com as operações de dólar.

Estão no páreo Igor Rocha, Marcello Negro, Paulo Gala e Rodolfo Fróes, segundo integrantes do Executivo.

Rocha é o atual economista-chefe da Fiesp, Igor Rocha, com doutorado em Desenvolvimento Econômico pela Universidade de Cambridge.

Para uma ala do governo, Rocha é visto como alguém que poderia fazer um contraponto ao presidente do BC, Roberto Campos Neto, dentro do Copom na definição da taxa de juros.

Marcello Negro, por sua vez, é assessor especial da Secretaria-Executiva do Ministério da Fazenda — portanto, ligado ao secretário Gabriel Galípolo, braço-direito de Haddad. Antes, foi diretor do banco Fator, onde Galípolo foi presidente.

Paulo Gala é doutor em Economia pela Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, onde é professor. Atualmente, atua como economista-chefe do Banco Master.

Fróes foi um nome já dado como certo, mas a indicação esfriou. Ele foi bombardeado por integrantes do PT. Membros do partido o acusam de ser bolsonarista, com o argumento de que ele doou para o Novo e vem do mercado financeiro.

Nas eleições de 2018, Fróes doou recursos para as campanhas de dois membros do Partido Novo, segundo informações do portal Tribunal Superior Eleitoral. Ele destinou R\$ 5.000 para Paulo Ganime (RJ) e R\$ 1.000 para Vinicius Poit (SP), que se elegeram deputados federais.

### **Fiscalização**

O futuro indicado para a Diretoria de Política Monetária irá substituir Bruno Serra, cujo mandato se encerrou no dia 28 de fevereiro. Ele permaneceu no cargo até esta segunda-feira e participou da última reunião do Copom, que manteve a taxa de juros em 13,75%.

Para a Diretoria de Fiscalização, é dado como certo o nome do servidor de carreira do Banco Central Rodrigo Monteiro. A cadeira atualmente é ocupada por Paulo Souza, cujo mandato também se encerrou em 28 de fevereiro. Esse cargo é costumeiramente ocupado por nomes de carreira do BC.

Após as indicações, eles serão sabatinados pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado e, seus nomes, submetidos à aprovação do plenário da Casa.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 02/05/2023*

## **FINANCIAMENTO DA EXPORTAÇÃO PARA ARGENTINA SÓ OCORRERÁ COM GARANTIA, DIZ HADDAD**

Os presidentes da Argentina e do Brasil se encontram nesta terça-feira

*Por Renan Monteiro, O Globo — Brasília*



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

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta terça-feira que o governo brasileiro e o argentino estão estudando formas de garantia para viabilizar o papel do Brasil como financiador da exportação para o vizinho sul-americano e diminuir o risco de calote.



—Necessariamente haverá garantia para que esse fluxo não seja interrompido. A forma de dar essa garantia é que está sendo estudada, bem, desde janeiro nós estamos trabalhando nesse assunto — disse Haddad.

Os presidentes da Argentina e do Brasil se encontram nesta terça-feira, acompanhados das equipes econômicas dos respectivos países. Alberto Fernandez, aliado de Lula, busca alternativas para evitar maior agravamento da crise no país. Será uma reunião e, posteriormente, um jantar.

Conforme apuração do GLOBO, Fernández almeja o mínimo de US\$ 1,5 bilhão por mês em financiamento à exportação de insumos industriais para a Argentina. O dinheiro seria liberado pelo BNDES, que precisaria do aval do Fundo Garantidor de Exportações (FGE), administrado pelo Ministério da Fazenda.

O ministro da Fazenda diz que cerca de 200 empresas brasileiras não estariam exportando ou recebendo os valores das exportações “retidos” na Argentina em função da falta de dívidas.

— Vamos sentar hoje para verificar se é possível levar uma solução para isso. Obviamente tem que assegurar que os nossos exportadores recebam pelo produto exportado, não pode haver nenhum tipo de dificuldade — disse Haddad.

### **Banco Central**

O ministro Haddad também confirmou a jornalistas que nesta semana serão divulgadas as primeiras indicações do presidente Luiz Inácio Lula da Silva à cúpula do Banco Central.

Os mandatos de Bruno Serra Fernandes, diretor de Política Monetária, e Paulo Souza, diretor de Fiscalização, terminaram em fevereiro. Lula ainda não decidiu os substitutos.

Haddad também foi questionado se já seria possível um corte na taxa básica de juros. O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central tem novo anúncio para esta próxima quarta-feira. O ministro apenas respondeu: "Dá, né".

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 02/05/2023*

## **HADDAD SE REÚNE COM ANDRÉ MENDONÇA PARA DISCUTIR LIMINAR QUE SUSPENDEU VITÓRIA DO GOVERNO NO ICMS**

STJ deu vitória ao governo, mas Mendonça suspendeu os efeitos do julgamento sobre isenção do ICMS na cobrança de impostos federais

*Por Renan Monteiro e Daniel Gullino — Brasília*

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, se reuniu pela manhã com o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), André Mendonça. O magistrado suspendeu os efeitos do julgamento do Superior Tribunal de Justiça (STJ) sobre os benefícios fiscais do ICMS, na quarta-feira passada.

Está em jogo a exclusão dos benefícios do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) da base de cálculo do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

— Eu creio que nós fomos felizes na explicação e obviamente que isso deve ter um desfecho imagino que rápido no STF — disse Haddad sobre a reunião com o ministro do STF, em conversa com jornalistas na Fazenda.

A assessoria de Mendonça confirmou o teor do encontro e disse que a reunião foi "tranquila" e durou cerca de 30 minutos.

Antes do anúncio do STJ - favorável ao governo - Haddad havia declarado que o julgamento poderia “mudar completamente o horizonte fiscal do país”. De acordo com as diretrizes do Projeto de Lei de



Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2024, a decisão tem impacto estimado de R\$ 47 bilhões no ano que vem.

— Nós tivemos uma vitória importante no STJ. Foi 9 a 0. Só não foram 10 porque o presidente só vota em caso de desempate. Eu fui explicar, com muito respeito ao ministro, a diferença entre a decisão tomada sobre o PIS/Cofins e a decisão sobre IR e Contribuição Social. É completamente diferente — disse Haddad, após a reunião com Mendonça.

A decisão de magistrado foi dada, em caráter liminar, atendendo o pedido da Associação Brasileira do Agronegócio (Abag). O argumento é que a Suprema Corte já tratar de tema semelhante e a decisão do STJ poderia entrar em conflito. Ou seja, são dois processos sobre temas semelhantes.

— Como o STF irá abordar a tributação de benefícios fiscais concedidos pelos Estados e DF, que podem ter naturezas distintas, o ministro André Mendonça entende que a tese a ser firmada pode acabar impactando o julgado do STJ, que também trata sobre a temática dos benefícios fiscais — avalia Luiza Leite, advogada tributarista.

- O ministro André Mendonça determinou a suspensão do julgamento do STJ sobre a possibilidade de excluir os benefícios fiscais relacionados ao ICMS - tais como redução de base de cálculo, redução de alíquota, isenção, imunidade, diferimento, entre outros - da base de cálculo do IRPJ e da CSLL.
- Iasmin Gonçalves, também advogada tributária, explica que a decisão de Mendonça ocorreu com base em outro processo, que tramita no STF. Este segundo trata da possibilidade de excluir da base de cálculo do PIS e da COFINS os valores correspondentes a créditos presumidos de ICMS - incentivos fiscais concedidos pelos Estados e pelo Distrito Federal.

— Ambos vão afetar a base de cálculo do ICMS, como vai ser calculado esse imposto de competência estadual. Entendo que há possibilidade de conflito entre essas decisões, caso o STJ decida de uma forma e o STF decida de outra, o que ocasionaria uma insegurança jurídica enorme entre as relações dos contribuintes com o Fisco — analisa a advogada Iasmin Gonçalves.

A disputa ocorre no momento em que o governo Lula tenta aumentar a arrecadação para sustentar as bases do novo arcabouço fiscal. Para atingir as metas do regramento para as contas públicas, o governo precisa de aproximadamente R\$ 150 bilhões em aumento de arrecadação.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 02/05/2023*

## ‘O PODEROSO CHEFÃO DA IA’ DEIXA O GOOGLE E AVISA SOBRE O PERIGO À FRENTE

Por quase meio século, Geoffrey Hinton alimentou a tecnologia que hoje está no coração de chatbots como o Chat GPT. Agora ele teme que isso cause sérios danos.

*Por Cade Metz, do The New York Times — Toronto*



***Geoffrey Hinton está deixando o Google para poder compartilhar livremente sua preocupação de que a inteligência artificial possa causar sérios danos ao mundo. Chloe Ellingson/The New York Times***

Geoffrey Hinton era um pioneiro da Inteligência Artificial (IA). Em 2012, o doutor Hinton e dois estudantes de pós-graduação da Universidade de Toronto criaram uma tecnologia que se tornou a base intelectual para os sistemas de IA que grandes companhias acreditam ser a chave para o futuro.

Na segunda-feira, no entanto, ele oficialmente se juntou a um coro de críticos, que dizem que essas mesmas companhias estão correndo em



direção ao perigo por conta de sua campanha agressiva para criar produtos baseados em inteligência artificial generativa, a tecnologia que se popularizou com chatbots como o Chat GPT.

Doutor Hinton disse que deixou seu emprego no Google, onde trabalhou por mais de uma década e se tornou uma das vozes mais respeitadas na área, para falar livremente sobre os riscos da inteligência artificial. Uma parte dele, diz, agora lamenta o trabalho de sua vida.

“Eu me consolo com a desculpa habitual: se eu não tivesse feito isso, alguém teria”, disse Hilton durante uma longa entrevista na semana passada na mesa de jantar de sua casa em Toronto, a uma curta caminhada de distância de onde ele e seus estudantes fizeram a grande descoberta.

A jornada da inteligência artificial inovadora para a apocalíptica marca um momento particular para a indústria de tecnologia e talvez o seu ponto de inflexão mais importante em décadas. Líderes da indústria acreditam que os os novos sistemas de IA podem ser tão importantes quanto a introdução do navegador da internet no início dos anos 1990 e podem levar a avanços em áreas que vão desde a pesquisa de drogas até a educação.

Atendentes, professores, contadores: veja as profissões mais impactadas pela inteligência artificial Mas o medo de liberar algo perigoso na natureza está sendo o tormento de muitos membros da indústria. A IA generativa já pode ser uma ferramenta de desinformação. Logo, pode se tornar um risco para empregos. Em algum momento, dizem os maiores temores da tecnologia, pode ser um risco para a humanidade.

“É difícil ver como você pode impedir que maus atores o usem para coisas ruins”, afirma Hinton.

Depois que a OpenAI, uma start-up de São Francisco, lançou uma nova versão do Chat GPT em março, mais de mil líderes e pesquisadores de tecnologia assinaram uma carta aberta pedindo uma moratória de seis meses no desenvolvimento de novos sistemas. O argumento era de que tecnologias de IA representam “riscos profundos para a sociedade e para a humanidade”.

Alguns dias depois, dezenove atuais e ex-líderes da Associação para o Avanço da Inteligência Artificial, uma sociedade acadêmica de 40 anos, divulgaram sua própria carta alertando sobre os riscos da IA. Esse grupo incluía Eric Horvitz, diretor científico da Microsoft, que implantou a tecnologia da OpenAI em uma ampla gama de produtos, incluindo seu mecanismo de busca Bing.

Hinton, normalmente chamado de “O poderoso chefe da IA”, não assinou nenhuma das duas cartas e disse que não queria criticar publicamente o Google e outras companhias antes de deixar seu trabalho.

O cientista chefe da Google, Jeff Dean, disse em um comunicado: “Nós nos mantemos comprometidos com uma abordagem responsável da IA. Vamos continuar aprendendo a entender riscos potenciais enquanto inovamos de forma ousada”.

Hinton, um britânico expatriado de 75 anos, é um acadêmico de longa data, cuja carreira foi impulsionada por suas convicções pessoais sobre o desenvolvimento e uso de IA. Em 1972, como estudante de pós-graduação na Universidade de Edimburgo, Hinton embarcou em uma ideia chamada rede neural. Uma rede neural é um sistema matemático que aprende habilidades analisando dados. Na época, poucos pesquisadores acreditaram na ideia. Mas tornou-se o trabalho de sua vida.

Nos anos 1980, Hinton era um professor de ciência da computação na Carnegie Mellon University, mas deixou a universidade pelo Canadá por se dizer relutante em aceitar fundos do Pentágono. Naquela época, a maior parte das pesquisas em IA nos Estados Unidos era financiada pelo Departamento de Defesa. Hinton foi profundamente contrário ao uso de inteligência artificial em campos de batalha — o que ele chamou de “robôs soldados”.



Em 2012, Hinton e dois de seus alunos em Toronto, Ilya Sutskever e Alex Krizhevsky, construíram uma rede neural que poderia analisar milhares de fotos e aprender a identificar objetos comuns, como flores, cachorros e carros.

A Google gastou US\$ 44 milhões para adquirir a companhia fundada por Hinton e seus dois estudantes. O sistema criado por eles levou ao desenvolvimento de tecnologias mais potentes, incluindo chatbots como Chat GPT e Google Bard. Sutskever tornou-se cientista-chefe da OpenAI. Em 2018, Hinton e dois outros colaboradores de longa data receberam o Prêmio Turing, muitas vezes chamado de “Prêmio Nobel da computação”, por seu trabalho em redes neurais.

Por volta do mesmo período, Google, OpenAI e outras companhias começaram a construir redes neurais que aprendem a partir de uma grande quantidade de textos digitais. Hinton avaliou que esse era um jeito poderoso para máquinas entenderem e criar linguagem, mas inferior ao modo como humanos lidam com a linguagem.

Então, no último ano, o Google e a OpenAI construíram sistemas usando uma grande quantidade de dados. Hinton ainda acreditava que esses sistemas eram inferiores à mente humanas em alguns aspectos, mas achava que eles estavam eclipsando a inteligência humana em outros. “Talvez o que esteja acontecendo nesses sistemas”, disse, “é na verdade bem melhor do que o que acontece no cérebro”.

Na medida que as companhias melhoraram seus sistemas de inteligência artificial, ele acredita, se tornaram cada vez mais perigosas. “Olhe como era a cinco anos atrás e como é agora. Pegue a diferença e projete para a frente. É assustador”, afirmou.

Até o ano passado, ele diz que o Google agia como um “administrador adequado” para a tecnologia, tomando cuidado para não liberar algo que pudesse causar danos. Mas agora que Microsoft melhorou o mecanismo de pesquisa Bing com um chatbot — desafiando a essência do negócio da Google — o Google está correndo para implantar o mesmo tipo de tecnologia. Os gigantes da tecnologia estão presos em uma competição que pode ser impossível de parar, disse o Dr. Hinton.

Sua preocupação imediata é que a internet seja inundada com fotos, vídeos e textos falsos, e a pessoa comum “não será mais capaz de saber o que é verdade”.

Ele também está preocupado que tecnologias de IA se tornem o mercado de trabalho. Hoje, chatbots como o Chat GPT tendem a complementar os trabalhadores humanos, mas podem substituir assistentes pessoais, tradutores e outros profissionais que lidam com tarefas rotineiras. “Isso tira o trabalho pesado”, disse ele. “Pode levar a mais do que isso.”

Ele se preocupa que as versões futuras da tecnologia representem uma ameaça para a humanidade, porque muitas vezes aprendem comportamentos inesperados com a grande quantidade de dados que analisam. Isso se torna um problema, disse ele, à medida que indivíduos e empresas permitem que sistemas de IA não apenas gerem seu próprio código de computador, mas realmente executem esse código por conta própria. E ele teme o dia em que armas verdadeiramente autônomas – aqueles robôs assassinos – se tornem realidade.

“A ideia de que essas coisas poderiam realmente ficar mais inteligentes do que as pessoas – algumas pessoas acreditaram nisso”, disse ele. “Mas a maioria das pessoas achou que estava errada. E eu pensei que estava longe. Eu pensei que era de 30 a 50 anos ou até mais longe. Obviamente, não penso mais nisso.”

Muitos outros especialistas, incluindo muitos de seus alunos e colegas, dizem que essa ameaça é hipotética. Mas o Hinton acredita que a corrida entre o Google e a Microsoft e outros vai se transformar em uma corrida global que não vai parar se não houver algum tipo de regulamentação global.

Mas isso pode ser impossível, disse ele. Ao contrário das armas nucleares, disse ele, não há como saber se empresas ou países estão trabalhando nessa tecnologia em segredo. A melhor esperança é que os principais cientistas do mundo colaborem com formas de controlar a IA. “Não acho que eles devam escalar mais até entenderem se podem controlá-lo”, disse ele.

Hinton disse que quando as pessoas o perguntavam como ele conseguia trabalhar com tecnologias potencialmente perigosas, ele parafraseava Robert Oppenheimer, que liderou o esforço dos Estados Unidos para construir a bomba atômica: “Quando você vê que algo é tecnicamente bom, vá em frente e faça”.

Ele não diz mais isso.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 02/05/2023*

### **EM ATO DE 1º DE MAIO, LULA VOLTA A CRITICAR JUROS E ATRIBUI DESEMPREGO À TAXA ALTA**

Presidente discursou durante evento pelo Dia do Trabalhador, realizado por oito centrais sindicais no Vale do Anhangabaú, em São Paulo

*Por João Sorima Neto — São Paulo*



*Lula discursa durante o 1º de Maio em ato das centrais sindicais, em SP – Foto : Nelson Almeida/AFP*

Em meio aos pedidos de queda de juros feitos por sindicalistas, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva endossou nesta segunda-feira esses discursos dizendo que a taxa de juros no Brasil não controla a inflação, mas sim o desemprego.

Durante ato pelo Dia do Trabalhador, realizado por oito centrais sindicais, no Vale do Anhangabaú, em São Paulo, o presidente afirmou que os juros no patamar de

13,75% têm parte na situação em que vivemos atualmente no mercado de trabalho. São 9,4 milhões de desempregados.

— A taxa de juros não controla a inflação, mas controla o desemprego. Porque é responsável por parte da situação que vivemos atualmente — afirmou o presidente aos presentes no ato.

Lula reafirmou o aumento do salário mínimo para R\$ 1.320,00, a partir de hoje, e disse que os ricos também ganham com isso, à medida que o trabalhador consome mais, girando a roda-gigante da economia, estimulando vendas do comércio e da indústria.

— Não é só o trabalhador que ganha. O trabalhador compra mais comida, estimula as vendas do comércio e da indústria. Isso gera mais emprego e move a roda gigante da economia. Até os mais ricos ganham com isso.

O presidente também disse que retomará a política de recuperação e valorização permanente do salário mínimo, através de um projeto de lei. O reajuste do mínimo deverá considerar a inflação do ano (medida pelo INPC) e o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), dos dois anos anteriores. Trata-se da mesma política que vigorou nos governos anteriores do PT e que evitava perdas salariais.

Lula criou nesta segunda-feira um grupo de trabalho para elaborar propostas para a regulamentação do trabalho por aplicativos. O decreto foi publicado em Edição Extra do Diário Oficial da União. O presidente disse no ato das centrais sindicais que não tem problema trabalhar em aplicativo, mas que a categoria precisa de seguridade social.



— Não tem problema trabalhar em aplicativo. Muitas vezes, o trabalhador não quer assinar a carteira. Mas precisa ter seguridade social — disse o presidente.

O petista afirmou que o governo estuda isentar o pagamento de imposto de renda da participação do lucro (PLR) das empresas recebida pelos trabalhadores

— Por que os trabalhadores tem pagar IR se os patrões não pagam imposto sobre lucros e dividendos? Estamos atendendo o pedido das centrais sindicais e estudando isso para o próximo ano — afirmou.

A participação nos lucros e dividendos já é isenta de IR até R\$ 6 mil desde 2013.

### **Ato de 1º de Maio**

Sob forte calor, as centrais sindicais realizaram na manhã desta segunda-feira, no Vale do Anhangabaú, em São Paulo, um ato unificado pelo Dia do Trabalhador. Com o lema, “Emprego, Renda, Direitos e Democracia” as entidades trazem na pauta 15 reivindicações ao governo que tratam desde a política de valorização do salário mínimo até a regulamentação do trabalho por aplicativos e a defesa das empresas públicas.

Participaram do ato a Central Única dos Trabalhadores (CUT), Força Sindical, Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB), União Geral dos Trabalhadores (UGT), Intersindical (Classe Trabalhadora), Nova Central e Pública. À tarde, acontecem as apresentações musiciais.

O evento começou por volta das 10h, com falas dos representantes de movimentos negros pedindo mais representatividade. Mas os trabalhadores chegaram mais cedo. Eram esperadas cerca de 25 mil pessoas, segundo os organizadores.

Nos discursos, os sindicalistas criticaram o governo de Jair Bolsonaro e Michel Temer, quando o trabalhador perdeu direitos, e cobraram maior pressão sobre o presidente do Banco Central para queda de juros e elogiaram a isenção do Imposto de Renda para salários até R\$ 2.640,00. Também criticaram o desemprego e mostraram apoio ao MST, que tem ocupado propriedades privadas.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 02/05/2023*

## **O ESTADO DE S. PAULO**

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **‘NÃO FAZ SENTIDO TER ALÍQUOTA DIFERENCIADA POR SETOR NA REFORMA TRIBUTÁRIA’, DIZ BERNARD APPY**

Para secretário, os setores subestimam a carga tributária atual ao dizerem que haverá aumento de preços com as mudanças e apresentam números que ‘enganam’ ou ‘não fazem sentido’

*Por Lorena Rodrigues e Célia Froufe*

### **ENTREVISTA COM**

#### **Bernard Appy - Secretário extraordinário da Reforma Tributária**

Enquanto os diferentes setores da economia apresentam números assustadores para pedir tratamento diferenciado na reforma tributária - de preferência na forma de alíquotas menores -, o secretário extraordinário da Reforma Tributária, Bernard Appy, disse ao Estadão/Broadcast que a discussão não tem sentido. “Esquece setor, a tributação não é sobre setor, é sobre bens e serviços que são consumidos pelo consumidor final”, afirmou.



**Segundo Appy, nenhum setor da economia será prejudicado pela reforma tributária por conta do impacto positivo sobre o crescimento** Foto: Wilton Júnior/Estadão

Para o secretário, os setores subestimam a carga tributária atual ao dizerem que haverá aumento de preços com as mudanças e apresentam números que “enganam” ou “não fazem sentido”.

Na entrevista, Appy admitiu que, politicamente, será necessário abrir algumas exceções na reforma, mas espera que sejam as mínimas possíveis. “Nenhum

setor da economia será prejudicado pela reforma tributária por conta do impacto positivo sobre o crescimento”, garantiu.

**Confederações da agricultura, comércio, transporte fizeram uma campanha dizendo que a reforma tributária aumentaria muito a carga para eles e geraria um aumento de preços. Eles citam alta de 22% sobre a cesta básica, 38% em medicamentos, 22% no plano de saúde. Esses cálculos batem com os do governo?**

Os setores só conseguem ver a carga na parte final que eles estão recolhendo diretamente, e você tem sempre uma grande incidência cumulativa nas etapas anteriores. O importante é olhar para a carga efetiva que incide sobre o consumidor hoje considerando todas as etapas da cadeia. No geral, nossa percepção é que essa carga que incide sobre o consumo hoje é bem maior do que o setor costuma estimar. Desse ponto de vista, não consigo imaginar em hipótese nenhuma ter um aumento de 38% em um imposto que terá alíquota de 25%.

**A CNA também pede para o produtor rural não ser incluído como contribuinte do IVA/IBS e diz que, se isso ocorrer, o impacto na carga tributária da agricultura seria de 875%. O que significa esse aumento?**

É um número que engana. Quase sempre eles subestimam a carga efetiva porque deixam de olhar toda a cumulatividade que existe. O produtor rural hoje está comprando insumos que são tributados e não recupera o crédito. Isso provavelmente eles não estão olhando. Pequenos produtores rurais muito provavelmente exigirão um tratamento específico, como vai ser é uma decisão política e técnica, espero eu.

**A Fecomércio (SP) disse que a alíquota do IVA Federal para o setor não ter aumento de carga deve ser de 6,5% para não ter aumento de carga. Isso é viável?**

Esse argumento não faz o menor sentido. O IVA é um imposto sobre bens e serviços que são vendidos ao consumidor final. O consumidor final não consome comércio, consome mercadorias e serviços. O comércio é uma etapa da cadeia. 6,5% de quê? Tem comércio que tem alta margem e tem comércio que tem baixa margem.

**Então o senhor não vê necessidade na reforma tributária ter alíquota diferenciada por setor?**

Não, não faz sentido. A questão não é setor. Esquece setor, a tributação não é sobre setor, é sobre bens e serviços que são consumidos pelo consumidor final. Pode ter algum sistema diferenciado de tributação em algumas etapas do processo. Faz sentido, por exemplo, ter uma tributação diferenciada para pequenos produtores rurais? Muito provavelmente sim. Mas é uma coisa mais operacional.

**Nem para o setor de serviços, que é algo que se fala muito?**

Também não faz sentido nenhum. É preciso tomar muito cuidado com essa generalização “o setor de serviços”. Há serviços que não têm justificativa para ser menos tributado do que mercadorias. Por exemplo, aluguel de automóveis, que hoje não paga nem ICMS nem ISS, tem de pagar o mesmo imposto de venda de automóveis, ou está distorcendo. Na discussão, tem de olhar o todo. Politicamente será necessário ter algumas exceções, algumas de ordem técnica, como tributação de bens imóveis, tributação de serviços financeiros. Mas que seja o mínimo possível, porque quanto mais diferenciações, mais complexo fica o sistema.



### **Por que insistem nesse ponto se o senhor já disse isso algumas vezes?**

Todo mundo tenta levar o máximo possível. Quem não chora, não mama, esse é o ponto. Eles pensam assim: se eu conseguir manter a tributação mais baixa para o consumidor final e ainda levar um ganho, entendeu? Quando se incorpora o crescimento da economia, é positivo para todo mundo, todos os setores.

### **Se vários setores querem tratamento diferenciado e há uma premissa na reforma de não ter aumento de carga tributária, alguém vai pagar mais. Já conseguimos ver um segmento que vai pagar mais tributo?**

O ideal é que no mínimo se reduza as distorções que existem hoje. O ponto é “é justo que o setor x seja menos tributado que o setor y?”. Essa é a questão. O Congresso é que terá de decidir. O segundo ponto, é, se for justo, qual a melhor forma de fazer essa diferenciação, via alíquota menor ou via um sistema de cashback, que acaba beneficiando mais famílias de baixa renda? É uma decisão política. Todo mundo esquece de falar aquilo que vai cair. Vai cair a conta de celular, vai cair a tributação sobre eletricidade, que são setores muito tributados.

### **Vai cair a demanda pelos produtos mais tributados?**

Não. Há estudos que mostram isso. No nível agregado, isso não acontece, todos os produtos têm aumento de demanda. Nenhum setor da economia será prejudicado pela reforma tributária por conta do impacto positivo sobre o crescimento. Há estudos muito bem feitos que mostram isso.

### **O senhor fala muito do papel do Congresso, o presidente Lula fala em passar a reforma possível. Isso não deixa muito espaço para o Legislativo mexer mais do que o governo gostaria na reforma?**

Na hora que você explicita que o tratamento diferenciado por setor implica numa alíquota mais alta para os outros, isso ajuda a tomar uma decisão política que seja a melhor possível. São informações que o Executivo vai dar para o Legislativo para que ele possa tomar sua decisão. A reforma tributária possível, no nosso ponto de vista, tem de ser a melhor reforma tributária do ponto de vista técnico que seja a politicamente possível. Vai ter exceções demais? Espero que não, porque compromete o conceito de ser a melhor do ponto de vista técnico.

### **O senhor acha que a reforma tributária será votada no primeiro semestre?**

A reforma tributária está sendo discutida há muito tempo e eu acho que chegou o seu momento político.

### **Como será o tratamento da zona franca. O senhor já falou que será uma transição longa, não da para abrir mão de acabar com a zona franca?**

A solução passa por um modelo que garante a geração de emprego e renda que hoje é proporcionada pela zona franca. Será uma transição bastante suave do modelo atual para o modelo que seja mais eficiente.

### **A desoneração da folha fica para quando?**

Será discutida no segundo semestre, junto com o Imposto de Renda. Tem custo fiscal e é preciso saber como vai ser financiado. Neste momento, o compromisso do governo é sobre não aumentar a carga tributária sobre o consumo. Não tem um posicionamento do governo, mas o governo entende que, como não quer um tributo sobre movimentação financeira nem aumentar a tributação do consumo, só dá para discutir o financiamento da desoneração da folha junto com os tributos sobre a renda.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 02/05/2023*

**CARROS ELÉTRICOS E A COMBUSTÃO TERÃO MESMOS PREÇOS EM BREVE, APONTA ESTUDO**

Relatório da Agência Internacional de Energia prevê que carros elétricos terão preço equivalente ao dos modelos a combustão na próxima década  
*Por Rodrigo Tavares, Especial para o Jornal do Carro*



**Estudo da Agência Internacional de Energia revela que equiparação de preços virá, mas na próxima década**  
*Crédito: Vagner Aquino/Jornal do Carro*

Segundo relatório da Agência Internacional de Energia, os carros elétricos em breve terão preço bem próximo ou equivalente ao de veículos com motores a combustão. O estudo prevê que a equivalência nos valores acontecerá de início na Europa e na América do Norte, e que produzirá um crescimento

expressivo nas vendas de EVs.

Nesse sentido, o levantamento prevê alta de 35% nas vendas já neste ano, com um total de 14 milhões de unidades. Esse montante corresponde a 18% do mercado de veículos de passeio, por exemplo. Assim, supera com folga os 4% de participação do segmento em 2020.

### Picapes e SUVs elétricos ainda estão longe da paridade de preços



**SUVs e picapes vão demorar a ter paridade entre preços; Foto: Diogo de Oliveira/Estadão**

Quando o assunto são SUVs, o chefe de política de tecnologia energética do Agência Internacional de Energia, Timar Guel, afirma que o mais provável de acontecer é que a paridade dos preços aconteça mais tarde. O esperado é que os preços se alterem já na década de 2030, por exemplo. A projeção também tem validade para o mercado de picapes.

"Nossa expectativa atual é que possamos ver paridade de preços entre carros elétricos de pequeno e médio porte nos mercados da América do Norte e da Europa em algum momento em meados da década de 2020", afirmou o executivo.

A China, maior mercado de elétricos do mundo, está em destaque nas projeções da AIE. Segundo o órgão, as vendas do país responderão por metade dos veículos eletrificados de todo o planeta, incluindo híbridos plug-in (PHEVs) e os 100% elétricos (BEVs). Por isso, verá a paridade dos valores chegar mais rápido, em virtude do número elevado de vendas.

O órgão também coloca em destaque os EUA, que, após a aprovação da Lei de Redução da Inflação, imposta pelo governo Biden, passou a conceder subsídios consideráveis aos interessados em comprar um elétrico. Contudo, no Brasil, a disparidade de preços é grande.

Entretanto, os valores devem seguir a tendência de queda nos próximos anos. No segmento de veículos premium, por exemplo, a diferença entre os valores já é menor. Aliás, alguns elétricos já são opções viáveis e atrativas na comparação com modelos a combustão.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 02/05/2023**





## BRASIL E AS PARCERIAS SOCIAIS

Empresas e ONGs são boas formuladoras de programas inovadores, mas o poder público é o ente capaz de conferir escala a esses programas

*Por Ruy Altenfelder e Cláudia Buzzette Calais*

Parcerias podem mudar um país. A iniciativa privada conhece bem as vantagens de somar forças com empresas e instituições parceiras, mas, quando tratamos da área social, o Brasil ainda explora pouco o potencial de projetos que envolvam Estado, empresas e terceiro setor, especialmente nos campos da educação e da capacitação profissional.

Como mudar esse quadro? Em primeiro lugar, é necessário estreitar o diálogo entre cada um desses atores. Afinal, boas parcerias requerem objetivos em comum, confiança mútua e valores compartilhados, ingredientes sem os quais não há ganho de eficiência, tampouco coesão nas ações executadas.

Esses são, por assim dizer, elementos internos de uma parceria. Mas seu sucesso ou fracasso depende também de fatores externos, isto é, de um olhar atento ao contexto político e econômico e às principais demandas da sociedade.

Esse olhar revela, por exemplo, que mais de 30% dos jovens brasileiros de 18 a 24 anos estão desocupados, segundo o IBGE. Na faixa etária seguinte, de 25 a 30 anos, o índice beira os 35%. Há certo consenso de que o desemprego jovem se tornou um problema social crônico no Brasil, além de representar um enorme desafio para o nosso desenvolvimento.

São números que indicam uma necessidade quase óbvia: o País precisa de parcerias entre governo, iniciativa privada e terceiro setor para enfrentar o desemprego jovem – parcerias centradas em objetivos estratégicos, que ataquem o problema de maneira inteligente. Mas como?

Vejamos um caso concreto. São Paulo tem hoje uma grande demanda por profissionais nas áreas de panificação e confeitaria. De acordo com o sindicato do setor, há cerca de 10 mil vagas em aberto só na capital e região metropolitana. A razão para isso é a falta de mão de obra qualificada, com experiência e treinamento para operar os equipamentos de uma panificadora moderna.

Com base nessa constatação, a Fundação Bunge montou o projeto De Grão em Pão, em parceria com a Rede Cidadã, a Harald Chocolates, o Instituto Gastronômico das Américas (IGA) e o Sindicato e Associação da Indústria de Panificação e Confeitaria de São Paulo (Sampapão).

A ação foi voltada para jovens de baixa renda de 18 a 29 anos que desejam trabalhar como padeiros e confeitários. Graças às parcerias com as empresas, esses jovens foram treinados por profissionais do ramo e aprenderam a operar o maquinário mais atualizado. Eles puderam experimentar, assim, a rotina de uma panificadora real de médio ou grande portes. Como resultado, todos os alunos da primeira turma, que se formou em fevereiro, saíram do projeto empregados.

### **Que lições podemos tirar dessa experiência?**

Em primeiro lugar, parcerias precisam atender a demandas reais da sociedade, especialmente quando tratamos de educação e empregabilidade jovem. Projetos desse tipo só são bem-sucedidos quando partem de um diagnóstico correto de quais são os gaps do mercado.

Não se trata, portanto, de seguir modismos ou de atender às preferências deste ou daquele diretor de projeto, mas de utilizar a expertise de uma instituição para fazer esta ponte entre oferta e demanda – no caso, entre jovens em busca de uma oportunidade no mercado e empregadores que necessitam de profissionais com qualificações específicas.

Programas como o De Grão em Pão assinalam, também, a importância de envolver a iniciativa privada nas políticas de educação, especialmente quando falamos de ensino profissionalizante.



Mesmo que o Brasil investisse mais e melhor em educação, uma escola técnica jamais terá a infraestrutura de uma indústria de verdade. Logo, é preciso enxergar o potencial pedagógico dos espaços laborais, envolvendo as empresas em projetos educacionais de larga escala.

Ganha a sociedade, que terá acesso a uma formação mais qualificada, e ganham as próprias empresas, que estarão investindo na formação de sua futura mão de obra.

Embora tratemos até aqui do papel das empresas, é fundamental ressaltar também a importância do Estado como protagonista de políticas sociais. Ainda que agindo em parceria com a iniciativa privada ou com o terceiro setor, só o Estado tem capilaridade suficiente para criar ações em âmbito nacional. Empresas e ONGs são boas formuladoras de programas inovadores, mas o poder público é o ente capaz de conferir escala a esses programas.

O Estado também direciona as políticas sociais, ao fomentar determinados setores da economia, ao abrir discussões sobre temas polêmicos ou pouco conhecidos, ao estimular investimentos. Em suma, ele pauta o debate na área social, e essa é mais uma razão para convencer nossas lideranças públicas do potencial transformador das parcerias.

O País precisa de gestores que saibam reconhecer objetivos comuns entre os setores público e privado, organizando projetos que catalisem o melhor que cada um tem a oferecer. Valorizar as parcerias significa apostar em soluções mais inteligentes e mais eficientes para os grandes problemas sociais brasileiros.

\*

### **SÃO, RESPECTIVAMENTE, ADVOGADO, PRESIDENTE DA ACADEMIA PAULISTA DE LETRAS JURÍDICAS; E DIRETORA-EXECUTIVA DA FUNDAÇÃO BUNGE**

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/05/2023

### **‘OS GOVERNOS FICARAM VICIADOS EM CONSULTORIAS E PARARAM DE INVESTIR EM PESSOAL’, DIZ ECONOMISTA**

Professora italiana defende investimento em servidor e é contra regras que limitam gasto público  
Por *Luciana Dyniewicz*

#### **ENTREVISTA COM**

**Mariana Mazzucato - Economista, professora do University College London**

Professora do University College London, a italiana Mariana Mazzucato foi nomeada pela revista GQ britânica como uma das 50 pessoas mais influentes da Grã-Bretanha e descrita pelo New York Times como uma economista a quem recorrem líderes mundiais, como o Papa Francisco, e executivos de grandes empresas, como Bill Gates. No Brasil, ela mantém proximidade com nomes do PT.

Em 2015, foi a Brasília para se reunir com a então presidente, Dilma Rousseff, e os ministros da época Joaquim Levy (Fazenda), Aldo Rebelo (Ciência e Tecnologia), Aloizio Mercadante (Casa Civil), Jaques Wagner (Defesa), Renato Janine (Educação) e Nelson Barbosa (Planejamento). Agora, ela deve participar, de forma online, de um novo seminário do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), previsto para este mês, e conversa com a ministra da Gestão e Inovação dos Serviços Públicos, Esther Dweck, para desenvolver um trabalho de consultoria.

“Estamos falando de criar um programa de treinamento para o funcionalismo público (...). Temos professores que são brilhantes e estão na fronteira dessa questão do repensar a burocracia, para que servidores possam ser criativos, flexíveis e ágeis, cumprindo as metas de desenvolvimento sustentável”, disse ela, por telefone, ao Estadão.



O trabalho de consultoria, porém, é alvo de críticas do novo livro de Mazzucato. *The Big Con: How the Consulting Industry Weakens Our Businesses, Infantilizes Our Governments, and Warps Our Economies* (O grande golpe: como a indústria de consultoria enfraquece nossos negócios, infantiliza nossos governos e distorce nossas economias, em tradução literal), escrito em parceria com Rosie Collington, foi lançado neste ano nos Estados Unidos, no Reino Unido e na Alemanha.

Segundo a professora, a crítica feita na obra diz respeito apenas às grandes consultorias. “Meu foco é a indústria de consultoria, as grandes empresas. Elas não têm interesse em fortalecer governos. Elas precisam de contratos. O modelo de negócios é ir de um contrato para outro.”

Mazzucato afirma que os governos estão se tornando dependentes de consultorias como McKinsey, Bain e BCG, além das grandes auditorias como Deloitte, PwC, EY e KPMG, o que inibe investimentos na capacitação do funcionalismo. Diz também que, “se houver um serviço público forte, com formação e capacidade para pensar um trabalho criativo, dinâmico, flexível e ágil, todos os problemas (de um país) serão mais fáceis de resolver”.

### **Confira trechos da entrevista.**

#### **Por que escrever sobre as consultorias?**

Venho estudando o Estado há anos e percebendo que ele está enfraquecendo. Um dos motivos para isso é a atuação das consultorias. Não estou falando de consultores individuais. Meu foco é a indústria de consultoria, as grandes empresas. Elas não têm interesse em fortalecer governos. Elas precisam de contratos. O modelo de negócios é ir de um contrato para outro. Os governos não perceberam que isso os prejudicava e fazia com que acabassem não investindo em seu pessoal. Eles ficaram viciados em consultorias. Em parte, isso aconteceu por causa do risco. Os governos têm medo de errar. Eles pararam de investir em pessoal e agora precisam da ajuda de terceiros, mas, se esses terceiros não têm interesse em fortalecer o governo, temos um problema. Estou falando da necessidade de investir no serviço público, na capacidade administrativa. Assim como as empresas sabem que precisam investir na capacitação de funcionários, o mesmo deveria acontecer nos governos. Como temos essa falsa visão de que o governo não cria valor, de que é apenas um regulador ou um reparador de falhas do mercado, não haveria justificativa para investir.

#### **Recentemente, a sra. escreveu que os governos estão percebendo os perigos de confiar demais em consultorias. Quais são esses perigos?**

Houve muitos escândalos. Na Austrália, a McKinsey recebeu US\$ 6 milhões para fazer para o governo uma modelagem de descarbonização da economia e cometeu todos os tipos de erros. No Reino Unido, a Deloitte fez um serviço de testar e rastrear a covid que foi um fracasso. Na África do Sul, houve um grande escândalo (em um caso de corrupção) no trabalho de uma consultoria (McKinsey) para a (estatal de energia elétrica) Eskom. (Procuradas, a McKinsey não quis se pronunciar sobre o assunto e a Deloitte Brasil informou não comentar casos de outras firmas-membro da organização pelo mundo).

Os governos estão acordando para o fato de que as consultorias são um problema porque eles estão confiando demais nelas. O subtítulo do livro é a “infantilização do governo”. Essa é uma expressão de um político conservador britânico (Theodore Agnew, ministro de Eficiência e Transformação no governo de Boris Johnson) que percebeu quanto o governo estava gastando em consultoria no Brexit e na pandemia. Ele disse que, se continuarmos fazendo isso, vamos infantilizar o serviço público. Os servidores não vão aprender fazendo. Há outro problema: os erros das consultorias. O que o livro diz é que esses erros não são uma surpresa, porque as consultorias não têm experiência em muitas áreas em que atuam. E elas fazem isso mesmo assim porque há uma grande insegurança no governo e nos negócios, que precisam passar políticas incômodas para seus acionistas. Políticos e empresas preferem que alguma outra pessoa erre no lugar deles. Se o político erra, pode ser preso ou parar na primeira página dos jornais.

***“Assim como empresas sabem que precisam investir em funcionários, o mesmo deveria acontecer nos governos”***

### **Para a sra., as consultorias podem ser úteis de alguma forma?**

Elas podem ser funcionais. Mas, primeiro, os conflitos de interesse precisam ser públicos. Depois, deve haver incentivos para o cliente se fortalecer. Deveria haver, nos contratos, a possibilidade de testar se a consultoria tornou o cliente, seja o governo ou uma empresa, melhor. Assim, não seria preciso contratar uma consultoria novamente após ela prestar um serviço. Também é importante que os cidadãos saibam quanto o governo está gastando com consultoria e quais outros contratos as consultorias têm. Por exemplo, se uma consultoria faz uma estratégia climática para a Austrália, os cidadãos devem saber que a consultoria também trabalha para todas as empresas de petróleo do país. Mas devo repetir que não culpamos todas as consultorias. Culpamos a indústria. É um modelo de negócios que tem sido impulsionado pela maximização do lucro no curtíssimo prazo. Não estamos falando de pessoas como uma professora, uma enfermeira ou um acadêmico que dá consultoria com base em sua expertise.

### **Qual a diferença? A sra. mesmo dá consultorias...**

Eu escolhi ser acadêmica. Posso elevar meu rendimento dando palestras ou consultorias. Mas faço isso em áreas que estudo há 20 anos, como estratégia industrial. No livro, falo da grande indústria de consultoria, que não tem incentivo para fortalecer o cliente. Quando você traz algo que agrega valor e quando o governo e as empresas estão realmente obtendo algo de sua profunda experiência, é



muito mais difícil criticar. Mas há casos como o da Deloitte, que estava ganhando mais de um milhão de libras por dia com o governo do Reino Unido durante a covid. Eles estavam fazendo rastreamento (de pessoas contaminadas com o vírus) sem ter experiência nisso. O governo é o culpado. Como pode contratar uma empresa que não tem expertise em testar e rastrear? Não estamos dizendo que os governos devem fazer tudo sozinhos. Começamos o livro com exemplos em que os governos costumavam usar consultorias de modo periférico. Agora eles as usam de modo central. Isso é um problema.

**Mariana Mazzucato no Palácio do Planalto em 2015, quando se reuniu com ministros do governo Dilma**  
**Foto: Dida Sampaio/Estadão**

### **Em 2019, a sra. falou que a esquerda estava perdendo em todo o mundo porque focava muito em redistribuição e pouco em criação de riqueza. Ainda acha isso? Como o governo brasileiro deve trabalhar para criar riqueza?**

A esquerda focou muito, historicamente, em redistribuição. Isso não significa que não se deva trabalhar a redistribuição, mas pode não haver nada para redistribuir se não houver criação de riqueza. O governo precisa usar as diferentes ferramentas que têm, como compras e financiamentos, para atrair o máximo de investimento possível das empresas. Assim, pode alcançar ambições ousadas, como neutralidade em carbono ou se preparar para a próxima pandemia. São desafios que exigem muita inovação do setor privado, e o governo precisa saber como direcionar isso. Isso é sobre criação de riqueza, coinvestir, compartilhar riscos e recompensas, criar ferramentas - como política de compras orientada para resultados - para promover a inovação. A esquerda precisa parar de pensar que o Estado está aí para, na melhor das hipóteses, regular, redistribuir e administrar para o bem comum. Na passagem anterior de Lula pela presidência, fiquei impressionado como o Brasil se preocupou tanto com inovação como com redução de pobreza. Por exemplo, o BNDES colocou condições no programa de empréstimo para o setor farmacêutico e biotecnológico. Houve garantias de que os recursos fossem direcionados a investimentos para resolver problemas que afetavam os



mais pobres. É muito importante juntar crescimento impulsionado por inovação e crescimento inclusivo, certificando-se de que as recompensas da inovação beneficiem o maior número possível de pessoas.

**A sra. mencionou o BNDES, mas há muitas críticas à atuação do banco durante os governos anteriores do PT. O BNDES costumava subsidiar grandes empresas e emprestar dinheiro a taxas inferiores às do mercado. A sra. já aconselhou a ex-primeira-ministra escocesa Nicola Sturgeon nessa área. Para a sra., qual o papel de um banco de desenvolvimento?**

Primeiro, o papel de um banco público é ser anticíclico. Em segundo lugar, você não deve apenas dar subsídios, especialmente para as grandes empresas. Você deve sempre criar um programa que ajude a direcionar uma economia, por exemplo, a ser mais sustentável. Isso significa também trazer mais empresas, não apenas as grandes, para promover essa transição. As pequenas empresas precisam de apoio extra porque são pequenas, mas não só por isso. Devemos escolher as que estão dispostas, não as vencedoras. Além disso, se um governo não tem estratégia, os bancos públicos não servem para nada. Na Itália, temos um banco público e ele apenas dá subsídios, sem nenhuma condicionalidade. Na Alemanha, o banco de desenvolvimento tem colocado fortes condições, por exemplo, aos empréstimos concedidos à indústria siderúrgica. Hoje, a Alemanha tem o setor siderúrgico mais verde do mundo.

**Quais seriam suas recomendações para o Lula na área econômica?**

Meu comentário seria que vivemos um momento do capitalismo onde a participação do trabalho na renda global é a mais baixa de todos os tempos, e a participação dos lucros é a mais alta. Temos uma crise climática e mais pandemias chegando. Portanto, essa é uma oportunidade de ter uma estratégia de investimento em inovação para lidar com esses problemas: mudança climática, desigualdade na saúde, exclusão digital. Um governo progressista precisa fazer o que fala e mostrar que sabe usar o poder para trazer o setor privado e o setor público para enfrentar, com um plano concreto, esses desafios. Isso significa repensar a estratégia industrial, a política de inovação, os bancos públicos e o orçamento orientado para resultados para atingir objetivos concretos que afetam os cidadãos. Outra coisa é garantir que a capacidade da administração pública seja forte. Se houver um serviço público forte, com formação e capacidade para pensar um trabalho criativo, dinâmico, flexível e ágil, todos os problemas serão mais fáceis de resolver. Também precisamos de negócios funcionais, e não de negócios extrativistas. Precisamos de empresas que estejam dispostas a investir e não apenas obter subsídios. Esse tem de ser outro foco.

**Uma questão importante no Brasil é essa do serviço público. Muitos especialistas apontam a necessidade de o País realizar uma reforma administrativa. Como a sra. enxerga esse tema?**

Não acho que o número de servidores importa. A maioria dos funcionários públicos nem ganha muito. O problema ocorre quando muita gente que trabalha no governo não é treinada, quando os servidores não são ágeis nem flexíveis. É preciso ter um sistema que proteja as pessoas que trabalham no governo, para não serem demitidas por capricho. Também tem de ter métricas que garantam o desempenho das pessoas, mas não metas que deixam as pessoas deprimidas. Há muito excesso de gestão de trabalhadores do setor público no Reino Unido. Mas sistemas que não têm gerenciamento de desempenho e onde, assim que você entra no setor público, você está protegido para sempre, não importa o que você faça, estão errados. Precisamos de governos capazes e dinâmicos e, claro, de gestão do trabalho para que os servidores aceitem a experimentação e o treinamento. Eles têm de estar sempre na fronteira do conhecimento. Isso significa que o setor público também precisa estar disposto a passar por treinamento.

**“Precisamos de empresas que estejam dispostas a investir e não apenas obter subsídios”**

**A sra. costuma criticar políticas de austeridade. Hoje a principal discussão econômica no Brasil é sobre uma nova regra para limitar os gastos públicos. O que acha de adotar esse tipo de regra em um país como o Brasil, cuja relação dívida/PIB deve chegar a 88% este ano?**

Não existe um número mágico para essa relação. O que importa é saber por que o déficit está crescendo. É porque você está apenas distribuindo dinheiro e não fazendo nada acontecer na economia? Ou você está investindo em todas as áreas que aumentam a produtividade, o



crescimento de longo prazo e a inovação? Nesses casos, mesmo que o déficit suba, o crescimento de longo prazo também aumenta. Aí, a relação dívida/PIB fica sob controle. Em países obcecados por austeridade, temos frequentemente queda no déficit, mas aumento na relação, porque o denominador é determinado pelos investimentos nos setores público e privado. Não acho que limitar os gastos públicos funciona. Devemos prestar atenção em como e no que o governo está investindo e garantir que sejam gastos impulsionadores de crescimento econômico de longo prazo, que expandem a capacidade produtiva, mas de uma maneira que tornem a economia mais inclusiva e sustentável. Sustentabilidade requer financiamento público, que no curto prazo pode parecer um aumento de gastos, mas no longo prazo dá competitividade ao país. Isso significa também que haverá mais receita tributária para o governo. Ficar obcecado com um número ou colocar limites artificiais é ideologia. Não funciona para o crescimento econômico nem para a estabilidade de um sistema político.

### ***A sra. pretende colaborar com o governo brasileiro?***

Estamos falando de criar um programa de treinamento para o funcionalismo público, talvez com o Ministério da Gestão. Sou uma acadêmica e venho escrevendo há muito tempo sobre o Estado empreendedor. Temos (no University College London) um mestrado em administração pública, mas também fazemos cursos para governos quando eles querem. Temos professores brilhantes que estão na fronteira dessa questão do repensar a burocracia para que servidores possam ser criativos, flexíveis e ágeis, cumprindo as metas de desenvolvimento sustentável. Valor público, orientação para resultados, parcerias público-privadas simbióticas e não parasitárias, compras públicas que possam ajudar pequenas empresas a crescer em vez de apenas dar subsídios a grandes empresas. Tudo isso faria parte do treinamento, de uma nova mentalidade para o governo moldar o mercado, não apenas regulá-lo.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 02/05/2023**

## **IBM TEM PLANO DE SUBSTITUIR 7.800 EMPREGOS POR INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL, DIZ CEO**

Funções não voltadas para o cliente podem ser substituídas nos próximos anos

**Por Redação**

O CEO da IBM, Arvind Krishna, disse que a empresa espera interromper a contratação para cargos que acredita que poderiam ser substituídos por inteligência artificial nos próximos anos. Krishna, em entrevista à Bloomberg, estimou que até 7.800 empregos na empresa poderiam ser afetados.

As contratações em funções administrativas na área de recursos humanos podem ser suspensas ou adiadas, afirmou o executivo. Essas funções não voltadas para o cliente correspondem a cerca de 26 mil trabalhadores da empresa. “Eu poderia ver facilmente 30% disso sendo substituído por IA e automação em um período de cinco anos”, disse o CEO.

As declarações de Krishna são uma indicação do impacto que a IA irá causar dentro das empresas e o plano da IBM tem sido uma das maiores estratégias de substituição da força de trabalho anunciadas em resposta ao rápido avanço da tecnologia.

Tarefas mais comuns, como fornecer cartas de verificação de emprego ou mover funcionários entre departamentos, provavelmente serão totalmente automatizadas, avaliou Krishna. Ele acrescentou também que algumas funções de RH, como avaliar a composição e produtividade da força de trabalho seriam menos propensas à automação no médio prazo.

“Estamos sendo muito seletivos ao preencher vagas de emprego que não estão diretamente relacionadas aos nossos clientes ou tecnologia.”/BLOOMBERG

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 02/05/2023**

### PETROBRAS REDUZ PREÇO DO QUEROSENE DE AVIAÇÃO EM 11,5%

No ano, preço do combustível já recuou 25,6%; QAV responde por 40% dos custos das companhias aéreas

*Por Denise Luna*

Pelo terceiro mês consecutivo, a Petrobras reduziu o preço do querosene de aviação (QAV). Desde 1º de maio, o preço do combustível está 11,5% mais barato nas refinarias da estatal, acumulando no ano queda de 25,6%.

Os reajustes do QAV são mensais e definidos por meio de fórmulas contratuais negociadas com as distribuidoras. “Os preços de venda de QAV da Petrobras buscam equilíbrio com o mercado e acompanham as variações do valor do produto e da taxa de câmbio, para cima e para baixo, com reajustes aplicados em base mensal, mitigando a volatilidade diária das cotações internacionais e do câmbio”, disse a estatal em nota hoje.

Segundo dados da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), o QAV responde por cerca de 40% dos custos das companhias aéreas, que por sua vez têm uma parcela de quase 60% dolarizada.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 02/05/2023*

### COM NOVO ARCABOUÇO, EQUILÍBRIO FISCAL NÃO PASSA DE UMA MIRAGEM

Resultado das contas públicas em março reforça dúvidas dos analistas sobre possibilidade de o País sair do vermelho nos próximos anos

*Por José Fucs*

No momento em que se discute o novo arcabouço fiscal, encaminhado pelo governo ao Congresso para substituir o teto de gastos, o resultado das contas públicas nos primeiros meses de 2023 revela um quadro preocupante, que reforça as dúvidas dos analistas sobre a real possibilidade de o País sair do vermelho nos próximos anos, como prevê a proposta oficial.



**Há muitas dúvidas na praça sobre a eficácia do novo arcabouço fiscal proposto pelo Ministério da Fazenda para conter déficit público** Foto: Wilton Junior/Estadão

Mesmo o déficit primário deste ano, estimado pela equipe econômica em no máximo 0,75% do PIB (Produto Interno Bruto) no projeto – bem abaixo dos 2,3% do PIB (R\$ 231,5 bilhões) previstos no Orçamento aprovado em dezembro – parece cada vez mais improvável, segundo economistas do mercado, diante da escalada dos gastos, da arrecadação anêmica e da indefinição sobre a origem das receitas adicionais de

1,5% do PIB (R\$ 150 bilhões) que o ministério da Fazenda, Fernando Haddad, pretende obter para viabilizar a redução do rombo fiscal. “O governo não tem certeza sobre novas arrecadações, mas já está gastando por conta”, diz a economista-chefe do Banco Inter, Rafaela Vitoria.

A própria Secretaria do Tesouro Nacional (STN), vinculada à Fazenda, prevê déficit maior do que o previsto no novo arcabouço. No mais recente relatório bimestral de receitas e despesas, divulgado em março, o órgão projetou um déficit de R\$ 107 bilhões em 2023, equivalente a cerca de 1% do PIB. Isso sem considerar a perda de receita com o reajuste da faixa de isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 2.640, calculada em R\$ 3,2 bilhões, e o gasto extra de R\$ 19,2 bilhões que deverá ocorrer com os aumentos de 9% para os servidores, bem acima da inflação de 5,8% acumulada em 2022, e de mais 1,4% para o salário mínimo, já reajustado em 7,4% em janeiro, além de eventuais ganhos de arrecadação almejados por Haddad.



### Rombo

Apesar de o governo central (Tesouro Nacional, Previdência Social e Banco Central) ter fechado o primeiro trimestre com um superávit primário (sem contar os juros da dívida pública) de R\$ 30,5 bilhões, de acordo com dados do BC, o resultado ficou 40% abaixo do registrado no mesmo período de 2022, devido à combinação de aumento real (descontada a inflação) de 1,1% nas despesas e de queda real de 2,5% na arrecadação – um quadro considerado insustentável por executivos do mercado financeiro no médio e no longo prazo.

Em março, conforme os números divulgados pelo BC na sexta-feira, 28, as contas do governo central voltaram a apresentar déficit, reduzindo ainda mais a “gordura” acumulada em janeiro e já diluída em fevereiro, apontando uma tendência que deverá se acentuar daqui para a frente, segundo as previsões dos analistas. O rombo ficou em R\$ 9,7 bilhões, o pior resultado para o mês desde o início da pandemia, em 2020, bem acima da previsão feita pelos economistas dos bancos, de um déficit de cerca de R\$ 2 bilhões.

Ao mesmo tempo, as despesas com juros da dívida pública chegaram a R\$ 65 bilhões, mais do que o dobro dos R\$ 30,8 bilhões registrados em março de 2022. Em 12 meses, o gasto com juros já chegou a R\$ 694 bilhões (6,9% do PIB), 70% a mais do que os R\$ 403,8 bilhões (4,46% do PIB) acumulados em 12 meses até março de 2022, principalmente em razão das incertezas geradas pelas declarações do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, questionando o equilíbrio fiscal, que levaram os investidores a elevar as taxas de médio e longo prazo e o BC a manter a taxa básica de juros (Selic) em 13,75% ao ano.

Como o novo arcabouço proposto pelo governo não prevê punição para o não cumprimento das metas fiscais e como as receitas que Haddad pretende buscar ainda se mostram incertas, predomina na praça a percepção de que a proposta de redução do déficit fiscal neste ano e o equilíbrio das contas públicas a partir de 2024 não passa de uma miragem.

“Como acreditar que essas metas serão cumpridas? É complicado”, afirma Rafaela Vitoria, reforçando a visão dos economistas José Márcio de Camargo, da Genial Investimentos, e Gustavo Franco, ex-presidente do BC e sócio da Rio Bravo Investimentos, colunistas do Estadão.

“Sem punição pelo não cumprimento das metas, o arcabouço é uma carta de intenções. Para inglês ver”, diz Camargo. “A situação evoca a observação de Tim Maia quando instado a negar o uso de drogas: “Não fumo, não bebo e não cheiro. Meu único vício é a mentira”, afirma Franco.

Fonte: *O Estado de São Paulo* - SP

Data: 02/05/2023



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### BRACELL PÔE R\$ 20 BI NO BRASIL E PLANEJA MAIS

Fábrica em Lençóis Paulista é a mais moderna do mundo e consolida presença da RGE no país  
Por *Stella Fontes* — De *Lençóis Paulista (SP)*

Os 144 metros da chaminé e os 102 metros da caldeira de recuperação do Projeto Star, que concebeu a mais moderna fábrica de celulose do mundo, não passam despercebidos a quem chega a Lençóis Paulista (SP), município a cerca de 250 quilômetros da capital. Inaugurada em setembro de 2021, a unidade, que é também a mais “verde” da indústria, consolidou a presença do gigante asiático Royal Golden Eagle (RGE) no país e a posição da Bracell como maior produtora global de celulose solúvel.



### Raio X do grupo RGE

Linha do tempo		Empresas	
2003	RGE compra Copener e Klabin Bacell, que passa a se chamar Bahia Pulp e é integrada ao grupo Sateri, de fibras e viscose	2015	Negócio de fibras da Sateri passa a se chamar Bracell. Sateri permanece com viscose
2008	Início de operação da linha 2 na BA, com capacidade de 500 mil toneladas/ano	2018/2019	Compra da Lwarcel, em SP. Início do Projeto Star. BSC Copener e Lwarcel passam a se chamar Bracell
2010	Bahia Pulp passa a se chamar Bahia Specialty Cellulose (BSC)	2021	Início de operação da linha 2 da Bracell em SP
		2023	Início das obras da fábrica de tissue em SP

**Empresas**

- Bracell  
Celulose solúvel, especial e kraft
- April e Asia Symbol  
Celulose e papel
- Asian Agri e Apical  
Óleo de palma
- APR e Sateri  
Viscose
- Pacific Energy  
Energia limpa



Fonte: Bracell

Nos últimos quatro anos, os investimentos no país da Bracell, produtora de fibras do grupo, somaram mais de R\$ 15 bilhões. Há outros R\$ 5 bilhões anunciados, elevando a R\$ 20 bilhões o total de aportes executados ou planejados. E os desembolsos não devem parar por aí. No setor, a leitura é que a empresa já começou a se movimentar em preparação a futuras rodadas de expansão, potencialmente em Mato Grosso do Sul ou na Bahia.

A maior parte dos recursos foi destinada à fábrica “flex” no interior paulista, apta a produzir 1,5 milhão de toneladas por ano de celulose solúvel, usada na fabricação de viscose, ou até 3 milhões de toneladas por ano de celulose kraft de eucalipto (BEK). Marco de uma nova geração de fábricas, foi erguida em uma área de 1,6 milhão de metros quadrados, não usa combustíveis fósseis, é autossuficiente em energia limpa e gera um excedente de 150 a 180 megawatts (MW), que é exportado para o sistema e pode abastecer 750 mil residências. A empresa já tinha uma fábrica em Camaçari (BA), com capacidade de 500 mil toneladas anuais de fibra solúvel e especial.



— Foto: Divulgação

Mas o projeto de crescimento da Bracell não se limita às fibras, que foram a porta de entrada do grupo RGE no país, há 20 anos, com a compra da antiga Bahia Specialty Cellulose (BSC) e da Copener Florestal. No início deste ano, a empresa acertou a aquisição da OL Papéis, estreando no segmento de papéis de higiene e, há cerca de dez dias, deu início às obras da que será a maior fábrica de tissue da América Latina, também em Lençóis Paulista, com previsão de aporte de R\$ 2,5 bilhões.

**Empresa estuda um ramal ferroviário entre a fábrica e Pederneiras”**  
 — Alberto Pagano

Ainda nesta rodada de investimentos, anunciou R\$ 2,5 bilhões para construção de duas fábricas de químicos essenciais à produção da fibra. A partir de 2024, poderá ingressar no mercado de fertilizantes com a oferta de sulfato de potássio (SOP), ou utilizá-lo em suas operações florestais, obtido a partir do processo de tratamento dos efluentes da fábrica.



Fundada pelo magnata indonésio Sukanto Tanoto, a RGE tem sede em Cingapura e não divulga faturamento. Seus ativos, entre os quais a Asia Pacific Resources International (April), uma das maiores produtoras de celulose e papel do mundo, estão avaliados em mais de US\$ 30 bilhões e englobam produção de viscosa, de óleo de palma e de biocombustíveis, entre outras atividades. O empresário e a esposa, Tinah Bingei Tanoto, conhecem as operações brasileiras. Mas é Anderson Tanoto, um dos quatro filhos do casal, quem vem com mais frequência ao país.

Com pouco menos de 70 mil habitantes, Lençóis Paulista conhecia a indústria de celulose pelas mãos da antiga Lwarcel, vendida pela família Trecenti aos Tanoto em 2018 - pequena em relação aos demais produtores, como Suzano e Klabin, a empresa foi cobiçada por outros players, como a chilena Arauco e a portuguesa Altri -, e experimentou um salto de desenvolvimento com a chegada da Bracell.

De acordo com números do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), no ano passado, Lençóis teve um saldo positivo de 2,7 mil registros em carteira. Destes, mais de 2,1 mil corresponderam a contratações pela produtora de celulose. A taxa de desemprego na região foi a menor desde 2015 e, hoje, dos cerca de 6 mil funcionários da Bracell-SP, 4,2 mil estão na nova unidade. No país, a empresa gera cerca de 10 mil empregos entre diretos e terceiros, nas atividades industriais, florestais e de logística em São Paulo, Bahia e Mato Grosso do Sul.

Para acomodar clientes, fornecedores, empregados e acionistas da Bracell, a pequena cidade do centro-oeste paulista acabou ganhando, pelas mãos do grupo, um novo e sofisticado hotel, de bandeira Novotel. Na ala residencial do empreendimento, o "rooftop" é moradia dos Tanoto quando estão de passagem pela região. Na decoração e no cardápio, os detalhes remetem à origem oriental de seus investidores.

Desde o início de operação, as linhas A e B da nova fábrica fizeram duas campanhas de produção de celulose solúvel. Neste momento, estão dedicadas à celulose kraft. Um dos dados mais sensíveis, o volume produzido de cada tipo de fibra, não é revelado e a decisão sobre o mix é tomada de acordo com as condições de mercado e preço, e das necessidades do próprio grupo, que usa a celulose solúvel obtida em Lençóis para fazer viscosa na Ásia.

### **60 mil funcionários a RGE tem em todo o mundo**

Para garantir os recursos hídricos necessários à operação - a antiga Lwarcel operava com poço artesiano -, a Bracell construiu um duto de 22 quilômetros, que transporta água captada no rio Tietê. Segundo a empresa, é sua a marca de menor consumo específico de água para essa indústria em todo o mundo.

Para alimentar suas operações em São Paulo, tem mais de 200 mil hectares de plantio de eucalipto em áreas próprias, além das parcerias na modalidade de fomento e da compra de madeira de terceiros. A partir de 2021, expandiu as operações florestais para Mato Grosso do Sul, com sede administrativa em Campo Grande e unidade operacional em Água Clara.

"Hoje, entre 30% e 35% da madeira que usamos vem de terceiros", diz o diretor florestal da empresa, Mauro Quirino. A Bracell está investindo R\$ 180 milhões na região para elevar a capacidade de produção de mudas de eucalipto, com expansão do viveiro em Lençóis e construção de um novo viveiro em Avaí. No total, serão mais de 100 milhões de mudas por ano.

A celulose produzida em Lençóis segue por rodovia até o Terminal Intermodal de Pederneiras (SP), construído em parceria com a MRS Logística. São 35 quilômetros de distância, cumpridos por uma frota de 130 caminhões. Com a chinesa XCMG, a Bracell está testando o uso de um caminhão 100% elétrico, o primeiro com capacidade para 40 toneladas, para reduzir emissões nesta etapa do percurso.

Ao mesmo tempo, a empresa deu início aos estudos para potencial construção de um ramal ferroviário conectando a fábrica ao terminal de Pederneiras. Tanto a Malha Paulista quanto a Malha

Oeste, que será relicitada, são consideradas opções neste caso. “Já fizemos a engenharia básica e estamos finalizando o EIA-Rima”, conta o diretor de logística da Bracell, Alberto Pagano.

Do terminal em Pederneiras, a celulose segue por ferrovia até Porto de Santos, numa viagem de três dias. As locomotivas são da MRS e a Bracell investiu em 530 vagões próprios. No porto, a produtora de celulose está investindo R\$ 300 milhões, sem considerar a outorga, no Terminal Portuário Bracell (antigo STS 14A), já com capacidade para 3 milhões de toneladas por ano. As obras tiveram início em 2021 e devem ser concluídas em novembro.

É da Bracell um dos compromissos ambientais mais ambiciosos da indústria, o “um para um”. Até 2025, para cada hectare de eucalipto plantado, a empresa quer conservar ou recuperar um hectare de mata nativa. “Não temos nenhuma área que seja fruto de desmatamento”, diz o vice-presidente de sustentabilidade e comunicação corporativa, Márcio Nappo.

Os investimentos no Brasil estão mantidos, apesar dos desafios que o grupo vem enfrentando. No mais sério, a Bracell é alvo de ação civil pública, que questiona a legalidade da compra de imóveis rurais pela empresa de controle estrangeiro em certos municípios, em meio à corrida entre eucalipto e cana de açúcar por terras no interior de São Paulo. Ironicamente, as duas unidades da empresa em Lençóis estão cercadas por plantações de cana.

Na semana passada, o ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou a suspensão de todos os processos que tratem da compra de terras por estrangeiros até o julgamento final de duas ações relativas ao tema. Os negócios envolvendo a aquisição de imóveis rurais, propriamente, não foram afetados.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 02/05/2023*

## GOVERNADORES DE OPOSIÇÃO AGUARDAM AJUDA FEDERAL

Políticos de partidos de oposição listaram ações prioritárias e nutrem confiança em parcerias

*Por Ricardo Mendonça — De São Paulo*



**Governador de Minas Gerais, Romeu Zema — Foto: Divulgação**

Mesmo em oposição ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), governadores como Tarcísio Freitas (Republicanos -SP), Jorginho Melo (PL-SC), Claudio Castro (PL-RJ), Romeu Zema (Novo-SC), Eduardo Riedel (PSDB-MS), Eduardo Leite (PSDB-RS) e Ronaldo Caiado (União Brasil-GO) têm negociado com o governo federal para viabilizar parcerias em obras.

As negociações são desdobramentos do encontro do presidente com os 27 governadores em janeiro para, conforme promessa de campanha, tocar ações pró-crescimento. Na ocasião, cada governador foi instado a levar as três ações que julgasse as mais importantes. Depois, o governo sinalizou que poderiam ser até mais de três. No total, recebeu 417 projetos. A planilha está com a Casa Civil, que não a divulga, alegando que o material está “em análise”.

Diferentemente do que ocorria no governo Bolsonaro, diferenças partidárias não têm sido obstáculo às tratativas. Em São Paulo, Tarcísio discute com a gestão Lula projetos bilionários. O mais ambicioso é a ligação férrea da capital a Campinas, estimado em R\$ 12,8 bilhões. Outros temas em pauta são a expansão da Linha 2-Verde do Metrô e um túnel submerso entre Santos e Guarujá, numa parceria público-privada de R\$ 4,6 bilhões. Ontem, na feira Agrishow, em Ribeirão Preto, Tarcísio disse que sua relação com o governo federal é “republicana”. “Temos questões que temos que compartilhar, como o SUS na Saúde, a Educação e a Segurança”, afirmou.

No Rio, Claudio Castro trata de quatro temas com o federal. Um dos principais é a duplicação e concessão da BR-040, da capital a Belo Horizonte, com custo previsto de R\$ 9,2 bilhões. Também há conversas sobre a implantação da ferrovia Rio-Vitória (seis túneis, 171 viadutos rodoviários e 130 pontes ferroviárias); a construção da Transbaixada, via de 12 km entre as rodovias Washington Luiz e Dutra; e a Rota 4b, gasoduto de mais de 300 Km da Baía de Santos ao Porto de Itaguaí.

Já Jorginho Mello trata com a gestão Lula de um reembolso de R\$ 465 milhões por obras em rodovias federais bancadas pelo Estado, investimentos em aeroportos e a federalização da Universidade de Blumenau.

Secretário-geral de Governo de Goiás, comandado por Ronaldo Caiado (União Brasil), Adriano Lima diz que há uma “visão positiva” em relação ao diálogo com Lula. “O governador sempre foi combativo, mas tem uma postura institucional. Então as conversas andam. Não sentimos diferença pelo fato de ele ser de oposição.” Goiás negocia parceria para a obra do Hospital Cora, especializado em câncer, com previsão de R\$ 1,5 bilhão de investimento; pede a extensão de 40 km, até Luziânia, do BRT do Distrito Federal; e investimentos para um polo de fruticultura no nordeste do Estado.

Governadores tucanos do Rio Grande do Sul e do Mato Grosso do Sul, Eduardo Leite e Eduardo Riedel nutrem expectativas positivas nas conversas com o governo Lula. Valor há pouco mais de um mês, Leite destacou “a abertura para o diálogo” como o aspecto mais positivo do governo petista. “Tínhamos muitas dificuldades no governo passado até pela hostilidade do ex-presidente Bolsonaro, sempre agredindo e atacando todos que não estivessem com ele.”

O Estado trata sobre obras de R\$ 10 bilhões para aumentar as conexões com a Argentina e o Uruguai, duplicar rodovias e modernizar o sistema ferroviário. Já Riedel pede a concessão das três principais rodovias que cortam o Estado, a extensão de uma via até a ponte em construção que irá ligar Porto Murinho ao Paraguai e a construção de uma fábrica de fertilizantes da Petrobras em Três Lagoas.

Governada por Romeu Zema (Novo), Minas Gerais conversa sobre a repactuação do acordo oriundo do desastre de Mariana; negocia parcerias em obras como o metrô de BH e quatro BRs; e a conclusão de duas represas no norte do Estado.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 02/05/2023*

## AGRISHOW FOI INFELIZ EM CONVIDAR BOLSONARO, DIZ MINISTRO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO

Convite fez com que ministro da Agricultura desistisse de comparar à feira de tecnologia agrícola em SP

*Por Cristiane Agostine, Valor — São Paulo*



O ministro do Desenvolvimento Agrário, Paulo Teixeira (PT), criticou neste sábado (29) a Agrishow, feira promovida pelo agronegócio em Ribeirão Preto, no interior paulista, por convidar o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). A presença de Bolsonaro gerou mal-estar com o governo federal e o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, foi desconvidado a participar da abertura da feira, no dia 1º de maio, por conta da participação do ex-presidente.

*Agrishow, feira promovida pelo agronegócio em Ribeirão Preto — Foto: Divulgação*

“[Foi] Infeliz [a Agrishow] convidar o Bolsonaro. Bolsonaro ficou quatro anos na Presidência da República e criou desordem no Brasil. Agora que deixou... Já não fez nada como presidente... Como

ex-presidente... Ele que se coloque no lugar dele”, afirmou Teixeira, ao falar com a imprensa durante um evento promovido pelo MST na capital paulista neste sábado.

O governo federal ameaçou cancelar o patrocínio do Banco do Brasil à Agrishow. O ministro da Secretaria de Comunicação Social, Paulo Pimenta, disse que o evento perde a característica institucional ao desconvidar Fávoro e convidar Bolsonaro e que, por isso, não se justifica o patrocínio. O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, também contestou o patrocínio.

A informação de que o patrocínio seria cancelado foi anunciada por Paulo Pimenta, na noite de sexta-feira (28). Em nota ao Valor, o Banco do Brasil afirmou que "estará presente na Agrishow por meio de sua atuação comercial para realização de negócios e atendimento aos seus clientes. O Banco do Brasil tomará as medidas cabíveis se, durante a feira, houver qualquer desvio das finalidades negociais previstas".

### **Bolsonaro e Tarcísio de Freitas**

A participação de Bolsonaro na feira, ao lado do governador paulista, Tarcísio de Freitas (Republicanos), será o primeiro evento político do ex-presidente desde que retornou dos Estados Unidos ao Brasil, no fim de março.

Líder nacional do MST, João Pedro Stédile classificou o convite a Bolsonaro pela Agrishow como um “tiro no pé” e uma “estupidez”. “Foi um tiro no pé do agronegócio nacional”, afirmou à imprensa. “Eles deram um tiro no pé ao ofender o ministro. Uma estupidez”, disse Stédile. “Foi ofensivo o que fizeram e fizeram uma demonstração clara de com quem eles estão ideologicamente”, afirmou. “Fizeram um favor para nós. Ajudaram o [Carlos] Fávoro a entender que não adianta dialogar com esse setor do agronegócio reacionário”, afirmou o dirigente.

Paulo Teixeira participa neste sábado de um evento promovido pelo MST em São Paulo, ao lado do ministro Alexandre Padilha (Relações Institucionais). O ato foi organizado para divulgar a 4ª edição da feira nacional da reforma agrária, que será realizada pelo MST na capital paulista em maio, e também para marcar o lançamento da "Cozinha Escola Para Brilhar Dona Ilda Martins".

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 02/05/2023*



## **G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO**

### **PORTO DE SANTOS REDUZ TOLERÂNCIA PARA CAMINHÕES COM CARGAS SOLTAS E CONTEINERIZADAS A PARTIR DE TERÇA-FEIRA**

A Autoridade Portuária de Santos informou que a entrada dos veículos no Porto será autorizada até duas horas após a janela de agendamento.

*Por g1 Santos*



**Porto de Santos tem novo agendamento de caminhões a partir de terça-feira — Foto: Autoridade Portuária de Santos**

O agendamento da recepção de caminhões no Porto de Santos, no litoral de São Paulo, terá alteração a partir desta terça-feira (2). Segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS), a tolerância para a entrada dos veículos de carga solta e containerizada será de duas horas após a janela de



agendamento.

A alteração promovida APS no agendamento tem objetivo de reduzir a permanência de caminhões nas proximidades do Porto e disponibilizar mais janelas de agendamento para os caminhoneiros.

Esta é a 3ª fase do cronograma dos períodos de adaptação para as tolerâncias de recepção de caminhões, estabelecido no artigo 29 da Norma da Autoridade Portuária que regulamenta o assunto. Desde o ano passado, a APS 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 e de 1º de janeiro a 30 de abril para três horas. Agora, foi reduzida para duas horas. As discussões sobre a modificação da norma continuam e envolvem Sindicatos, Operadores Portuários, Associações e Autoridade Portuária.

Para os caminhões de graneis vegetais sólidos não há alteração, pois as cargas chegam de distâncias que exigem dias de viagem e o ajuste do período agendado é feito com a parada obrigatória em pátios reguladores fora do Porto.

Com isso, de acordo com a autoridade portuária, a medida evita que os transportadores formem filas nas rodovias ou mesmo nas avenidas de acesso ao complexo portuário. Os caminhões ficam estacionados aguardando a chamada aos terminais. A janela para estas cargas continua sendo de seis horas.

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

*Data: 02/05/2023*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### MERCADO ELEVA PARA 1% PROJEÇÃO DO CRESCIMENTO DA ECONOMIA EM 2023

Inflação deve ficar em 6,05% este ano, diz Boletim Focus

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

A previsão do mercado financeiro para o crescimento da economia brasileira este ano subiu de 0,96% para 1%. A estimativa está no boletim Focus de hoje (2), pesquisa divulgada semanalmente, em Brasília, pelo Banco Central (BC) com a projeção para os principais indicadores econômicos.

Para o próximo ano, a expectativa para o Produto Interno Bruto (PIB, a soma dos bens e serviços produzidos no país) é de crescimento de 1,41%. Em 2025 e 2026, o mercado financeiro projeta expansão do PIB em 1,8% para os dois anos.

A previsão para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) - considerada a inflação oficial do país - também subiu: de 6,04% para 6,05% neste ano. Para 2024, a estimativa de inflação ficou em 4,18%. Para 2025 e 2026, as previsões são de 4%, para os dois anos.

A estimativa para este ano está acima do teto da meta de inflação que deve ser perseguida pelo BC. Definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), a meta é 3,25% para 2023, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é 1,75% e o superior 4,75%. Segundo o BC, a chance de a inflação oficial superar o teto da meta em 2023 é de 83%.

A projeção do mercado para a inflação de 2024 também está acima do centro da meta prevista, fixada em 3%, mas ainda dentro do intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual.

Em março, a inflação desacelerou para todas as faixas de renda. Ainda assim, puxado pelo aumento dos preços dos combustíveis, o IPCA ficou em 0,71%, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O resultado é inferior à taxa de fevereiro: 0,84%. Em 12 meses, o indicador acumula 4,65%, abaixo de 5% pela primeira vez em dois anos.

Para abril, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo 15 (IPCA-15) - que mede a prévia da inflação oficial - ficou em 0,57% deste ano. A taxa é inferior na comparação com as de março de 2023 (0,69%) e de abril de 2022 (1,73%).

### Taxa de juros

Para alcançar a meta de inflação, o Banco Central usa como principal instrumento a taxa básica de juros, a Selic, definida em 13,75% ao ano pelo Comitê de Política Monetária (Copom). A taxa está nesse nível desde agosto do ano passado, e é o maior nível desde janeiro de 2017, quando também estava nesse patamar.

Para o mercado financeiro, a expectativa é de que a Selic encerre 2023 em 12,5% ao ano. Para o fim de 2024, a estimativa é que a taxa básica caia para 10% ao ano. Já para o fim de 2025 e de 2026, a previsão é de Selic em 9% ao ano e 8,88% ao ano, respectivamente.

O patamar da Selic é motivo de divergência entre o governo federal e o Banco Central. 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 também podem dificultar a expansão da economia.

Quando o Copom diminui a Selic, a tendência é que o crédito fique mais barato, com incentivo à produção e ao consumo, reduzindo o controle sobre a inflação e estimulando a atividade econômica.

Nesta terça-feira (2), o Copom inicia a terceira reunião do ano para definir a taxa básica e a expectativa do mercado é que ela seja mantida em 13,75% ao ano.

A estimativa para a cotação do dólar está em R\$ 5,20 para o fim deste ano. Para o fim de 2024, a previsão é de que a moeda americana fique em R\$ 5,25.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 02/05/2023

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### HIDROVIAS DO BRASIL AUMENTARÁ SUA CAPACIDADE OPERACIONAL NO SISTEMA NORTE

Da Redação NAVEGAÇÃO 02/05/2023 - 17:12



*Companhia foi autorizada a explorar cerca de 62 mil m<sup>2</sup> de área disponível em espelho d'água no Porto organizado de Vila do Conde, no Pará*

A Hidrovias do Brasil, empresa de soluções logísticas, foi a vencedora do processo seletivo simplificado realizado pela Companhia Docas do Pará (CDP) para uso e exploração de área disponível em espelho d'água, com mais de 61 mil m<sup>2</sup>, para a realização de operação de transbordo de granel sólido vegetal e mineral no Porto de Vila do Conde, em Barcarena, no Pará.

Com esse movimento, a companhia passará a ter, partir de 2024, capacidade operacional estimada de cerca de 8 milhões toneladas por ano no Sistema Norte e o volume a ser operado na área deve corresponder a aproximadamente 700 mil toneladas por ano. Os trabalhos serão iniciados a partir da celebração do contrato de uso temporário entre a Hidrovias do Brasil e a CDP, e após a obtenção de todas as licenças e autorizações necessárias. O contrato tem duração de quatro anos, com possibilidade de renovação pelo mesmo prazo.

O CEO da Hidrovias do Brasil, Fabio Schettino, destaca o compromisso da empresa em reforçar a operação da companhia, "Esse movimento está em linha com a nossa estratégia de incremento modular de capacidade no Corredor Norte, com baixa necessidade de investimento e retorno no curto prazo, complementando as operações atuais do nosso Terminal de Uso Privado (TUP) em Barcarena, aumentando a nossa força operacional na região e sem geração de capacidade ociosa", analisa o executivo.

A companhia segue investindo na operação do Sistema Norte. Neste ano, a empresa iniciou as viagens do comboio de 35 barcaças, aumentando a capacidade de transporte em 40%, e recebeu dois novos empurradores troncais e dois empurradores elétricos para ampliar e modernizar ainda mais a frota.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 02/05/2023*

## WILSON SONS INICIA OPERAÇÃO DO REBOCADOR 'WS ROSALVO' NO PORTO DO AÇU

*Da Redação NAVEGAÇÃO 02/05/2023 - 17:07*



*"WS Rosalvo" é a terceira embarcação construída, no estaleiro da empresa, capaz de reduzir em até 14% emissão de gases de efeito estufa*

A Wilson Sons iniciou as operações do seu novo rebocador, o "WS Rosalvo", no Porto do Açú, em São João da Barra (RJ), em evento realizado na quinta-feira (27). Esta é a terceira de uma série de seis novas embarcações mais sustentáveis construídas nos estaleiros da companhia, no Guarujá (SP), no complexo portuário de Santos.

O novo design hidrodinâmico melhora a eficiência do casco e permite reduzir em até 14% o consumo de combustível e, conseqüentemente, as emissões de gases de efeito estufa. Os rebocadores são os primeiros, no Brasil, com o padrão Tier III, da Organização Marítima Internacional (IMO), que atesta a redução de pelo menos 70% de óxidos de nitrogênio, contribuindo para a melhoria da qualidade do ar nos portos onde operam. Esse padrão é exigido somente para áreas de controle de emissão, como é o caso de algumas regiões da América do Norte e Europa, e foi voluntariamente adotado pela Wilson Sons.

O "WS Rosalvo", da classe RSD 2513, tem notação escort tug e equipamento de combate a incêndio certificado FIFI-1, com vazão de 2.400m<sup>3</sup> de água por hora. Seu design é da Damen Shipyards e possui 24 metros de comprimento e 13 metros de boca (largura). A embarcação opera avante e a ré com a mesma eficiência, podendo ser usada tanto em manobras portuárias quanto em rebocagem oceânica. O bollard pull é de mais 90 toneladas, fazendo do novo rebocador o mais potente em operação no Brasil, ao lado do "WS Centaurus" e do "WS Orion".

Os três rebocadores possuem as mesmas características e passa a integrar a frota de 81 rebocadores da companhia. Os dois primeiros novos rebocadores, que entraram em operação em julho e em outubro do ano passado, respectivamente, já realizaram, no total, cerca de 650 manobras.



Com a entrega do "WS Rosalvo", a Wilson Sons chega à marca de 151 embarcações construídas em seus estaleiros. Todos estes rebocadores foram construídos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), e tiveram como agente financeiro o BNDES.

"O "WS Rosalvo" demonstra a relevância da inovação e da sustentabilidade para a Wilson Sons, reafirmando o pioneirismo da companhia, no mercado brasileiro, com projetos modernos na construção e operação dos novos rebocadores, cada vez mais necessários diante de uma demanda crescente nos portos por embarcações mais potentes para atender grandes navios de maneira mais sustentável", afirma Márcio Castro, diretor-executivo de Rebocadores da Wilson Sons.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 02/05/2023*

## NAVIO DA ANGLO AMERICAN COM TECNOLOGIA PARA COMBUSTÍVEL SUSTENTÁVEL É RECEBIDO PELA PRIMEIRA VEZ NO BRASIL

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 02/05/2023 - 16:57*



*Navio bicomcombustível 'Ubuntu Loyalty' - Foto Leonardo Berenger - Ferroport*

Embarcação, que recebeu carregamento de minério de ferro no Porto do Açú (RJ), utiliza Gás Natural Liquefeito (GNL) como combustível para reduzir a emissão de gases do efeito estufa

O navio "MV Ubuntu Loyalty" da Anglo American, que utiliza Gás Natural Liquefeito (GNL) como combustível, realizou sua viagem inaugural atracando em território brasileiro, nesta segunda-feira (1). A embarcação foi

recebida no terminal portuário de minério de ferro administrado pela Ferroport, no Porto do Açú, em São João da Barra (RJ). Essa foi a primeira vez que um navio com esse tipo de tecnologia sustentável aporta no Brasil.

Segundo estudos da mineradora, o uso do GNL proporciona uma redução estimada de 35% nas emissões de gases do efeito estufa, em comparação com as embarcações movidas a combustível marítimo convencional. Ao todo, a frota Ubuntu da Anglo American, que foi projetada a partir de 2019, é composta por dez navios, com seis já em operação pelo mundo.

"Essa inovação é um marco para todo o Grupo Anglo American e dialoga diretamente com o nosso Plano de Mineração Sustentável, que visa, entre seus vários objetivos, a neutralidade em carbono até 2040, levando em conta as emissões diretas do negócio e combustíveis consumidos", explica Wilfred Bruijn, CEO da Anglo American no Brasil.

Com destino final à China, o navio bicomcombustível "Ubuntu Loyalty" recebeu o carregamento de 175 mil toneladas de minério de ferro do Minas-Rio. A operação no porto foi conduzida pela Ferroport, joint-venture formada entre a Anglo American e a Prumo Logística.

"Este também é um momento memorável na Ferroport, porque é a primeira embarcação GNL recebida pelo terminal. O minério atravessou um dos maiores minerodutos do mundo, com 529 quilômetros de extensão, para que fosse embarcado em direção à Ásia. Esse navio dialoga com nosso compromisso em ter operações seguras e sustentáveis", ressalta Carsten Bosselmann, CEO da Ferroport.

O terminal de minério foi o primeiro a entrar em operação no empreendimento portuário do Açú. De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), é o quarto Terminal de Uso Privado (TUP) em movimentação de minério de ferro no Brasil. Com 20,5 metros de profundidade em seus berços de atracação, Porto do Açú pode receber navios do tipo Panamax e Capesize, com capacidade para até 220 mil toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 02/05/2023

### CEARÁ EXPORTA MAIS DE 4 MIL TONELADAS DE BOBINA DE AÇO PARA A TURQUIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 02/05/2023 - 16:49



O Porto do Pecém exportou neste mês de abril, 4.824,178 toneladas de bobina de aço para a cidade de Karadeniz Ereğli, na Turquia.

Essa operação é uma novidade, como explica Carlos Alberto Nunes, gerente comercial da Tecer Terminais, empresa que atua como prestadora de serviço operacional no Porto do Pecém. "Realizar a operação de envio de bobina de aço para o exterior foi muito importante, já que essa movimentação só tinha sido feita uma única vez aqui no porto", diz.

Segundo ele, essa exportação é de extrema relevância, pois demonstra o potencial do terminal e a pluralidade de operações desenvolvidas tanto para produtos que chegam e que são enviados para diferentes países.

A Tecer Terminais atua com carga e descarga de materiais provenientes de contêineres, granéis sólidos e cargas de projetos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 02/05/2023

### TRANSPETRO APRESENTARÁ MODELO RESPONSÁVEL PARA CONSTRUÇÃO DE NAVIOS NO BRASIL, DIZ BACCI

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 02/05/2023 - 14:32



Presidente da companhia descartou privatização e disse que GT estudará parâmetros equilibrados de prazos e de preços para encomendas de embarcações de cabotagem e aliviadores e reparos em estaleiros locais

A Transpetro formará um grupo de trabalho para apresentar um projeto de construção e reparo de navios em estaleiros brasileiros. A nova gestão da empresa também considera que a produção de petróleo crescerá nos próximos anos, o que vai exigir que a Transpetro, em conjunto com a Petrobras,

desenvolva projetos de novos dolphins de atracação para as operações portuárias. O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, ressaltou que esse movimento seguirá parâmetros responsáveis e que não será 'a qualquer preço', nem a 'qualquer prazo'. A expectativa é que o GT seja criado imediatamente e que os resultados sejam conhecidos no menor espaço de tempo possível.

Ele acrescentou que a privatização não está na rota da Transpetro, e sim a expansão da companhia. Bacci acrescentou que a atual gestão buscará incansavelmente crescer e ser exemplo. "Iremos retomar a construção de navios para a frota da Transpetro, tanto para cabotagem como de aliviadores. Isso faz parte de um projeto de soberania nacional e irá gerar emprego e renda para os brasileiros", afirmou Bacci, em vídeo direcionado aos trabalhadores da Transpetro, por ocasião do Dia do Trabalho, celebrado na última segunda-feira (1º).

No vídeo, Bacci se comprometeu a reestabelecer um canal de diálogo com os trabalhadores da Transpetro, em especial aos trabalhadores embarcados e aos profissionais de dutos e terminais. Ele também se dirigiu especificamente às mulheres que hoje ocupam 13% das posições de chefia na empresa. A nova gestão, salientou, também investirá em qualificação constante das pessoas e para garantir mais diversidade na escolha dos profissionais em todos níveis gerenciais. "Isso irá mudar. Queremos dar protagonismo à liderança feminina. Para atender o novo perfil de atuação, vamos analisar a possibilidade de realização concurso público", adiantou.

Bacci, que tomou posse na última sexta-feira (28), destacou que a nova diretoria buscará ser uma das melhores empresas de logística do Brasil, gerando valor com segurança, integridade, respeito às pessoas e ao meio ambiente. "Vamos retomar o papel importante de braço logístico da Petrobras, continuar expandindo atendimento a terceiros e provendo soluções multimodais", afirmou. Ele disse que a abrangência nacional, a qualidade dos ativos e a frota de navios representam vantagem competitiva à companhia, que tem como objetivo voltar a exercer protagonismo no setor.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 02/05/2023*

## CALIFÓRNIA ELIMINARÁ TODOS OS CAMINHÕES A DIESEL NOS PORTOS A PARTIR DE 2024

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01/05/2023 - 20:46*



O Conselho de Recursos Aéreos da Califórnia (CARB) aprovou em 28 de abril uma regra inédita que exige uma transição em fases para veículos médios e pesados de emissão zero. Conhecida como Advanced Clean Fleets, a nova regra expande os esforços da Califórnia para fazer a transição dos caminhões que transitam pelo estado para tecnologia de emissão zero até 2045.

Sob a nova regra, os proprietários de frotas que operam veículos para serviços privados iniciarão sua transição para veículos de emissão zero a partir de 2024. Caminhões usados para transportar contêineres e cargas dos portos e pátios ferroviários estão entre os primeiros a serem visados.

Somente caminhões de transporte com emissão zero poderão se registrar no CARB a partir de 1º de janeiro de 2024. Embora existam disposições para eliminar gradualmente os caminhões mais antigos e garantir que operem durante sua vida útil, os veículos terão que ter emissões zero até 2035.

O novo projeto de lei não é totalmente inesperado. A Califórnia tem regulamentos existentes desde 2020 que exigem que os fabricantes aumentem a venda de caminhões com emissão zero. A regra Advanced Clean Fleets estabelece o fim das vendas de caminhões a combustão em 2036, uma exigência inédita no mundo. Além de impactar os caminhões que movimentam cargas dos portos e pátios ferroviários, as novas regras incluem disposições para tratores fora de estrada. Isso incluirá veículos como movimentadores de carga usados nos pátios dos portos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 02/05/2023*

## ATLAS AGRO CONSTRUIRÁ PRIMEIRA FÁBRICA DE FERTILIZANTES NITROGENADOS A PARTIR DO HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL

*Da Redação ECONOMIA 01/05/2023 - 20:23*

*Projeto orçado em cerca de R\$ 4,3 bilhões em Uberaba (MG) tem início das obras previsto para 2024 e conclusão para meados de 2027*

A fábrica de fertilizantes, que será construída em Uberaba (MG) no valor total de US\$ 850 milhões de dólares (ou cerca de R\$ 4,3 bilhões) deve ter a obra iniciada em 2024, com a conclusão prevista para meados de 2027. O projeto da Atlas Agro integra o plano estratégico da companhia de ser pioneira na descarbonização da indústria de fertilizantes no Brasil. A organização tem planos de construir de sete a nove plantas de fertilizantes nitrogenados verdes no Brasil, ajudando a reduzir a dependência dos fertilizantes importados no país. Sua primeira fábrica nos Estados Unidos entrou em projeto de engenharia em março.

“Hoje, importamos mais de 85% dos fertilizantes que utilizamos no Brasil, um país que é uma das maiores potências do agronegócio no mundo. O montante equivale a mais de US\$ 8 bilhões em importações em fertilizantes para o território brasileiro”, comenta Knut Karlsen, co-fundador e CEO da Atlas Agro para América Latina.

A planta utilizará uma matriz 100% limpa, a partir de fontes renováveis, tais como a solar e eólica, para produção do hidrogênio verde, amônia verde e os fertilizantes nitrogenados com zero carbono. A consultoria de energia renovável Cela foi contratada para ajudar a empresa na prospecção e seleção de fornecedores de energia renovável para a planta de Uberaba.

A fábrica terá ainda uma capacidade de produção para 500 mil toneladas por ano de fertilizantes para atender os clientes da região. “Temos cartas de interesse de compra assinadas com vários clientes e deveremos concluir os acordos de fornecimento de fertilizantes nitrogenados zero carbono nos próximos meses”, afirma Karlsen.

Trata-se de um projeto inédito e um marco significativo para o agronegócio e para o próprio Brasil, já que atualmente 100% do fertilizante nitrogenado utilizado no País são importados de outros países, como Rússia, sendo todos eles produzidos a partir de fontes fósseis e poluentes. “Portanto, a nova planta é um importante passo para a substituição de fertilizantes estrangeiros com significativa pegada de carbono por uma produção nacional a partir de manufatura limpa e sustentável. Também se configura como uma grande oportunidade para a reindustrialização verde e a segurança alimentar no Brasil”,

Os fertilizantes produzidos a partir de fontes fósseis, como o gás natural, emitem mais do que uma tonelada de CO2 equivalente para cada tonelada do fertilizante produzido, enquanto os fertilizantes nitrogenados produzidos a partir do hidrogênio verde são livres da emissão de carbono em sua produção.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 02/05/2023*

## PORTOS DO ARCO NORTE SÃO O PRINCIPAL EIXO PARA O ESCOAMENTO DE MILHO NOS TRÊS PRIMEIROS MESES DE 2023

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01/05/2023 - 20:16*



Das mais de 9 milhões de toneladas de milho vendidas ao mercado externo, cerca de 3,56 milhões foram escoadas pelos portos do Arco Norte. O volume embarcado nos estados do Pará, Maranhão e Amazonas representa 36,4% da movimentação nacional, ultrapassando, pela primeira vez, a participação de Santos na saída do cereal ao mercado internacional. O porto paulista foi responsável do 24,9% da movimentação total registrada nos meses de janeiro a março. Os dados estão no Boletim Logístico de Abril, divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

Destaque para a movimentação registrada em Barcarena e Itaqui. Os dois portos, juntos, foram responsáveis pela exportação de aproximadamente 2,76 milhões de toneladas de milho, cerca de

78% de todo volume embarcado nos quatro portos do Arco Norte. “Muito provavelmente essa maior participação é decorrente de um custo de frete mais barato em relação às rotas para os portos do Sul e Sudeste, bem como pelos crescentes investimentos realizados nesses portos para o embarque de grãos e internalização de fertilizantes, o que promove, para muitas cargas direcionadas ao Arco Norte, o frete de retorno”, pondera o superintendente de Logística Operacional da Conab, Thomé Guth.

Já para a soja, o porto paulista continua sendo o principal destino para o escoamento do grão comercializado. De acordo com o boletim, 43,2% da oleaginosa exportada entre janeiro e março deste ano, cerca 8,26 milhões de toneladas, saíram de Santos — um ligeiro aumento de 2,9 pontos percentuais com relação ao mesmo período do ano passado.

A participação do Arco Norte também foi elevada, saindo de 35,6% para 37,6%. “As expedições de soja a partir do Porto de Paranaguá foram menores nos três primeiros meses de 2023, num percentual de 8,7% do montante nacional contra 15,2%. O menor fluxo é explicado em razão das barreiras nas estradas causadas pelas chuvas, que obrigaram os produtos a serem escoados para outros os portos”, pondera Guth.

Preços de Fretes – As análises do Boletim Logístico mostram que no estado de Mato Grosso os preços dos fretes rodoviários registraram leve redução nos valores praticados, após a colheita do saldo remanescente de soja, em março. Apesar disso, o mercado se mantém aquecido e com cotações superiores às registradas no mesmo período do ano passado. A tendência é de que o cenário se mantenha assim por um longo período, em decorrência das safras recordes, tanto de soja no primeiro semestre, quanto de milho no segundo.

Em Goiás, as cotações averiguadas para o transporte de grãos em muitas praças também registraram recuo de maneira geral. A demanda pelo serviço ainda segue baixa, mas com a perspectiva de melhora a partir de maio, quando o produtor se verá obrigado a comercializar sua produção, na medida em que se aproximam os períodos para quitar financiamentos e adquirir fertilizantes para a próxima safra.

Cenário diferente encontrado no Paraná, onde as culturas de milho e soja apresentaram aumento nos valores de frete, reflexo da intensificação das colheitas. As exceções de preços praticados ocorreram com o cereal em Toledo e a oleaginosa em Cascavel — ambos com destino a Paranaguá, influenciadas pelos bloqueios nas estradas devido às condições geradas pelo clima adverso.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 02/05/2023*

## PORTO DE ITAGUAÍ AUMENTA EFICIÊNCIA OPERACIONAL COM NOVOS CALADOS DE 18,3 METROS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01/05/2023 - 19:42*



O Porto de Itaguaí agora possui novos calados operacionais, que passaram de 17,8 metros para 18,3 metros no canal principal e no canal da Ilha das Cabras. O navio graneleiro "Golden Amreen", que operou no Porto Sudeste no último dia 19, foi o primeiro a utilizar esses novos calados máximos do Porto de Itaguaí.

A gerente de Acesso Aquaviário do Porto de Itaguaí, Julia Crisóstomo, destaca que “a ampliação dos calados operacionais foi autorizada pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, e os novos parâmetros

entraram em vigor no dia 10 de abril, com a publicação da portaria da autoridade marítima, que alterou a tabela de calados dos canais e bacias do complexo portuário”. O ganho de calado foi



possível após as obras de corte da rocha e de dragagem de manutenção concluídas no ano passado.

Segundo Alexandre Neves, superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis da PortosRio, “os novos calados operacionais proporcionam melhores condições de segurança à navegação e aumentam a eficiência operacional”. Neves também enfatizou que “os projetos da Autoridade Portuária visando à melhoria da infraestrutura aquaviária permitem elevar o nível de competitividade para as atividades do Complexo Portuário da Baía de Sepetiba, que engloba o Porto de Itaguaí e terminais privados”.

A profundidade máxima do canal principal do Porto de Itaguaí chega a 20 metros, mas o limite do calado operacional é de 18,3 metros.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 02/05/2023*

### PORTO DE ITAQUI DESENVOLVE PROJETO FAROL PARA POTENCIALIZAR AUTOMATIZAÇÃO DE PROCESSOS OPERACIONAIS

*Por Rayane Kraljic PORTOS E LOGÍSTICA 01/05/2023 - 19:05*



A equipe de colaboradores do Porto de Itaqui (MA) recebeu treinamento de educação corporativa no último ano. Com apoio da Creative Pack, foram trabalhadas estratégias de otimização de produtividade e fatores relativos ao setor de RH. Com o nome “Projeto Farol”, o programa é uma parceria entre a EMAP (Empresa Maranhense de Administração Portuária) e a Fapema (Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão).

Foram desenvolvidas uma série de melhorias através de projetos de mentoria e demais capacitações com mais de 100 pessoas — entre elas colaboradores de gerências da EMAP e nove empresas do complexo portuário de São Luís, no Maranhão. Com aplicações desde a área operacional à logística financeira, foram usados softwares para otimização de desempenho.

“Uma das soluções criadas foi para a Gerência Financeira (Gefin). Usando o Power BI, foi construída essa base de dados inteligente, que contribuiu para reduzir em 92% o uso de tabelas no controle financeiro das empresas contempladas, resultando também na otimização do tempo gasto na geração de relatórios. Outra solução criada é a Smart Stop, na área de logística, onde todas as paradas operacionais foram padronizadas e os sistemas integrados aos operadores portuários, otimizando os dados operacionais e reduzindo tempos e custos operacionais.” informou a equipe correspondente.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 02/05/2023*



**MERCOSHIPPING 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)



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 074/2023  
Página 63 de 63  
Data: 02/05/2023  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

Fonte : InforMS  
Data: 02/05/2023