

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 081/2023  
Data: 11/05/2023



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
COM CRESCIMENTO EXPRESSIVO EM MARÇO, PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTAM MAIS CARGAS NO 1º TRIMESTRE .....	4
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>5</b>
INFLAÇÃO E CRISE POLÍTICA SÃO OS TEMAS QUE MAIS PREOCUPAM O EMPRESÁRIO DO NE .....	5
COM GOVERNADORA E MINISTROS, PERNAMBUCO RECEBE PLENÁRIA DO PPA PARTICIPATIVO NESTA SEXTA.....	6
BRIDGESTONE ENCERRA PRODUÇÃO EM SÃO PAULO E TRANSFERE FÁBRICA PARA CAMAÇARI .....	8
NOVONOR CONFIRMA PROPOSTA FEITA POR ADNOC E APOLLO PELA BRASKEM .....	9
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....</b>	<b>9</b>
MARÇO REGISTRA SEGUNDA MAIOR MOVIMENTAÇÃO DA HISTÓRIA PORTUÁRIA PARA O MÊS .....	9
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>10</b>
NO MARANHÃO, BR-135 JÁ CONTA COM 16 QUILOMETROS DE PISTAS DUPLICADAS .....	10
COM PEDÁGIO MAIS BARATO E NOVA POLÍTICA DE OUTORGA, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEFINE DATA DE LEILÃO DE RODOVIAS NO PARANÁ.....	11
INSCRIÇÕES DE TRABALHOS TÉCNICO-CIENTÍFICOS NO VIA VIVA 2023 VÃO ATÉ 26 DE JUNHO.....	12
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2023 .....	13
<b>PORTAL PORTO GENTE .....</b>	<b>13</b>
CREA-SP CONTRATA STARTUPS EM EDITAL DE R \$ 2,3 MILHÕES .....	13
VLI IMPLANTA PROGRAMA NOVO TRILHO EM ESCOLAS E CRECHES DE BETIM.....	14
SINDICATOS COMO AGENTES DA GERAÇÃO DE TRABALHO NO PORTO DE SANTOS.....	15
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>16</b>
EDITORIAL – O DIA DAS MÃES E A ALTA DO CONSUMO.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
<i>Pedágio mais barato.....</i>	17
<i>Manutenção viária.....</i>	17
<i>Paraná 1 .....</i>	17
<i>Paraná 2 .....</i>	18
<i>Paraná 3 .....</i>	18
NACIONAL - PIERDOMENICO É PRESENÇA CONFIRMADA NA CONFERÊNCIA DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO.....	18
NACIONAL – SANTOS EXPORT 15 E 16 DE MAIO – BLUS MED CONVENTION CENTER – SANTOS – SP .....	19
NACIONAL - DIA DAS MÃES DEVE TER AUMENTO DE 40% NAS MOVIMENTAÇÕES DE PRODUTOS, PROJETA ABOL .....	20
NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA APRESENTA RESULTADO POSITIVO NO PRIMEIRO TRIMESTRE .....	21
REGIÃO NORTE - SUFRAMA E FABRICANTES DE ELETRODOMÉSTICOS DISCUTEM FUTURO DO SETOR .....	22
NACIONAL – SANTOS EXPORT 15 E 16 DE MAIO – BLUS MED CONVENTION CENTER – SANTOS – SP .....	23
REGIÃO NORDESTE - CEARÁ E HOLANDA FIRMAM PARCERIA PARA IMPULSIONAR HUB DE HIDROGÊNIO VERDE.....	24
REGIÃO NORDESTE - GOVERNADOR DO CEARÁ ANUNCIA US\$ 40 MILHÕES PARA AMPLIAÇÃO DO PORTO DO PECÉM .....	25
REGIÃO SUL - PORTOS RS ASSINA TERMO COM ROTERDÃ PARA PROGRAMA DE SUSTENTABILIDADE .....	26
REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ TAMBÉM FAZ PARCERIA COM HOLANDESES.....	27
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE NATAL TEM NOVO PRESIDENTE .....	28
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>29</b>
MINISTRO FÁVARO BUSCA PARCERIAS PARA A AGROPECUÁRIA BRASILEIRA COM ESTADOS UNIDOS, HOLANDA E DINAMARCA.....	29
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>30</b>
LULA CHAMA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS DE 'SACANAGEM' E QUE 'VAI BRIGAR MUITO' POR REVISÃO DE TRECHOS DA VENDA.....	30
PETROBRAS VAI PAGAR R\$ 24,7 BILHÕES EM DIVIDENDOS E ESTUDA RECOMPRA DE AÇÕES .....	32
RELATOR DO ARCABOUÇO FISCAL ADIA APRESENTAÇÃO DO TEXTO E FAZ CRÍTICAS AO GOVERNO LULA .....	33
MODELO DE GESTÃO DA ELETROBRAS É USADO POR GRANDES EMPRESAS LISTADAS EM BOLSA, INCLUINDO A B3 E A VALE. ....	34
NOS 25 ANOS DA CONCESSÃO, METRÔ PREVÊ EXPANSÃO DA LINHA 2 PARA CHEGAR À PRAÇA QUINZE.....	35
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>37</b>
GOVERNO DE SERGIPE DESISTE DE VENDER BANESE E INJETARÁ R\$ 200 MILHÕES EM 4 ANOS .....	37
SERVIDORES DA AGÊNCIA NACIONAL DE MINERAÇÃO DECIDEM INICIAR GREVE NO PRÓXIMO DIA 29.....	38
LULA E MERCADO, RELAÇÃO COMPLICADA .....	38
ACORDO UE-MERCOSUL: BRASIL DIZ QUE EXIGÊNCIAS SÃO MUITO DURAS E QUE VAI REAVALIAR DOCUMENTO.....	40



NA ENERGIA DE MUITOS MERCADOS, CONSUMIDOR É MERCADORIA; LEIA ARTIGO.....	42
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>43</b>
LUCRO DA SANTOS BRASIL CAI QUASE 50% NO 1º TRIMESTRE.....	43
ENAUTA TRABALHA PARA MANTER A OPERAÇÃO DO CAMPO DE ATLANTA COM MAIOR CONFIABILIDADE.....	43
A ELETROBRAS E OS CUSTOS DE TRANSAÇÃO.....	45
LUCRO DA LOG-IN CAI 36% NO 1º TRIMESTRE.....	47
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO.....</b>	<b>47</b>
NOS EUA, TARCÍSIO TEM REUNIÕES COM EXECUTIVOS DAS ÁREAS DE INFRAESTRUTURA, ENERGIA E BANCÁRIO.....	47
NOVA EMPRESA ASSUME EXPORTAÇÃO DE FRUTAS DO PORTO DE NATAL PARA EUROPA.....	48
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>49</b>
USUÁRIOS RELATAM DIFICULDADES NO ESCANEAMENTO DE CONTÊINERES.....	49
PORTO DE SÃO FRANCISCO MOVIMENTA 5 MILHÕES DE TONELADAS NO QUADRIMESTRE E BATE RECORDE.....	50
MULTILOG AMPLIA AS OPERAÇÕES DEDICADAS PARA A EXXONMOBIL.....	51
ARTIGO - NAVIOS ABANDONADOS, TRIPULAÇÃO NEGLIGENCIADA.....	51
ARTIGO - ASPECTOS REGULATÓRIOS DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINER E O DESENVOLVIMENTO DE UMA METODOLOGIA PARA DETERMINAR EVENTUAL ABUSIVIDADE.....	52
LOG-IN REGISTRA RECEITA DE R\$ 559,7 MILHÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	54
PERTO DE COMPLETAR 10 ANOS, LEI 12.815 TEM QUESTÕES PARA SEREM ATUALIZADAS.....	55
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>57</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> .....	57



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## COM CRESCIMENTO EXPRESSIVO EM MARÇO, PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTAM MAIS CARGAS NO 1º TRIMESTRE

Crescimento de 1,64% em três meses é impulsionado pelo desempenho positivo de março, que teve alta de 8,26%

Por: [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



**Desempenho dos portos brasileiros foi favorecido pela movimentação registrada durante o mês de março Foto: Alexander Ferraz/AT/Arquivo**

O setor portuário brasileiro movimentou 279,5 milhões de toneladas de cargas entre janeiro e março deste ano. O número representa um acréscimo de 1,64% em comparação com o mesmo período de 2022, quando 275 milhões de toneladas passaram pelos complexos nacionais. Divulgados na quarta-feira (10), os dados são do Painel Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O aumento de movimentação no primeiro trimestre de 2023 foi marcado, principalmente, pelo desempenho de março. Neste mês, a movimentação foi de 104,5 milhões de toneladas, o que representa um aumento de 8,26% em comparação ao mesmo mês de 2022. Entre as mercadorias, o destaque positivo foi o minério de ferro, com 75,8 milhões de toneladas (+1,48% em relação a 2022).

Outras cargas de destaque são o milho, que movimentou 8,9 milhões de toneladas (+155,34%); farelo de soja, com 4,5 milhões de toneladas movimentadas (+3,86%); e petróleo (óleo bruto), movimentando de 48,9 milhões de toneladas (+11,11%).

“As análises e dados coletados permitem que a agência forneça dados consolidados do setor aquaviário nacional. Também trazem um conhecimento aprofundado, permitindo uma atuação direta e assertiva por parte da Antaq nas diversas regiões brasileiras”, disse o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery.

#### Detalhes

A navegação interior movimentou 19,2 milhões de toneladas, o que representa uma variação positiva de 9,62% em comparação a 2022. A navegação de longo curso, por sua vez, trouxe um crescimento de 1,6%, com movimentação de 190,7 milhões de toneladas entre janeiro e março. Já a cabotagem movimentou 68,9 milhões de toneladas (queda de 0,09%).

Os portos organizados movimentaram 96,84 milhões de toneladas no primeiro trimestre de 2023, representando 0,2% de crescimento quando comparados ao mesmo período do ano anterior. Por sua vez, os Terminais de Uso Privado (TUPs) atraíram 182,638 milhões de toneladas entre janeiro e março de 2023, o que representa um crescimento de 2,42% em comparação a 2022.

O setor agrícola movimentou 70,36 milhões de toneladas em março, representando um aumento de 5,35% em comparação ao mesmo período de 2022. Milho foi o produto que registrou o maior aumento de movimentação: ao todo, foram 8,9 milhões de toneladas movimentadas (alta de 155,34% quando comparado a março do ano anterior).

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 11/05/2023



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### INFLAÇÃO E CRISE POLÍTICA SÃO OS TEMAS QUE MAIS PREOCUPAM O EMPRESÁRIO DO NE

Esse é o resultado de levantamento da Deloitte, que também aponta para o avanço da inteligência artificial na região.

Por *Patricia Raposo*



**Empresário teme ainda que Selic fique acima dos 10% ao ano/Imagem: Gerd Altmann por Pixabay**

Pesquisa realizada pela Deloitte traz as expectativas do empresariado do Nordeste com a economia nacional. O levantamento aponta os maiores temores de executivos ligados a 35 empresas da região, que juntas

respondem por um faturamento de R\$ 32 bilhões. Se por um lado inflação e crise política preocupam, por outro não inibem investimentos.

Os dados são um recorte de uma pesquisa mais ampla, a 'Agenda', levantamento realizado anualmente pela Deloitte, que ouviu 501 empresas no País, responsáveis por um faturamento de R\$ 2,1 trilhões em 2022. Em volume, isso equivale a 21% do PIB nacional.

Analisando o ambiente de negócios, a pesquisa mostra que, para 84% dos empresários da região, a maior preocupação é que a inflação permaneça acima dos 5%. A crise política vem em segundo lugar, sendo fator de risco para 81% dos entrevistados. A Selic também preocupa muita gente. Para 78%, é um risco se a taxa básica da economia ficar acima dos 10% ao ano. O quarto tema que vem incomodando a 63% dos entrevistados da região é o aumento da dívida pública. A inflação global ficou em quinta posição, preocupando 63% dos empresários nordestinos.

#### Agenda 2023 | Ambiente de negócios

##### 5 maiores riscos para 2023

###### Brasil



##### 5 maiores riscos para 2023

###### Nordeste



Fonte: Deloitte

Só neste último item, não há sintonia dos empresários nordestinos com seus colegas nacionais. No levantamento consolidado, a quinta maior preocupação do empresariado brasileiro é com o endividamento das famílias (60%).

### Desafio do empresário

Diante deste cenário, a Deloitte quis saber qual o maior desafio para as empresas. O aumento da produtividade e eficiência ficou em primeiro lugar (84%), seguido do aumento das vendas (75%). Melhorar as margens e resultados (72%), obter mão de obra qualificada (62%) e manter boa imagem da marca (59%) também estão entre os principais desafios.

O levantamento apontou que 21% devem reduzir o quadro de funcionários motivados por redução de custos (12%), queda nas operações (18%) ou para substituir por mais qualificado (5%). No entanto, 49% dizem que devem aumentar suas contratações e 15% devem manter o mesmo número de colaboradores.

Essas empresas estão em sintonia com o cenário nacional quando o assunto é investimento em frentes de fomento à inovação. Oitenta e um por cento delas vai treinar e formar funcionários, 67% vão lançar novos produtos ou serviços, 61% vão investir em pesquisa e desenvolvimento e 43% vão fazer parcerias com startups.

Quando o assunto é tecnologia, 33% afirmam que já migraram completamente seus dados para a nuvem, enquanto 40% o fizeram parcialmente, contra 9% que estão em estágio inicial. Outros 18% ainda não migraram. A inteligência artificial está no horizonte das corporações. Só 9% já utilizam, mas 33% estão em fase de teste, enquanto 21% dizem que pretendem adotar.

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 11/05/2023*

## COM GOVERNADORA E MINISTROS, PERNAMBUCO RECEBE PLENÁRIA DO PPA PARTICIPATIVO NESTA SEXTA

*Por Jairo Lima*



**O Governo Federal abriu na última sexta-feira (5) as inscrições para as plenárias estaduais do Plano Plurianual (PPA) Participativo. Foto: Patrick Grosner/ Secretaria-Geral da Presidência da República**

Criado para a sociedade opinar sobre as prioridades para investimentos de recursos e políticas públicas para os próximos quatro anos, o Plano Plurianual (PPA) Participativo realiza plenária no estado de Pernambuco, nesta sexta-feira (12), às 16h, no Centro de Convenções. O evento contará com a participação da governadora Raquel Lyra e dos ministros Simone Tebet (Planejamento e Orçamento), Márcio Macêdo (Secretaria-Geral da Presidência da República), Luciana Santos (Ciência, Tecnologia e Inovação) e André de Paula (Pesca e Aquicultura).

Na ocasião, será apresentada a plataforma digital Brasil Participativo, que permite a todo cidadão opinar na definição de programas e propostas para o Brasil. Por meio da plataforma, os cidadãos poderão eleger como prioritários três programas do governo federal, além de apresentar três propostas e votar em outras três. O sistema permanecerá aberto de hoje até 10 de julho.

A plataforma foi desenvolvida em parceria com o Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos e o apoio da Dataprev, da comunidade Decidim-Brasil e da Universidade de Brasília (UnB). A base da plataforma participativa, intitulada Decidim, em software livre, é uma iniciativa da prefeitura de Barcelona (Espanha) convertida em referência para outros governos e países.



Brasília – DF 08/05/2023 O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, acompanhado da ministra da Saúde, Nísia Trindade, sanciona o projeto de lei que inclui a Política Nacional de Saúde Bucal – Brasil Sorridente, na Lei Orgânica da Saúde. Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

Nesta quinta-feira (11), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) participou, em Salvador, da abertura das plenárias estaduais do PPA Participativo. Ele destacou que o governo quer

priorizar os programas sociais no orçamento para o próximo ano e pediu que, mesmo aqueles que o criticam, participem da consulta popular.

“Eu quero que vocês compreendam que nem tudo que vocês fizeram vai ser aprovado, às vezes, nada, porque quem vai aprovar é o Congresso Nacional. Mas o Congresso tem que saber que o orçamento não é só da Simone [Tebet, ministra do Planejamento e Orçamento], não é só do governo, o Congresso vai ter que saber que o orçamento tem o dedo do povo e quando tem o dedo do povo é preciso respeitar as mudanças que o povo quer fazer”, disse o presidente.

“A participação de vocês é fundamental, convencer pessoas que xingam o governo, ‘ah, o governo gasta demais, o governo não fez as contas’, manda ele fazer a proposta. Manda ele parar de gaguejar, parar de falar mal e manda produzir alguma coisa útil, mas ele mandar para o PPA o que ele está pensando”, acrescentou Lula.

Pelo cronograma, nesta sexta-feira (12), além do Recife, haverá outra plenária em Maceió. Encerrando a primeira rodada, a plenária da Paraíba será realizada no sábado (13), em João Pessoa. Ao todo, serão realizadas 27 plenárias em todos os estados e no Distrito Federal com a participação de entidades de representação, como conselhos, associações, sindicatos e ONGs.

### **Participação popular**

Em abril, Lula participou da primeira reunião do Fórum Interconselhos Nacional, que deu início à elaboração do PPA Participativo 2024-2027, em Brasília. Mais um fórum nacional será realizado até o fim do processo de consulta popular.

As reuniões nos estados e no Distrito Federal, que começaram hoje, seguem até 10 de julho, sendo a última em São Paulo. As inscrições para participar das plenárias podem ser feitas antecipadamente, na página do PPA Participativo, ou presencialmente antes do início de cada plenária.

O Fórum Interconselhos Nacional é resultado de uma parceria entre o Ministério do Planejamento e Orçamento, responsável pela elaboração do PPA, e a Secretaria-Geral da Presidência, que articula a participação social dentro do governo.

Durante os eventos serão feitas as apresentações da plataforma Brasil Participativo.

### **PPA**

O Plano Plurianual (PPA) é uma das três leis orçamentárias do Brasil, ao lado da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e da Lei Orçamentária Anual (LOA). Ele é elaborado a cada quatro anos, sempre no primeiro ano do mandato presidencial, e tem vigência a partir do segundo ano. O PPA define os eixos, as diretrizes e os objetivos estratégicos do governo para o período e aponta os programas e metas que permitirão atingir esses objetivos.

Caberá à Secretaria-Geral sistematizar as contribuições da população e encaminhá-las ao Ministério do Planejamento, que submeterá à análise das equipes técnicas dos ministérios afins para eventual

incorporação ao PPA. O plano deve ser entregue ao Congresso Nacional até 31 de agosto, acompanhando a LOA, para debate e votação dos parlamentares.

“Nós entregaremos em agosto pro Congresso Nacional, será votado até 31 de dezembro, e a partir do ano que vem, não é só como diz ‘a democracia é o povo exercendo o poder através do voto’, a partir do ano que vem a nossa LDO e o nosso orçamento brasileiro, esse cobertor tão curto que não dá conta de atender todo mundo, esse cobertor vai cobrir as prioridades determinadas pelo povo. Isto sim é a democracia, do governo, do povo, feito pelas mãos do planejamento participativo do povo brasileiro”, disse a ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, durante seu discurso no evento em Salvador.

De acordo com a Presidência da República, a participação social na elaboração do PPA se dá em três dimensões. Na dimensão estratégica é apontada a visão de país ao fim de quatro anos, com as respectivas diretrizes e objetivos. Na dimensão tática são definidos os programas que serão realizados no período, seus objetivos principais e específicos. Por fim, na dimensão gerencial, os órgãos governamentais inserem no Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento as informações sobre o que entregarão para a sociedade, com indicadores, metas anualizadas e regionalizadas, facilitando o acompanhamento dos programas por parte do governo.

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 11/05/2023*

## BRIDGESTONE ENCERRA PRODUÇÃO EM SÃO PAULO E TRANSFERE FÁBRICA PARA CAMAÇARI

*Informações: Bahia Notícias*



A Bridgestone anunciou que vai deixar de produzir pneus para veículos de passeio na fábrica de Santo André, em São Paulo, e transferir a linha de produção para o polo industrial de Camaçari, na Região Metropolitana de Salvador (RMS). O anúncio foi realizado na última segunda-feira (8) e foi divulgado pelo BP Money.

Com a medida, aproximadamente 600 funcionários de um total de 3,4 mil que trabalham na fabricação dos pneus deverão ser demitidos. A mudança deve ser efetivada até o final do ano.

A empresa informou que o objetivo é concentrar na região do ABC Paulista, somente a fabricação de pneus para caminhões, tratores e off-road, além do Firestone Airide – que são molas pneumáticas.

“Esta decisão é parte de um processo contínuo de avaliação do negócio e do mercado, para assegurar a competitividade da companhia e determinar a melhor alocação de recursos, otimizando o portfólio, processos e cultura para seguir servindo às necessidades do consumidor e mercado”, disse a companhia em comunicado.

## BYD EM CAMAÇARI

A fabricante chinesa BYD negocia a ampliação de sua operação no Brasil e estuda a instalação de uma fábrica de carros elétricos na Bahia. O governador do estado, Jerônimo Rodrigues (PT), se reuniu com executivos da montadora para tentar ajustar os detalhes para a implantação da nova fábrica da gigante asiática em solo brasileiro.

Em entrevista ao Bahia Notícias no Ar, da Salvador FM 92,3, sinalizou que a direção da fabricante de automóveis elétricos fez demandas de incentivos estaduais e federais, a exemplo da isenção do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) para os elétricos.

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 11/05/2023*



### NOVONOR CONFIRMA PROPOSTA FEITA POR ADNOC E APOLLO PELA BRASKEM

Informações: PetroNotícias



Confirmando as notícias que já corriam nos bastidores do mercado, a Novonor declarou que recebeu uma proposta para vender a petroquímica Braskem. A oferta foi apresentada pela estatal petrolífera dos Emirados Árabes Unidos, a Adnoc, e pela gestora de ativos Apollo. A proposta não vinculante estabelece R\$ 47 por ação com os ajustes usuais a este tipo de transação. Em fato relevante enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a Braskem informa que as ações da Novonor estão alienadas fiduciariamente aos bancos credores e que a oferta é também destinada a essas instituições financeiras.

“A Novonor reitera que a oferta encontra-se sob sua avaliação e ressalta que não há qualquer decisão, mesmo que preliminar, tomada a seu respeito”, declarou a Braskem em um comunicado ao mercado. Os pormenores da proposta serão detalhados a representantes dos principais bancos credores da petroquímica (Santander, Banco do Brasil, BNDES, Bradesco e Safra). A oferta da Apollo e da Adnoc compreende 20 reais por ação pagos em dinheiro, 20 reais a serem pagos com debêntures perpétuas com taxa de 4% ao ano e cerca de 7 reais com o pagamento diferido na forma de “warrant”.

Para lembrar, a Novonor possui 38,3% das ações totais e 50,1% das ações ordinárias da Braskem, enquanto a Petrobrás tem 36,1% das ações totais e 47,0% das ações ordinárias. “A proposta não vinculante depende de avaliação e negociação com a Petrobrás”, acrescentou a Braskem.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 11/05/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### MARÇO REGISTRA SEGUNDA MAIOR MOVIMENTAÇÃO DA HISTÓRIA PORTUÁRIA PARA O MÊS

Mês foi responsável por fazer com que o trimestre fechasse positivamente em comparação à 2022.



#### Porto de Tubarão

Brasília 11/05/2023 - O setor portuário movimentou 104,5 milhões de toneladas no mês de março, registrando um crescimento de 8,26% em comparação ao mesmo período do ano anterior. Os dados são do Anuário Estatístico Portuário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Essa é a segunda maior movimentação comparada entre os meses de março desde 2010, quando a autarquia deu início ao registro de

movimentação nos portos do país.

A movimentação de março ficou somente 0.025% abaixo do ano de 2021, quando o setor portuário teve o seu recorde de movimentação: 107,16 milhões de toneladas transportadas. Para se ter uma



ideia, o mês foi responsável por fazer com que o trimestre fechasse positivamente em comparação a 2022.

O crescimento no período foi puxado pela movimentação mineral que movimentou 34,84 milhões de toneladas, representando um crescimento de 10,5% quando comparado ao mesmo período do ano anterior. Só de minério de ferro, o setor portuário movimentou 28,55 milhões de toneladas (crescimento de 12,52% em relação a março de 2022).

A movimentação agrícola também é destaque positivo com 29,2 milhões de toneladas movimentadas em março (alta de 11,45% em comparação ao mesmo período do ano anterior). A soja foi o grande destaque agrícola do período com 18,5 milhões de toneladas movimentadas (crescimento de 14,8% em comparação ao mesmo mês do ano passado).

### Terminais Privados

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram 66,62 milhões de toneladas movimentadas em março de 2023. O número representa um aumento de 12,4% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

O destaque positivo dos portos privados foi o Terminal de Tubarão com 6,75 milhões de toneladas (aumento de 40,6% em comparação a março do ano passado). Também vale destacar que o Terminal Ponta da Madeira, responsável 31,6% do escoamento de minério de ferro no mês, registrou movimentação de 11 milhões de toneladas, o que representa uma variação positiva de 6,14%.

Terminal de Petróleo Tpet/Toil, localizado no Porto do Açu no Rio de Janeiro e Terminal Porto Sudeste do Brasil S/A (RJ) também registraram movimentação expressivas de 2,7 milhões de toneladas (+40,4%) e 1,88 milhões de toneladas (+37,8%), respectivamente.

### Portos Públicos

Já os portos organizados registraram movimentação de 37,83 milhões de toneladas durante o mês de março, o que representa uma movimentação positiva de 1,7% em comparação ao ano anterior.

O grande destaque positivo dos portos públicos durante este período foi o Porto de Itaqui (MA), que registrou 3,11 milhões de toneladas (aumento de 22,38% quando comparado a março de 2022). Porto de São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS) completam o pódio com movimentações de 1,35 milhões de toneladas (+21,4%) e 2,35 milhões de toneladas (+14,7%), respectivamente.

### Painel Estatístico

O Painel Estatístico da ANTAQ pode ser acessado via smartphones e tablets, disponível no site da Agência. Na consulta eletrônica podem ser checados dados de transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores, além da movimentação portuária de contêineres.

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

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

**Data:** 11/05/2023



Ministério da Infraestrutura

**GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF**

**NO MARANHÃO, BR-135 JÁ CONTA COM 16 QUILÔMETROS DE PISTAS DUPLICADAS**

Intervenções garantem mais segurança a usuários e melhoram escoamento da produção agrícola



**Segmento de nove quilômetros, entre Bacabeira e Santa Rita, foi liberado nesta quinta-feira - Foto: DNIT/Divulgação**

A duplicação da BR-135/MA entre as cidades de Bacabeira e Santa Rita está concluída. Nesta quinta-feira (11), foi liberado o acesso de veículos ao segmento onde ocorreram as obras, do km 58 ao 67. Com a entrega, já são 16 quilômetros de pistas duplas na porção maranhense da rodovia. Trata-se de investimento estratégico do Governo Federal,

por meio do Ministério dos Transportes, na região: as intervenções garantem mais segurança a usuários da BR-135 e melhoram o escoamento da produção agrícola do estado.

As obras no novo trecho duplicado somam R\$ 54 milhões. Equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) executaram serviços de drenagem, terraplenagem, pavimentação e sinalização. Melhorias que ajudarão a reduzir o número de acidentes em um segmento com muito tráfego.

A duplicação da rodovia também contribui para o desenvolvimento socioeconômico do Maranhão. A BR-135/MA é a única via de acesso rodoviário à capital do estado, São Luís, e é essencial à distribuição da safra cultivada na região do Matopiba – formada por Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia – até o Porto de Itaqui (MA).

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

**Data: 11/05/2023**

## **COM PEDÁGIO MAIS BARATO E NOVA POLÍTICA DE OUTORGA, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEFINE DATA DE LEILÃO DE RODOVIAS NO PARANÁ**

Após acordo entre Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, e Executivo paranaense, lote 1 será concedido à iniciativa privada em agosto deste ano

Informações do lote 1 do Sistema Rodoviário do Paraná Intensamente debatido nos últimos cinco meses, o projeto de concessão do lote 1 do sistema rodoviário do Paraná já têm data de lançamento de edital e de leilão marcados. Será o primeiro certame com a nova política de outorgas, o que permite um menor preço de tarifa de pedágio e garante os investimentos privados necessários para ampliação e manutenção das rodovias.

O edital do lote 1 será publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta sexta-feira, com previsão de o leilão ocorrer em 25 de agosto na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. As datas indicadas pelo Ministério dos Transportes foram referendadas nesta quinta-feira (11) pela diretoria-colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A nova modelagem consiste em um leilão por menor tarifa, não havendo necessidade de pagamento de aporte, até 18%. Acima desse percentual, a contribuição será necessária. O investimento por menor tarifa exige, por exemplo, que o recurso seja usado na própria concessão para assegurar o andamento execução das obras ao longo da rodovia, com pedágios mais baratos aos usuários.

“A concessão vai impulsionar as possibilidades do estado de elevar a competitividade, garantindo escoamento dos produtos paranaenses e mais acesso aos mercados brasileiros. Isso significa novos postos de trabalho mais renda para o estado e melhoria da condição de vida das pessoas”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho. A expectativa é que 620 mil empregos diretos, indiretos e efeito-renda com a concessão.



Estão previstos R\$ 7,9 bilhões em investimentos privados no lote 1. Se somarmos o lote 2, que terá suas datas anunciadas em breve, o montante chega a R\$ 18,6 bilhões para os 30 anos de contrato. “Isso significa dizer que o Paraná sozinho vai receber um investimento quase igual ao que o país com recursos públicos vai fazer em todo território brasileiro este ano”, disse o ministro. Em 2023, o Ministério dos Transportes tem aproximadamente R\$ 21 bilhões disponíveis para as rodovias e ferrovias brasileiras.

### Preços

Usado anteriormente, o modelo híbrido previa que, além da menor tarifa, era obrigatório o pagamento de um valor de outorga à União. Essa exigência, na prática, acabou diminuindo a competitividade e limitando a concorrência dos projetos de concessão de rodovias. Agora, vencerá o leilão quem oferecer o menor preço de pedágio.

“O modelo de concessão das rodovias Paraná foi pensado para beneficiar a população com rodovias de qualidade e tarifas justas”, destacou o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro. Sem o diálogo entre Governo Federal, estado, setor privado e representantes da população, acrescenta, não seria possível chegar a esse modelo. “Foi um processo transparente, mitigando riscos e obtendo recursos necessários, com governança na gestão, para entregar um projeto de qualidade”, completou.

### Composição

Haverá tarifa diferente para pista simples e pista dupla, mecanismo de compartilhamento de risco de receita, desconto de usuário frequente, desconto básico para TAG (5%), iluminação inteligente (LED) e áreas de escape. As obras de ampliação de capacidade ocorrem em um ciclo único concentrado entre os anos três e sete da concessão.

“O modelo desse primeiro leilão é considerado excelente por especialistas em transporte rodoviário, porque não é só constituído por rodovias federais”, afirmou a secretária nacional de Transporte Terrestre do Ministério dos Transportes, Viviane Esse. O lote 1 possui 473,1 quilômetros de extensão e é composto pelas BRs 277/373/376/476/PR e PRs 418/423/427. São 343 quilômetros de duplicações e outros 218 quilômetros de terceiras faixas.

Já o lote 2, das BRs 153/277/369/PR e PRs 092/151/239/407/408/411/508/804/855, tem 604,16 quilômetros. “É um projeto completo para levar o que há de melhor dentro da modelagem da ANTT, do Governo Federal, do programa de concessões junto com o Ministério dos Transportes, com a Infra S.A.”, afirmou o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale.

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

*Data: 11/05/2023*

## INSCRIÇÕES DE TRABALHOS TÉCNICO-CIENTÍFICOS NO VIA VIVA 2023 VÃO ATÉ 26 DE JUNHO

Neste ano, seminário será realizado em 24 e 25 de outubro, com o tema “Transição Ecológica na Infraestrutura de Transportes Terrestres”

Está aberto o prazo para inscrição de trabalhos técnico-científicos que serão publicados no livro digital do 7º Seminário Socioambiental em Infraestrutura de Transportes – Via Viva. Para submeter os textos à avaliação dos organizadores, basta enviá-lo pelo e-mail [via.viva@transportes.gov.br](mailto:via.viva@transportes.gov.br), informando nome completo, e-mail e telefone do autor principal e coautores (se existirem). As regras da seleção podem ser conferidas na página do Via Viva.

Realizado anualmente, o Via Viva é um fórum permanente de discussão dos temas socioambientais que permeiam a infraestrutura de transportes. A edição 2023 será em 24 e 25 de outubro, e terá

como tema “Transição Ecológica na Infraestrutura de Transportes Terrestres”. No livro do Via Viva 2023 haverá um compilado com trabalhos técnicos-científicos com foco em rodovias e ferrovias, que tratem sobre infraestrutura de transportes terrestres resiliente; transição energética para fontes de baixo carbono em todo ciclo de vida da infraestrutura; justiça climática e social; infraestrutura e biodiversidade; sustentabilidade e ESG.

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

**Data: 11/05/2023**

## MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2023

Expectativa do ministro Márcio França é ampliar o ritmo de desenvolvimento com novos investimentos do Governo Federal



**Crescimento entre janeiro e março de 2023 foi de 1,64%, movimentação de 279.5 milhões de toneladas - Foto: Sérgio Coelho/Codesp**

Com base nos dados do Painel Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), vinculada do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a movimentação portuária no Brasil no primeiro trimestre deste ano cresceu em relação ao mesmo período do ano passado. O aumento foi de 1,64% no total de cargas movimentadas, totalizando cerca de 279,5 milhões de toneladas de mercadorias.

Em relação à composição do que foi transportado, cerca de um terço do total, 75,8 milhões de toneladas, foi de minério de ferro, seguido por milho, farelo de soja, petróleo bruto e derivados de petróleo, além de contêineres e outras cargas gerais.

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, defendeu a expectativa de manter esse crescimento a partir dos investimentos e políticas que estão previstas para o setor pelo novo Governo Federal. "O Brasil voltou! O crescimento voltou! Importante destacar que há planos para modernizar e ampliar a infraestrutura dos portos, com a intenção de aumentar a capacidade de movimentação de cargas e reduzir os custos logísticos, gerar empregos e impulsionar a economia", afirmou.

Além disso, França também reforçou a importância da manutenção das autoridades portuárias públicas, como forma de garantir a transparência e eficiência na gestão dos portos brasileiros, e a aplicação do lucro das operações em melhorias no setor.

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

**Data: 11/05/2023**

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### CREA-SP CONTRATA STARTUPS EM EDITAL DE R \$ 2,3 MILHÕES

*Redação Portogente*

*Programa Crea Inova busca soluções inovadoras; inscrições vão até 15/05*

Pensando em alavancar a inovação nas Engenharias, Agronomia e Geociências, o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo (Crea-SP) lançou o Crea Inova, um programa de inovação aberta que busca soluções desenvolvidas por startups que possam ser

aplicadas aos desafios da área tecnológica. O edital recebe inscrições até o dia 15 de maio pela plataforma CreaLab e prevê recursos totais no valor de R \$ 2,3 milhões.



***Crédito: Reprodução a partir do Freepik.***

O objetivo do programa é potencializar a eficiência operacional e automatizar processos e fluxos de trabalho através da adoção de novas tecnologias. Para isso, o Crea Inova prevê a contratação de soluções por meio de licitação especial, de acordo com a Lei Complementar 182/2021, que instituiu o Marco Legal das Startups e do Empreendedorismo Inovador, para otimizar os processos de gestão de recursos, técnica e de riscos de todos os serviços inerentes ao Conselho.

"Além de estruturar o Crea-SP, a ideia é promover o engajamento com as startups, incentivando a implementação de soluções inovadoras no setor público", explicou o chefe da equipe de Inovação do Conselho, Eng. Augusto Pantaleão.

Pode participar da licitação qualquer pessoa jurídica regularmente estabelecida no país, cuja atuação se caracterize pela inovação aplicada a modelo de negócios ou a produtos ou serviços ofertados.

Para o presidente do Crea-SP, Eng. Vinicius Marchese, além do impacto positivo nos serviços do Conselho, o programa deve contribuir para a valorização da área tecnológica. "O Crea Inova é uma oportunidade de conhecermos o trabalho e a experiência das empresas para uma gestão mais moderna e eficiente. Com esse novo modelo de contratação, podemos testar as soluções tecnológicas antes e, assim, damos mais um passo em nossa missão de tornar o Conselho uma referência de inovação e transformação no setor público", destacou.

O edital com as informações completas sobre o programa está disponível na página do CreaLab e as inscrições devem ser realizadas pelo e-mail [crealab@creasp.org.br](mailto:crealab@creasp.org.br).

Sobre o Crea-SP - Instalada há 88 anos, a autarquia federal é responsável pela fiscalização, controle, orientação e aprimoramento do exercício e das atividades profissionais nas áreas da Engenharia, Agronomia e Geociências. O Crea-SP está presente nos 645 municípios do Estado, conta com cerca de 350 mil profissionais registrados e 95 mil empresas registradas.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 11/05/2023**

## **VLI IMPLANTA PROGRAMA NOVO TRILHO EM ESCOLAS E CRECHES DE BETIM**

**Redação Portogente**

*A iniciativa estimula o descarte consciente de resíduos sólidos, protege o meio ambiente e promove a geração de renda*

A partir desta quarta-feira (10/05), oito instituições de ensino da cidade de Betim (Região Metropolitana de Belo Horizonte) e duas creches contarão com o Programa Novo Trilho da VLI – controladora da Ferrovia Centro-Atlântica –, criado com o objetivo de estimular atitudes mais sustentáveis, por meio da destinação adequada de resíduos sólidos. O projeto, que promove a reciclagem e protege o meio ambiente, agora se transformará em materiais e serviços para as Escolas Municipais Israel José Carlos, Sebastiana Diniz M. Cardoso, Aristides José da Silva, Desembargador Souza Lima, Barão do Rio Branco, Belizário Ferreira Caminhas, Maria de Lourdes Oliveira e Antônio D'Assis Martins (Escola Gigante), bem como para o Núcleo Infantil Anna Mediolli e Centro Infantil Santa Inês, todas localizadas nas proximidades da área de atuação da companhia.



**Crédito: Divulgação | VLI.**

Todas as escolas terão uma máquina para descarte dos resíduos sólidos (latas de alumínio e garrafas pet), com capacidade para armazenar até 200 quilos de recicláveis. Quando esse limite for atingido, o coletor será automaticamente avisado.

As escolas abrirão conta no Wastebank – Banco de Resíduos, parceiro do programa, e todos os resíduos coletados serão revertidos em produtos e serviços em prol da comunidade escolar. Além disso, durante o calendário letivo, os mais de 5,4 mil

alunos das oito instituições municipais de ensino e das duas creches participarão de oficinas de separação de resíduos, reuso destes materiais e economia circular.

A gerente de Responsabilidade Social da companhia, Maria Clara Fernandes, explica que o resíduo descartado retornará em benefícios para as escolas. “O Novo Trilho é um reforço dos pilares da sustentabilidade e do valor compartilhado, que são prioritários para a VLI”, ressalta.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 11/05/2023**

## SINDICATOS COMO AGENTES DA GERAÇÃO DE TRABALHO NO PORTO DE SANTOS

**Editor Portogente**

*"Enquanto as estruturas mudam, velhas formas podem expressar funções novas e funções velhas podem achar sua expressão em novas formas." (E.P. Thompson)*

Entre os desafios globais, merece destaque a geração de empregos, paradoxalmente ameaçados por outras prioridades, como a tecnologia e a segurança digital. O que se assiste de evolução na inteligência artificial (IA) não deixa qualquer dúvida sobre a urgência de se refletir o futuro do trabalho. Conseqüentemente, debater o papel que terá o sindicato nessa realidade, que, meio século atrás, era apenas ficção científica.



**Embarque de café no Porto de Santos, no início do século XX.**

**Veja mais \* Parque Valongo inicia Porto de Santos do futuro**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115400-parque-valongo-da-inicio-ao-porto-de-santos-do-futuro>

As opiniões mais dominantes sobre a próxima sociedade salarial projetam que o papel do sindicato permanece fundamental. Fotos de cem anos atrás de fila de trabalhadores

embarcando sacaria no Porto de Santos, comparadas com o embarque hoje por contêiner, são autoexplicativas. Há mais de vinte anos já operam terminal, no Porto de Rotterdam, na Holanda, totalmente automatizado, a partir do guindaste de cais. Sindicalistas e portuários de Santos assistiram essa realidade.

**Veja ainda \* Complexo aeroportuário oceânico de São Vicente-Praia Grande potencializa Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115368-complexo-aeroporto-oceanico-de-sao-vicente-praia-grande-vai-potencializar-o-porto-de-santos>



No dia 27 de junho próximo, evento organizado pelo professor Sérgio Cutrim, da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), o seminário “Como a tecnologia e a ciência de dados estão revolucionando um setor tão tradicional e milenar” sobre o impacto das tecnologias na atividade portuária - nesse dia, o link de acesso às palestras estará disponível na home do Portogente. Uma reflexão necessária para perceber e adaptar os sindicatos para tratar adequadamente com o novo assentamento do trabalho nos portos.

***Veja também \* Para carbono zero até 2050: Portos do Brasil, uni-vos!***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115351-para-carbono-zero-ate-2050-portos-do-brasil-uni-vos>

Não se concebe economia, como a conhecemos, sem salário. Um debate amplo em que o trabalho portuário tem peculiaridades e deve adotar novas formas de negociar, especialmente, o nível de ocupação. Conforme a Federação Internacional de Robótica (FIR), nos países com maior aplicação de robôs o mercado de trabalho se aproxima do pleno emprego. No caso do complexo portuário de Santos, como Portogente tem exposto, há muitas possibilidades, para resultado de boas práticas políticas.

***Veja mais \* Meta e diálogo destacam a atual diretoria do Porto de Santos***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115385-meta-e-dialogo-destacam-a-atual-diretoria-do-porto-de-santos>

A história do sindicalismo no Porto de Santos é um capítulo destacado do trabalho portuário, no mundo. O presidente Lula nasceu e cresceu politicamente como líder sindicalista. Garantir trabalho e ganho no porto implica produtividade e crescimento. No horizonte do papel dessa atividade é também preciso conquistar o desenvolvimento de projetos competentes e robustos, de modo a expandir a capacidade de movimentação de carga com competitividade.

***Veja ainda \* Ministro Márcio França segue inovando no Porto de Santos***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115327-ministro-marcio-franca-segue-inovando-no-porto-de-santos>

Pensar e reivindicar a logística e a distribuição física adormecidas no potencial de trabalho portuário, no entorno do porto, são fatores na formação do modelo de organização e representação dos trabalhadores do Porto de Santos. Caso contrário, será como correr atrás de vento, em vez do futuro.

***Veja também \* Um porto para receber os maiores navios do mundo***

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 11/05/2023



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – O DIA DAS MÃES E A ALTA DO CONSUMO**

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

O Dia das Mães está se aproximando e, de acordo com uma pesquisa realizada pela Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (Abol), espera-se um aumento significativo de 40% na movimentação de produtos em relação a anos anteriores. Essa previsão otimista é um forte indício da recuperação da economia, uma vez que demonstra a retomada do consumo e a confiança dos consumidores no comércio.





Uma das razões para esse crescimento expressivo está relacionada ao protagonismo do comércio eletrônico. Durante os dois anos da pandemia da Covid-19, muitos consumidores experimentaram e aprovaram a experiência de compras online. A comodidade, a segurança e a diversidade de opções oferecidas pelas lojas virtuais se tornaram atrativos irresistíveis para os compradores.

Nesse contexto, os operadores logísticos (OLs) têm desempenhado um papel fundamental. Em parceria com a Abol, eles afirmam estar preparados para atender à demanda prevista para o Dia das Mães, que é considerado um dos maiores eventos sazonais para o comércio. Essa capacidade de adaptação e resposta rápida aos desafios é um reflexo do aprimoramento e do investimento em tecnologia por parte dos OLs.

Segundo dados coletados pela Abol em parceria com o Instituto ILOS de Logística, os principais itens adquiridos nesse período são produtos cosméticos, chocolates, itens de vestuário, eletroeletrônicos, eletrodomésticos e aparelhos celulares. Esses segmentos são atendidos por uma parcela significativa dos OLs, demonstrando a diversidade e a abrangência do serviço logístico disponível para atender às demandas do mercado.

No entanto, a pesquisa também revela uma preocupação com a chamada “última milha”, que representa o momento crítico da entrega do produto ao cliente. Esse processo é considerado um foco de atenção por 60% dos entrevistados, pois os consumidores têm se tornado mais exigentes e rigorosos quanto às entregas nos últimos anos. Para enfrentar esse desafio, os OLs têm investido em tecnologia e priorizado a eficiência e a produtividade para garantir uma experiência de entrega satisfatória.

É extremamente importante que as empresas de transporte e logística invistam em tecnologia, principalmente diante das demandas de clientes e, no fim, do público consumidor, que pedem operações cada vez mais ágeis. O setor brasileiro tem demonstrado estar ciente dessa necessidade. E tal postura tem de ser mantida, especialmente diante dos indicativos de uma recuperação econômica, que será fortalecida com serviços logísticos eficientes e de baixo custo.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/05/2023**

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

### **PEDÁGIO MAIS BARATO**

As rodovias do Paraná terão um pedágio mais barato. “Em média, a redução será de 28%”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho, na noite de ontem. Essa diminuição, segundo ele, será viabilizada a partir da concessão dessas estradas, processo que está sendo preparado pelo Ministério e cujo leilão deve ocorrer ainda neste ano. As regras estabelecidas para a licitação desses mais de 1000 quilômetros de vias paranaenses determinam que o futuro concessionário terá de realizar obras estratégicas para a infraestrutura do estado e, ainda, reduzir os valores dos pedágios.

### **MANUTENÇÃO VIÁRIA**

Renan Filho também informou que a manutenção das estradas federais no Paraná será feita pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, até que o futuro concessionário assuma a conservação das vias.

### **PARANÁ 1**

Os portos de Paranaguá (PR) e Antonina (PR) movimentaram, no mês passado, 4,95 milhões de toneladas de cargas, 7% a mais do que o total contabilizado em abril do último ano, 4,61 milhões de toneladas. No acumulado de 2023, a soma chega a 19 milhões de toneladas, uma alta de 2% em relação ao primeiro quadrimestre de 2022, quando foram operadas 18,7 milhões de toneladas. Os dados integram levantamento da Portos do Paraná, a autoridade portuária dos dois complexos marítimos do estado.

### PARANÁ 2

Ainda de acordo com a pesquisa da Portos do Paraná, os cinco principais destinos das mercadorias movimentadas foram a China, o Japão, a Coreia do Sul, a Holanda e a Índia. As cargas mais exportadas foram o complexo soja, o açúcar e a carne de frango (em contêineres frigoríficos).

### PARANÁ 3

Comentando esses números, o diretor de Operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira, destacou que o aumento de 2% nos resultados pode parecer pouco, mas tem muita representatividade. “Considerando que, neste ano, no acumulado de janeiro a abril, vemos 5,5 dias a mais de chuva, o aumento registrado é muito positivo e confirma os nossos esforços em sermos mais produtivos e eficientes em nossos tempos operacionais”, explicou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/05/2023

## NACIONAL - PIERDOMENICO É PRESENÇA CONFIRMADA NA CONFERÊNCIA DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO

Evento nacional será realizado nos próximos dias 29 e 30, no Rio de Janeiro

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



**Pierdomenico estará presente na segunda palestra do segundo dia do evento Crédito: Divulgação/Brasil Export**

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários Fabrizio Pierdomenico será presença confirmada na Conferência Nacional de Direito Marítimo e Portuário, organizada pela Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) nacional e da seção do Rio de Janeiro. O evento acontecerá nos dias

29 e 30 deste mês, no Rio de Janeiro.

O secretário estará presente na segunda palestra do segundo dia do evento, com o tema “Portos: modelos de exploração e as novas perspectivas para o Brasil”. Junto de Pierdomenico estarão Frederico Bussinger, ex-presidente da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), e Ilson Hulle, diretor-presidente da VPorts, Autoridade Portuária do Porto de Vitória (ex-CodeSA).

O objetivo do evento é criar um diálogo entre o ponto de vista da indústria, autoridades, representantes e especialistas da academia e do Poder Judiciário para compartilhar suas ideias e soluções para os desafios enfrentados pela indústria marítima atualmente, passando por infraestrutura marítima, navegação de cabotagem, apoio marítimo e interior, portos e terminais, direito do trabalho marítimo, ESG, arbitragem marítima, entre outros.

A conferência será realizada no hotel Fairmont Rio, onde serão debatidos os seguintes temas:

- BR do Mar – Regulação na teoria e prática.
- Descomissionamento das plataformas e unidades offshore: desafios da regulamentação.
- A Logística Offshore – perspectivas e desafios.
- Relações de Trabalho: o trabalho portuário avulso e vinculado e o trabalho marítimo.
- Construção Naval: Sustentabilidade/Agenda IMO 2030 “Qual o futuro da frota descarbonizada?”
- O Direito Marítimo e Portuário e a especialização do judiciário (Varas e Câmaras Especializadas).
- Tendências da Arbitragem Marítima e Portuária no Brasil e no Exterior.
- O impacto do ESG na indústria marítima.

O evento reunirá profissionais da indústria marítima e portuária, com a finalidade de estimular a troca entre diversos players e stakeholders que movimentam a economia do mar.

A Conferência Nacional de Direito Marítimo e Portuário tem a organização de Ingrid Zanella Andrade Campos, presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB e vice-presidente da OAB-PE, e de Godofredo Mendes Vianna, presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ.

Uma das grandes preocupações dos OLS é a última milha, que corresponde à entrega de um produto no momento em que ele sai do centro de distribuição para chegar ao cliente Crédito: Pixabay

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/05/2023

### 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)



**InfraJUR**  
Encontro Nacional de  
Direito de Logística,  
Infraestrutura e Transportes

**SANTOS EXPORT 2023**  
15 e 16 de maio  
Blue Med Convention Center - Santos - SP

#confirmados

InfraJUR – Encontro Nacional de Direito de Logística,  
Infraestrutura e Transportes

 <b>Benjamin Zymler</b> Ministro do Tribunal de Contas da União	 <b>Benedito Gonçalves</b> Ministro do Superior Tribunal de Justiça	 <b>Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira</b> Desembargador do TRT/SP e Presidente do Conselho Jurídico CEBE	 <b>André Mendonça</b> Ministro do Supremo Tribunal Federal
---	---	---	---

Transmissão ao vivo e gratuita  
pelo Portal BE News

**BE NEWS**

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



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/05/2023

## NACIONAL - DIA DAS MÃES DEVE TER AUMENTO DE 40% NAS MOVIMENTAÇÕES DE PRODUTOS, PROJETA ABOL

Associação de operadores logísticos se diz preparada para atender a demanda prevista para a data, uma das mais importantes para o comércio

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



*Uma das grandes preocupações dos OLs é a última milha, que corresponde à entrega de um produto no momento em que ele sai do centro de distribuição para chegar ao cliente Crédito: Pixabay*

A partir de uma pesquisa realizada pela Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (Abol), espera-se uma alta de 40% na movimentação de produtos no Dia das Mães, celebrado neste próximo domingo, 14 de maio. Segundo as empresas, o e-commerce promete ser protagonista para os consumidores, uma vez que a experiência com compras on-line durante o período de dois anos da pandemia da Covid-19 foi positiva.

Junto a seus filiados, a Abol se diz preparada para atender a demanda prevista para o Dia das Mães, que é considerado um dos maiores eventos sazonais para o comércio.

De acordo com os operadores logísticos (OLs), os principais itens de mercado adquiridos nesse período do mês de maio costumam ser produtos cosméticos, chocolates, itens para vestuário, eletroeletrônicos, eletrodomésticos e aparelhos celulares.

Segundo dados coletados a partir de um estudo da Abol, junto ao Instituto ILOS de Logística, o segmento de cosméticos é atendido por 65% dos OLs, seguido pelo de alimentos processados, com 61%, e eletroeletrônicos, com 60%.

Ainda conforme a pesquisa, uma das grandes preocupações dos OLs é a chamada última milha, que corresponde à entrega de determinado produto no momento em que ele sai do centro de distribuição para chegar ao cliente. Esse processo foi considerado como foco de atenção por 60% dos entrevistados.

Chamada pela nomenclatura em inglês last mile, em inglês, a última milha é vista como a etapa mais difícil e a que exige mais cuidado pelas transportadoras e pelos OLs. De acordo com a pesquisa, consumidores se tornaram mais exigentes e rigorosos em relação às entregas nos últimos anos. O investimento em tecnologia também está entre as prioridades para garantir eficiência e produtividade.

“Com a aceleração da transformação digital gerada pela pandemia, os Operadores Logísticos passaram a estar ainda mais preparados para datas sazonais e de alta demanda, como o Dia das Mães. A pesquisa feita pela Abol mostra que os OLs estão evoluindo cada vez mais, acompanhando os anseios do novo consumidor”, destacou a diretora executiva da Abol, Marcella Cunha.

Quando se trata de ocasiões especiais, como é o Dia das Mães, as ferramentas mais utilizadas pelas empresas são Inteligência Artificial (IA), sistemas integrados com os clientes, WMS e TMS (voltados ao gerenciamento do transporte e do armazém), roteirizador e soluções mobile para rastreamento e comprovação de entregas on-line.

Além disso, os OLs também reforçam as equipes, aumentam a capacidade operacional com equipamentos e veículos adicionais, além da separação antecipada de pedidos para atenderem no prazo o alto volume de compras.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/05/2023

## NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA APRESENTA RESULTADO POSITIVO NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Alta de 1,64% em relação ao mesmo período de 2022 é visto pelo diretor-geral da Antaq como um sinal de esperança para o setor

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



**No primeiro semestre, o setor portuário movimentou 279,5 milhões de toneladas, sendo 104,5 milhões no mês de março Crédito: Reprodução/Governo Federal**

A movimentação portuária fechou o primeiro trimestre com balanço positivo. De acordo com dados divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o setor registrou um aumento de 1,64% em comparação com o mesmo período de 2022.

Em entrevista ao BE News, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, afirmou que os números trazem esperança ao setor. “A expectativa é de que os próximos resultados durante este ano sejam positivos também. Foi um trimestre muito bom, trouxe ânimo para o setor e é fruto de muito trabalho”, destacou.

Entre janeiro e março de 2023, o setor portuário movimentou 279,5 milhões de toneladas. Os números positivos foram alavancados principalmente pelo mês de março, quando a movimentação foi de 104,5 milhões de toneladas, o que representa um aumento de 8,26% em relação ao mesmo mês de 2022.

O minério de ferro foi o destaque positivo do trimestre, com 75,8 milhões de toneladas movimentadas. O resultado representa 1,48% de aumento em comparação com o ano passado.

O agronegócio apresentou alta de 5,35%, movimentando 70.3 milhões de toneladas. As cargas de milho também chamaram atenção, movimentando 8,9 milhões de toneladas, um crescimento de 155,34%. O farelo de soja representou 4,5 milhões de toneladas e o petróleo, 48,9 milhões de toneladas.

O agronegócio apresentou um aumento de 5,35%, movimentando 70.3 milhões de toneladas.

A navegação interior movimentou 19,2 milhões de toneladas, o que representa uma variação positiva de 9.62%. A navegação de longo curso apresentou crescimento de 1,6%, com movimentação entre janeiro e março de 190,7 milhões de toneladas. Já a cabotagem movimentou 68,9 milhões de toneladas, registrando leve queda de 0,09%.

Os portos organizados movimentaram 96,84 milhões de toneladas no primeiro trimestre de 2023, representando 0,2% de crescimento quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

Eduardo Nery também destacou a importância dos dados divulgados. “As análises e dados coletados, cujos estudos e coleta de dados são referência internacional, permitem que a agência forneça dados consolidados do setor aquaviário nacional. Também trazem um conhecimento

aprofundado, permitindo uma atuação direta e assertiva por parte da Antaq nas diversas regiões brasileiras”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/05/2023

## REGIÃO NORTE - SUFRAMA E FABRICANTES DE ELETRODOMÉSTICOS DISCUTEM FUTURO DO SETOR

Visita dos empresários também teve o objetivo de estreitar a relação com a autarquia

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



**A recém-eleita diretoria da Eletros aproveitou para conhecer os projetos e ações da nova gestão da Suframa para os próximos anos Crédito: Isaac Júnior**

Representantes da Associação Nacional dos Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos (Eletros) estiveram na sede da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) na última terça-feira (9). O objetivo do encontro foi discutir o futuro do setor na Zona Franca da capital do Amazonas (ZFM) e conhecer os projetos e ações da nova gestão para os

próximos anos.

Assuntos como Processo Produtivo Básico (PPB), investimentos em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PI&D) e as expectativas criadas em torno do novo Centro de Bionegócio da Amazônia (CBA), fizeram parte da conversa.

A agenda também teve o objetivo de estreitar a relação entre a autarquia e os empresários e fortalecer o Polo Industrial de Manaus (PIM).

O superintendente Bosco Saraiva reiterou as prioridades da nova gestão à frente da Suframa e garantiu total apoio aos empresários, sugerindo ainda a realização de um evento para o mês de outubro, em Brasília, como forma de evidenciar a importância da ZFM durante a reforma tributária.

“Em vez de fazer um evento aqui, com gastos que não podemos ter nesse momento de dificuldade para todos os setores, por que não lá mesmo em Brasília, como forma de chamar a atenção do Congresso Nacional para a importância da Zona Franca de Manaus?”, sugeriu Saraiva.

Em relação ao CBA, que passou a ter personalidade jurídica no início deste mês, a reunião destacou a diversificação da matriz econômica e a manutenção da ZFM como mola propulsora.

Para o presidente-executivo da Eletros, Jorge Júnior, o envolvimento da indústria local e a participação efetiva dos setores de eletrodomésticos e eletroeletrônicos serão primordiais nesse sentido.

“A Eletros tem uma representatividade muito grande no Polo Industrial de Manaus, tanto em geração de emprego quanto em faturamento. A gente sempre teve a Suframa como uma grande parceira e viemos aqui, numa visita de cortesia, para apresentar o nosso apoio ao superintendente Bosco Saraiva, por toda a sua história, toda a sua trajetória”, destacou Jorge.

O dirigente ressaltou, ainda, que conta com o apoio da Suframa no enfrentamento de outros desafios que também precisam ser superados, principalmente nas áreas de televisores e antenas parabólicas.



### Diretoria

A reunião de terça-feira contou com a participação do presidente do Conselho Administrativo da Eletros, Edward Feder; do vice-presidente setorial da Linha de Ar-condicionado, Toshio Murakami; do vice-presidente do conselho de Linha Marrom, Daniele Cardani; do vice-presidente estrutural de Linha Branca, Eduardo Vasconcelos; da diretora-executiva, Marcela Paes Barreto; e do diretor da Linha Marrom, Thiago Rodrigues.

A nova diretoria foi eleita no último mês de dezembro e fica à frente da Eletros para os próximos dois anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/05/2023

### 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**  
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

**15 e 16 de maio**  
Blue Med Convention Center - Santos - SP

**confirmados**

Presenças confirmadas no evento voltado ao setor de logística, infraestrutura e transportes.

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

**BE NEWS**

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

**Marcio França**  
Ministro de Portos e Aeroportos

**André Mendonça**  
Ministro do STF

**Paulo Alexandre Barbosa**  
Presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos

**Alberto Mourão**  
Deputado Federal



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/05/2023

### REGIÃO NORDESTE - CEARÁ E HOLANDA FIRMAM PARCERIA PARA IMPULSIONAR HUB DE HIDROGÊNIO VERDE

Documento cria um corredor que inclui produção e exportação no Pecém e recebimento e distribuição via Porto de Roterdã

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



*A cerimônia, realizada no Porto do Pecém, contou com a presença do governador do Ceará, Elmano de Freitas, e do primeiro-ministro da Holanda, Mark Rutte*  
*Crédito: Divulgação/Governo do Ceará*

Os governos do Ceará e da Holanda assinaram ontem (10), dois importantes documentos para o desenvolvimento da cadeia de produção do hidrogênio verde (H2V), considerado o combustível do futuro por não emitir carbono (CO2), gás que tem maior contribuição para o aquecimento global.

O primeiro acordo visa a criação do Corredor de Hidrogênio Verde (Green Hydrogen Corridor) entre o Porto do Pecém e o Porto de Roterdã; o segundo é uma parceria chamada Portos Verdes (Green Ports Partnership).

A cerimônia, realizada no Porto do Pecém, contou com a presença do governador do Ceará, Elmano de Freitas (PT), e do primeiro-ministro da Holanda, Mark Rutte, além de autoridades e executivos.

Com a assinatura do primeiro documento, o Complexo do Pecém e o Porto de Roterdã criam um corredor de ponta a ponta da cadeia de suprimentos para hidrogênio verde, incluindo produção no Pecém, seguida de exportação, com recebimento e distribuição via Porto de Roterdã. Lá, o combustível atenderá a demanda dos Países Baixos e outras nações da Europa.

Além do complexo portuário, as empresas AES Brasil, Casa dos Ventos, Nexway, Havenbedrijf Rotterdam, Fortescue e EDP assinaram a criação do corredor.

“Nós estamos fazendo história. A nossa ligação fará a mudança que o mundo precisa para a descarbonização”, declarou Elmano de Freitas.

Já a parceria Portos Verdes firmada entre os governos estabelece apoiar empresas holandesas a exportar e investir no Brasil, bem como apoiar empresas brasileiras com investimentos e exportações para a Holanda.

Do lado neerlandês, a cooperação envolve a Rotterdam Partners, a Agência Empresarial dos Países Baixos (RVO) e a Rede Diplomática Econômica Neerlandesa no Brasil. O programa conta ainda com a colaboração do Porto de Roterdã, Arcadis, TNO (Organização Holandesa para Pesquisa Científica Aplicada), Wind & Water Works (organização de indústria para energia offshore), assim como um grupo de empresas neerlandesas atuantes no setor marítimo.

A expectativa é que o programa Portos Verdes aumente a cooperação bilateral e o compartilhamento de conhecimento, promovendo conjuntamente iniciativas públicas e privadas no campo do desenvolvimento portuário, logístico, conexão com o Interior e projetos de energia portuária, como energia eólica onshore, offshore e produção de hidrogênio verde.

Em sua fala durante a cerimônia, Elmano destacou que o desenvolvimento sustentável do Ceará representará mais emprego e renda.

“O corredor marítimo e a parceria fortalecem o Porto do Pecém como porta de entrada e saída (de hidrogênio verde) para o Brasil e o mundo”, disse.



### Cooperação

O primeiro-ministro dos Países Baixos falou da expectativa em relação à cooperação. “Portos são a base da economia neerlandesa, mas também da competitividade ao redor do mundo. Já somos tradicionalmente vistos como um portal de acesso à Europa, para vários tipos de produtos. Roterdã e o Pecém também podem legitimamente se denominar o portal de acesso ao Hidrogênio para a Europa”, ressaltou Mark Rutte.

Ele ainda citou que o Brasil “está diante de uma oportunidade excepcional para fortalecer o seu setor marítimo. O Brasil também é um dos líderes de exportação de commodities e o volume total de cargas está crescendo. Então, esta é uma oportunidade fantástica”.

Em relação ao hidrogênio verde, Rutte garantiu que o novo combustível não é uma tecnologia para um futuro distante, pelo contrário, “já está acontecendo. Estamos estabelecendo o alicerce do futuro na economia verde. O Ceará está liderando o caminho no Brasil, bem como Roterdã é um líder na Europa”, enfatizou.

A assinatura do acordo dos Portos Verdes foi transmitida também na World Hydrogen Summit 2023, uma das principais feiras de hidrogênio verde do mundo, que está sendo realizada em Roterdã até hoje (11).

Uma comitiva do Pecém está participando do evento, representada pelo presidente Hugo Figueiredo, que acompanhou, de forma virtual, a assinatura dos documentos.

Além dele, participaram do exterior o senador Cid Gomes, representantes do Governo Estadual e autoridades dos complexos cearense e holandês.

### Hub de H2V

Com foco no desenvolvimento do Hub de Hidrogênio Verde, o Ceará se encaminha para 30 memorandos assinados com empresas interessadas na produção do novo combustível. Destes, três já se tornaram pré-contratos, com as companhias Fortescue, Casa dos Ventos e AES.

A soma de investimento é estimada em US\$ 8 bilhões. Além disso, o Porto do Pecém deve investir R\$ 2,2 bilhões para dotar o terminal de infraestrutura capaz de abrigar os projetos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/05/2023

### REGIÃO NORDESTE - GOVERNADOR DO CEARÁ ANUNCIA US\$ 40 MILHÕES PARA AMPLIAÇÃO DO PORTO DO PECÉM

Financiamento virá do Banco Mundial e será usado para construção de um berço de atracação específico para hidrogênio verde

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



**O Porto do Pecém vai ganhar um berço de atracação específico para hidrogênio verde, mas o governador não deu mais detalhes sobre como será a obra de expansão Crédito: Divulgação/Governo do Ceará**

**VAMOS FAZER UM INVESTIMENTO AQUI NO PORTO DO PECÉM, AMPLIAÇÃO DO NOSSO BERÇO, CRIAR UM ESPECÍFICO PARA O HIDROGÊNIO VERDE, ASSIM COMO PARA A AMÔNIA”**

**ELMANO DE FREITAS**

### *governador do Ceará*

O Porto do Pecém (CE) deve ganhar um novo berço de atracação específico para realizar operações com o hidrogênio verde (H2V). A obra deve receber investimento de US\$ 40 milhões do Banco Mundial.

A informação foi repassada pelo governador do Ceará, Elmano de Freitas (PT), na manhã de ontem (10), durante a assinatura de dois importantes documentos para o desenvolvimento da indústria de H2V no Estado. A solenidade ocorreu no próprio complexo portuário e contou com a presença do primeiro-ministro do Reino dos Países Baixos, Mark Rutte, além de autoridades e executivos.

Segundo o governador, há um financiamento em curso com o Banco Mundial de US\$ 40 milhões que prevê a ampliação do Porto do Pecém.

“Vamos fazer um investimento aqui no Porto do Pecém, ampliação do nosso berço, criar um específico para o hidrogênio verde, assim como para a amônia”, disse Freitas.

O governador citou ainda a Ferrovia Transnordestina, que quando estiver concluída, levará grãos da região de Matopiba, formada por Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, ao complexo portuário e poderá sair de lá carregado com fertilizantes para as áreas produtoras, levando amônia produzida a partir do hidrogênio verde.

“Vamos fazer essa ampliação no Pecém para adaptar para essa nova realidade”, disse Elmano.

Por enquanto, ainda não há informações mais detalhadas sobre a futura obra de expansão do complexo portuário, nem quando, de fato, o repasse da verba será feito.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 11/05/2023*

## REGIÃO SUL - PORTOS RS ASSINA TERMO COM ROTERDÃ PARA PROGRAMA DE SUSTENTABILIDADE

Acordo prevê cooperação bilateral e coloca o complexo do Rio Grande como um hub de hidrogênio verde

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



**O presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, durante o segundo dia de atividades do World Hydrogen Summit 2023, na Holanda Crédito: Divulgação/Portos RS**

A diretoria da Portos RS, Autoridade Portuária gestora dos portos de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas, assinou ontem (10) com o Porto de Roterdã e o governo da Holanda um termo de cooperação para o desenvolvimento do programa Green Ports Partnerships (Portos Verdes), que coloca o cais do Rio Grande como

um hub de hidrogênio verde. O documento estabelece a realização de uma cooperação entre o estado do Rio Grande do Sul e o país europeu para possibilitar a exportação e a realização de investimentos mútuos.

A solenidade ocorreu durante o segundo dia de atividades do World Hydrogen Summit 2023. O evento, que acontece na Holanda, é considerado a plataforma global de realização de negócios envolvendo o hidrogênio verde.

O termo de intenções tem como objetivo aumentar a cooperação bilateral e o conhecimento para promover de forma conjunta iniciativas públicas e privadas no campo do desenvolvimento portuário.

O fomento de atividades voltadas à produção de energias renováveis a partir da energia eólica on/offshore e do hidrogênio verde são alguns dos pilares estruturantes do protocolo de intenções.

Para Cristiano Klinger, presidente da Portos RS, fazer parte do grupo dos chamados “portos verdes” colocará os complexos do Rio Grande do Sul em uma posição ainda maior de destaque no cenário internacional.

“Assinar o compromisso com 24 empresas holandesas coloca a Portos RS no centro mundial da discussão sobre hidrogênio verde e estimula a atração de investimentos internacionais. Agora precisamos pensar nos próximos passos para efetivar os negócios que podem alavancar o desenvolvimento da região de forma sustentável e ecológica”, analisou.

### Workshops

Na terça-feira (9), primeiro dia do evento, a comitiva da Portos RS cumpriu agenda com as empresas Torrgas, Groningen Seaports, Soluforce, Dutch Marine, TNO, IRO e Witteveen Bos. Ontem ainda ocorreu um jantar com a presença de ministros holandeses, o prefeito de Roterdã e o CEO do porto da cidade europeia.

Nos próximos dias serão realizados workshops e palestras voltados ao tema, que permitirão ampliar os conhecimentos sobre o hidrogênio verde e as principais características dessa matriz energética.

De acordo com Klinger, a participação no evento ao longo dos quatro dias permitirá apresentar o potencial do Porto do Rio Grande como uma plataforma logística de energias renováveis.

“O fórum vai exatamente ao encontro daquilo que projetamos e evidenciamos na marca Portos RS – Port Energy Platform para atração de investimentos em energias renováveis”, disse.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 11/05/2023**

## REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ TAMBÉM FAZ PARCERIA COM HOLANDESES

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



**A intenção da parceria com os holandeses é compartilhar iniciativas e conhecimento para tornar os portos paranaenses mais sustentáveis** Fotos: Divulgação/Portos do Paraná

mais sustentáveis, reduzindo o uso de carbono e investindo em novos sistemas energéticos, como o hidrogênio verde e a energia eólica.

A diretoria da Portos do Paraná, Autoridade Portuária, assinou uma parceria com o Porto de Roterdã nesta quarta-feira (10) para estabelecer o desenvolvimento do hidrogênio verde nos terminais portuários de Paranaguá e Antonina. Segundo a companhia, a intenção é compartilhar iniciativas e conhecimento para tornar os portos paranaenses

De acordo com a Portos do Paraná, a assinatura do memorando com o cais holandês faz parte do programa de colaboração Green Ports Partnership, no qual terá duração de três anos.

“A autoridade portuária holandesa é uma das maiores lideranças neste sentido e reconheceu os portos paranaenses como um dos precursores brasileiros, em decorrência do trabalho que já vem sendo realizado nos últimos quatro anos. Este é um passo importante para a construção do porto do

futuro, onde negócios prosperem, gerando emprego e renda para as pessoas, mas com o menor impacto possível no clima e na natureza”, analisou Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da companhia paranaense.

O acordo prevê o intercâmbio de conhecimento, com o propósito de mitigar riscos e criar um impacto positivo, em particular, nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Conforme anunciou a Autoridade Portuária paranaense, o trabalho em parceria com Roterdã busca atender a quatro objetivos, sendo eles:

- Garantir o acesso à energia acessível, confiável, sustentável e moderna para todos (ODS 7)
- Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, o emprego pleno e produtivo e o trabalho decente para todos (ODS 8)
- Construir infraestrutura resiliente, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação (ODS 9)
- Tomar medidas urgentes para combater as mudanças climáticas e seus impactos (ODS 13).

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 11/05/2023*

## REGIÃO NORDESTE - PORTO DE NATAL TEM NOVO PRESIDENTE

Consad aprovou nesta manhã o nome do advogado Estéferson Ubarana Gomes para o cargo  
Por VANESSA PIMENTEL [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



***Estéferson é advogado com amplo domínio na área do direito administrativo e de gestão pública. É também pós-graduado em Direito Administrativo e Gestão Pública e em Direito e Processo do Trabalho. Divulgação/Codern***

O advogado Estéferson Ubarana Gomes da Silva é o novo presidente do Porto de Natal. A informação foi divulgada hoje (11), pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), que administra o complexo portuário.

O nome dele foi aprovado por unanimidade pelo Conselho de Administração (CONSAD), que se reuniu na manhã de hoje para o anúncio e para a cerimônia de posse do novo diretor-presidente.

Estéferson assume a cadeira deixada pelo Brigadeiro Carlos Eduardo da Costa Almeida, que pediu exoneração em fevereiro.

Segundo a Codern, Estéferson é advogado com amplo domínio na área do direito administrativo e de gestão pública. É também pós-graduado em Direito Administrativo e Gestão Pública e em Direito e Processo do Trabalho.



Ele já atuou no poder público, como conciliador no Procon-RN. Foi também Assessor Parlamentar Municipal na Câmara Municipal de Natal/RN e Secretário Parlamentar da Câmara dos Deputados.

“O novo Diretor-Presidente teve o nome aprovado pelo Ministério da Casa Civil da Presidência da República e pela Comissão de Elegibilidade da Codern, atendendo a todos os requisitos exigidos”, ressaltou a Autoridade Portuária.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 11/05/2023*



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

### MINISTRO FÁVARO BUSCA PARCERIAS PARA A AGROPECUÁRIA BRASILEIRA COM ESTADOS UNIDOS, HOLANDA E DINAMARCA

*Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (11 de maio de 2023)*

Em busca da intensificação da produção brasileira de maneira sustentável, o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, realizou uma série de reuniões durante sua agenda em Washington D.C., capital dos Estados Unidos, visando parcerias com outros países para cooperações técnicas e financiamentos de programas que estão sendo desenvolvidos pelo Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa).

Após a participação no primeiro dia do AIM for Climate Summit, Fávaro se reuniu com o Assessor Especial para o Clima dos Estados Unidos, John Kerry, dando sequência à reunião realizada na sede do Mapa em fevereiro, para cooperação científica, tendo em vista a liderança do Brasil na agricultura tropical. Ainda, tendo em vista as mudanças climáticas, o ministro apresentou os programas que têm foco na intensificação da produção de forma sustentável.

Em reunião com o Secretário de Agricultura dos Estados Unidos, Tom Vilsack, foi tratada a possibilidade de ampliação de acesso aos produtos brasileiros, como lima ácida e etanol, além de estabelecer as parcerias para realização de pesquisas por meio da Embrapa.

As oportunidades para o agronegócio brasileiro também foram assunto do encontro com o chairman da Archer Daniels Midland (ADM), Juan R. Luciano. Considerado um dos gigantes do agronegócio norte-americano, o conglomerado é responsável pela operacionalização de cerca de 270 fábricas de transformação de grãos de cereais em todo o mundo.

#### Reuniões bilaterais

Entre as reuniões bilaterais realizadas pela equipe do Mapa durante agenda nos Estados Unidos, o ministro Carlos Fávaro se encontrou com o vice-ministro da Agricultura, Meio-Ambiente e Qualidade dos Alimentos dos Países Baixos, Jan-Kees de Goet para apresentar os projetos do Brasil de intensificação da produção de alimentos de forma sustentável, com baixa emissão de carbono e sem desmatamento.

Já a reunião com o ministro da Agricultura da Dinamarca, Jacob Jansen, tratou da possibilidade de financiamento para a conversão de pastagens de baixa produtividade em áreas agricultáveis, medida que pode até dobrar a atual área de plantio do Brasil.

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

*Data: 11/05/2023*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### LULA CHAMA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS DE 'SACANAGEM' E QUE 'VAI BRIGAR MUITO' POR REVISÃO DE TRECHOS DA VENDA

Governo, por meio da AGU, entrou com uma ação no STF para ampliar seu poder de decisão no Conselho de Administração da Eletrobras. Presidente também descarta privatizar Correios

*Por Alice Cravo — Brasília*

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) chamou de "sacanagem" trechos da privatização da Eletrobras e voltou a criticar o poder de decisão do governo no Conselho de Administração. Hoje, o governo tem mais de 40% do capital total da estatal, considerando participações indiretas. Mas o poder de voto é limitado a 10%.

– Veja a sacanagem. E tem gente preocupada com o que eu falo. E o que eu falo é o que aconteceu. Veja a sacanagem. O governo tem 43% das ações da Petrobras (presidente se confunde, quis dizer Eletrobras). 43%. Mas no conselho só tem direito a 1 voto. Então, nós entramos na Justiça para que o governo tenha a quantidade de voto de acordo com a quantidade de ações que ele tenha.

O governo, por meio da Advocacia-Geral da União (AGU), entrou com uma ação no Supremo Tribunal Federal (STF) para ampliar seu poder de decisão no Conselho de Administração da Eletrobras, empresa de geração e distribuição de energia, privatizada no ano passado ainda na gestão de Jair Bolsonaro.

Hoje, qualquer acionista da Eletrobras tem o poder de voto limitado a 10%, independentemente do tamanho de sua fatia no capital total. O modelo escolhido é uma forma de prevenir a formação de blocos de controle e garantir a manutenção da Eletrobras como uma corporation, como o mercado chama empresas de capital majoritário pulverizado, sem controle.

Lula deu as declarações durante evento de lançamento do Plano Plurianual (PPA) Participativo e da plataforma digital Brasil Participativo, em Salvador.

O presidente estava acompanhado dos ministros Simone Tebet (Planejamento e Orçamento), Margareth Menezes (Cultura), Paulo Pimenta (Secretaria de Comunicação Social), Wellington Dias (Desenvolvimento Social e Combate à Fome), Luiz Marinho (Trabalho e Emprego), Ana Moser (Esportes), Rui Costa (Casa Civil), e Márcio Macêdo (Secretaria-Geral da Presidência da República), além da primeira dama Janja da Silva.

Embora tenha tido o seu controle vendido a investidores privados em uma nova emissão de ações na Bolsa, que diluiu a parcela majoritária do governo no seu capital, a Eletrobras ainda tem a União como um de seus principais acionistas.

No último domingo, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), argumentou que o processo de desestatização da empresa foi um acerto do Congresso e disse que a intenção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva de questionar a privatização da Eletrobras causa uma "preocupação muito forte".

#### **Correios fora da lista de privatização**

O governo federal tem 33,05% das ações, e o BNDES tem outros 7,25%. Fundos do governo ainda controlam 2,31% das ações. Com isso, o governo tem mais de 40% do capital total da estatal, mas não o suficiente para exercer o controle da empresa. Estão diluídos entre investidores privados 57,4% das ações.



O governo argumenta que a União tem mais de 40% das ações com direito a voto, considerando a fatia do BNDES e seu braço de participações, a BNDESPar, e deveria ter mais assentos e votos no colegiado.

Lula afirmou que "não vai ficar quieto" e que "vai brigar muito" pela revisão das condições estabelecidas na privatização. O presidente disse ainda que não vai "vender mais nada" da Petrobras e descartou a privatização dos Correios.

– Nós não vamos ficar quietos. Nós vamos brigar muito por isso, nós não vamos vender mais nada da Petrobras. O Correio não será vendido, nós vamos tentar fazer com que a Petrobras possa ter a gasolina mais barata, o diesel mais barato, que a gente possa voltar a construir navio, fazer sonda, plataforma e recuperar o maior patrimônio que o brasileiro construiu.

Loggi: 'É o ano de entrar no azul', diz CEO da empresa que quer desafiar Correios  
Durante viagem a Londres para a coroação do Rei Charles III, o presidente Lula criticou o processo de privatização da empresa e disse que pretende entrar com uma nova ação questionando a capitalização da antiga estatal.

### **PPA Participativo**

O PPA Participativo aponta as prioridades do governo para os próximos quatro anos e começa a ser montado na plenária desta quinta-feira. As contribuições para a formação do texto serão feitas por três caminhos:

- Fóruns Interconselhos, que reúnem conselhos nacionais em diversos setores;
- as plenárias estaduais, que serão realizadas em todas as capitais;
- e a plataforma digital, que permitirá participação direta.

Lançada nesta quinta-feira, a plataforma Brasil Participativo foi criada para permitir a participação na elaboração do PPA. Nela, integrantes das plenárias e cidadãos podem eleger como prioritários três programas do Governo Federal, além de apresentar três propostas e votar em outras três.

A plataforma foi desenvolvida em parceria com o Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos e o apoio da Dataprev, da comunidade Decidim–Brasil e da Universidade de Brasília (UnB).

### **Lei Paulo Gustavo**

No final do dia, Lula participa do ato de lançamento da Lei Paulo Gustavo, que garante o repasse de R\$ 3,8 bilhões para a Cultura. A Lei tenta bancar as atividades e produtos culturais como forma de atenuar os efeitos econômicos e sociais da pandemia de Covid-19 e é uma das três principais leis que preveem incentivos financeiros e fiscais para o fomento da cultura no país.

Do valor total, R\$ 2 bilhões são destinados aos estados e R\$ 1,8 bilhão aos municípios. Na ocasião, Lula assinará o decreto que regulamenta a lei.

O texto garante medidas de acessibilidade nos projetos e ações afirmativas. Estados e municípios devem, por exemplo, garantir estímulo à participação e protagonismo de mulheres, negros, indígenas, povos tradicionais, populações nômades, segmento LGBTQIA+, pessoas com deficiência e outras minorias.

Além disso, ao menos 20% das vagas devem ser destinadas para pessoas negras e 10% para indígenas.

Do valor total destinado à Lei Paulo Gustavo, R\$ 2,7 bilhões serão destinados para o setor audiovisual, divididos da seguinte forma:

- R\$ 1,95 bilhão para o apoio a produções audiovisuais



- R\$ 447,5 milhões para reformas, restauros, manutenção e funcionamento de salas de cinema.
- R\$ 224,7 milhões para capacitação, formação e qualificação no audiovisual, apoio a cineclubes e à realização de festivais e mostras de produções audiovisuais
- R\$ 167,8 milhões para apoio às micro e pequenas empresas do setor audiovisual.

Para as demais áreas culturais será destinado R\$ 1,06 bilhão.

A Lei Paulo Gustavo foi promulgada no ano passado, depois do ex-presidente Jair Bolsonaro vetar integralmente o projeto alegando contrariedade ao interesse público. Segundo o ex-chefe do Executivo, a despesa estaria sujeita a limite constitucional e causaria cortes em outras áreas.

O Congresso, no entanto, derrubou o veto de Bolsonaro e o texto foi promulgado em julho do ano passado.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/05/2023*

## **PETROBRAS VAI PAGAR R\$ 24,7 BILHÕES EM DIVIDENDOS E ESTUDA RECOMPRA DE AÇÕES**

Ganho é relativo ao resultado referente ao primeiro trimestre deste ano

*Por Bruno Rosa — Rio*

O Conselho de Administração da Petrobras aprovou o pagamento de dividendos aos acionistas no valor de R\$ 1,893577 por ação ordinária e preferencial em circulação, como antecipação relativa ao exercício de 2023, declarada com base no balanço de 31 de março de 2023. O valor equivale a cerca de R\$ 24,7 bilhões.

Com o anúncio através de comunicado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), às 16h19, o mercado reagiu bem, e as ações da estatal na B3 subiram mais de 3% nesta reta final do pregão.

Segundo a Petrobras, a remuneração aos acionistas que foi aprovada para o primeiro trimestre deste ano está alinhada à Política de Remuneração vigente, que prevê que, em caso de endividamento bruto inferior a US\$ 65 bilhões, a Petrobras deverá distribuir aos seus acionistas 60% da diferença entre o fluxo de caixa operacional e investimentos.

A Petrobras disse ainda que o Conselho de Administração determinou que a diretoria executiva da estatal "elabore proposta de ajuste do Planejamento Estratégico em curso e aperfeiçoamento da Política de Remuneração aos Acionistas".

### **Recompra de ações em estudo**

Segundo a Petrobras, a proposta inclui "a possibilidade de recompra de ações". Além disso, a estatal disse que as alternativas serão submetidas para deliberação no colegiado "antes do encerramento do mês de julho de 2023".

O alto volume de dividendos pago pela Petrobras nos últimos anos foi alvo de crítica do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do atual presidente da estatal, Jean Paul Prates. No início de março, a diretoria da estatal aprovou a distribuição de R\$ 35,8 bilhões em dividendos referentes ao quarto trimestre de 2022.

### **Como será o pagamento:**

- O pagamento dos dividendos referente aos primeiros três meses será em duas parcelas:
- A primeira parcela será paga em 18 de agosto, no valor de R\$ 0,946788 por ação ordinária e preferencial em circulação
- A segunda parcela, também no valor de R\$ 0,946789 por ação ordinária e preferencial, será paga em 20 de setembro de 2023.



Em 2022, a Petrobras distribuiu um total de R\$ 215,8 bilhões em dividendos a acionistas, um recorde. A empresa foi a segunda maior pagadora de dividendos no mundo.

### Veja os dividendos pagos pela Petrobras nos últimos anos:

- 2018: R\$ 7,1 bilhões
- 2019: R\$ 10,7 bilhões
- 2020: R\$ 10,3 bilhões
- 2021: R\$ 101,4 bilhões
- 2022: R\$ 215,8 bilhões

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/05/2023

## RELATOR DO ARCABOUÇO FISCAL ADIA APRESENTAÇÃO DO TEXTO E FAZ CRÍTICAS AO GOVERNO LULA

Deputado Claudio Cajado (PP-BA) diz que tem 'dificuldades' com o governo, mas descartou a criminalização do presidente em casos de descumprimento da meta

Por Victoria Abel



**O deputado Claudio Cajado (PP-BA) – Foto : Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados**

O relator do arcabouço fiscal na Câmara dos Deputados, Cláudio Cajado (PP-BA), afirmou que apresentará uma prévia do seu relatório na próxima segunda-feira a lideranças partidárias. Se houver acordo imediato, o texto final poderá ser publicado na terça-feira.

- Combinamos que o texto será apresentado inicialmente aos líderes partidários e, nesse sentido, nós vamos fazer uma conversa ampla com os líderes. A partir daí os ajustes serão feitos e vamos obviamente disponibilizá-lo para imprensa e a sociedade - disse Cajado.

O deputado se reuniu na tarde desta quinta-feira com o presidente da Câmara, Arthur Lira, na Residência Oficial. Cajado disse que quer encontrar um ponto de equilíbrio entre todas as sugestões.

### Críticas ao governo

O relator não poupou críticas ao governo e disse que é necessário um alinhamento de discurso.

- Estamos com dificuldades com o governo. Membros do partido dos trabalhadores estão sendo contra. O governo precisa ajudar também para ter um discurso único e definir quem fala pelo governo.

### Ponto em discussão

Cajado afirmou que o principal ponto ainda discutido é como garantir o cumprimento da meta. Ele pontuou que criminalizações não estão em debate.

- Não queremos falar em criminalização ou ajustes draconianos. Queremos trabalhar para ter regras que sejam perseguidas. O que fazer no caso de descumprimento para se perseguir a meta? Tem várias sugestões e não queremos impor nada, queremos encontrar um consenso. Um consenso entre quem pensa de uma forma, ou de outra.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/05/2023

### MODELO DE GESTÃO DA ELETROBRAS É USADO POR GRANDES EMPRESAS LISTADAS EM BOLSA, INCLUINDO A B3 E A VALE

Economistas apontam que sistema é fundamental para impedir o uso político da empresa, que gera quase 25% da energia do Brasil

*Por Maeli Prado*

Alvo do governo Lula, o modelo que limita o poder de voto dos acionistas da Eletrobras ao máximo de 10%, independentemente da participação na empresa, é bem sucedido e moderno, privilegiando uma administração profissional.

Essa é a avaliação de economistas especializados em políticas públicas, que apontam que o sistema não é privilégio de empresas com participação estatal, sendo adotado por grandes empresas com ações em Bolsa, incluindo a própria B3 (bolsa de valores de São Paulo), a fabricante de aviões Embraer e a mineradora Vale.

Outras empresas consideradas como sendo de controle pulverizado, apelidadas de "sem dono", são Gafisa, CVC, Renner, Totvs e BR Malls, entre outras.

O modelo voltou a ser criticado nesta quinta pelo presidente Lula, que classificou a limitação uma "sacanagem" pelo fato de a União ter mais de 40% do capital da empresa.

Esse sistema de controle pulverizado é chamado de true corporation (verdadeira corporação em inglês), e estimula que os diversos acionistas se tornem fiscais uns dos outros, bloqueando ações que não interessam à companhia ou, no caso da Eletrobras, ao próprio mercado brasileiro de energia.

Para especialistas, até pelo tamanho e importância estratégica da empresa, que gera quase um quarto da energia do Brasil, é o mais indicado para a Eletrobras, como forma de proteger a companhia de decisões mais políticas do que técnicas.

- É um modelo que reduz a chance de concessões a determinados fornecedores ou grupos específicos - disse o economista Marcos Mendes, pesquisador do Insper especializado em políticas públicas, em entrevista ao blog. - Em uma empresa com o tamanho da Eletrobras, se o governo dá as cartas dentro da companhia há o risco também de adoção de ações que restrinjam a entrada de concorrentes, por exemplo.

É o mesmo alerta feito pela economista Elena Landau, que foi diretora do programa de desestatização no governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso. Ela lembra também que o modelo visa evitar o chamado take over (ou seja, a tomada de controle) por outras empresas.

- Na época da desestatização, o temor era que a Eletrobras fosse comprada por um grupo chinês - afirmou ao blog. - Outro ponto importante é que se a empresa fosse vendida lá atrás com a maior parte do conselho controlado pelo governo, teria se desvalorizado. Essa limitação de votos é normal. Até porque, se não for assim, ninguém teria interesse em comprar.

Os dois especialistas lembram os efeitos que a medida provisória 579, de 2012, teve sobre o valor da empresa - a MP reduziu de forma artificial as tarifas de energia, o que fez a companhia perder mais de 60% do seu valor de mercado.

Para Mendes, um dos principais problemas de se reverter o modelo é o risco de subsídios e benefícios indevidos a determinados fornecedores se traduzirem no futuro em uma conta de energia mais alta.

- É uma pena que o governo insista nisso, pois é mais um sinal de que está olhando para trás. O futuro do mercado de energia é estimular investimentos privados em energia limpa e eliminar

subsídios cruzados - afirmou Mendes. - A energia sai cara para a maioria dos consumidores porque alguns são privilegiados com subsídios. O governo deveria estar preocupado em modernizar o setor.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 11/05/2023

## NOS 25 ANOS DA CONCESSÃO, METRÔ PREVÊ EXPANSÃO DA LINHA 2 PARA CHEGAR À PRAÇA QUINZE

Metrô busca recuperar passageiros, apesar da lenta expansão de seu serviço  
Por Geraldo Ribeiro — Rio de Janeiro



**Nos 25 anos da concessão, metrô prevê expansão da Linha 2 para chegar à Praça Quinze – Foto : Hermes de Paula/Agência O Globo**

O metrô do Rio chegou aos 25 anos de concessão com dois grandes desafios pela frente. O primeiro é recuperar o volume de passageiros transportados antes da pandemia, que caiu dos cerca de 900 mil diários para 650 mil. O outro é tirar do papel antigos projetos, como o de ligação do Estácio com a Praça Quinze, que já fazia parte dos planos iniciais para o sistema inaugurado em março de 1979, mas nunca se concretizou. O trecho de pouco mais de 3km é considerado fundamental por ajudar a desafogar a Linha 2, que parte da Pavuna e é o que está mais próximo de atingir o patamar do número de passageiros que eram transportados até 2019.

O sistema de metrô do Rio foi o primeiro do país a ser privatizado, e os atuais concessionários o receberam, em 1998, com 24 estações e 28 km de extensão de trilhos. Nessas duas décadas e meia de concessão, a malha cresceu para 41 estações e 54,4 km de extensão, além de contabilizar mais de 4 bilhões de embarques em três linhas, segundo dados oficiais.

Contudo, apesar dos avanços nesse período, segue em ritmo mais lento que o metrô de São Paulo, por exemplo, cuja operação foi iniciada pouco antes, em 1974, e tem o dobro da extensão. Somente nos últimos cinco anos, o metrô paulista abriu 21 novas estações e expandiu em 27km sua operação, enquanto no Rio o sistema ficou estagnado. A última expansão foi a criação da Linha 4, inaugurada em 2016.

Na avaliação do presidente do conselho da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANP Trilhos), Joubert Flores, a diferença entre Rio e São Paulo é que o metrô paulista foi beneficiado por uma política de investimentos contínua, o que não aconteceu por aqui. Por contrato, a concessionária Metrô Rio responde pela operação e manutenção do sistema, cabendo ao governo do estado investir em expansão, compra de trens e construção de novas estações.

— O sistema de São Paulo começou a operar em 1974 e, mesmo que sejam lentos os investimentos, nunca pararam. Já são 100 km de linhas de metrô, com a expansão da linha 2 em curso, construção das 6 e 17, expansão da linha 15 e pelo menos três outras sendo estudadas. Tudo bem que São Paulo tem uma capacidade de recursos maior do que o Rio, mas somos o exemplo contrário. Em 1987, começou a construção da plataforma da Carioca (para a ligação entre Estácio e Praça Quinze) e, mais de 30 anos depois, segue paralisada. Naquele mesmo ano começou a fazer a construção do metrô para Ipanema, que só foi inaugurado em 2010. Também no mesmo ano foi iniciada a estação da Pavuna só inaugurada em 1998, 11 anos depois — criticou Flores.

### Oito anos de espera

Anunciado como prioridade pelo governo do estado diversas vezes, a ligação entre Estácio e Praça Quinze, passando pela Cruz Vermelha, ameaçou virar realidade pela última vez em 2015, mas a

promessa saiu dos trilhos por conta da crise financeira na qual o estado embarcou logo a seguir. O trecho é considerado importante porque vai ampliar a capacidade de passageiros da Linha 2, atualmente a de maior carregamento de usuários, além de permitir a integração com as barcas. Há oito anos, esperava-se que a ligação colocasse mais 400 mil passageiros no sistema — depois da pandemia e com a consequente fuga de usuários dos sistemas de transportes públicos, esse número terá de ser revisto quando o projeto voltar a andar. A expectativa é que, ao chegarem à estação de São Cristóvão, os passageiros vindos da Zona Norte sigam para a estação do Estácio e, lá, entrem nos novos trilhos até a Praça Quinze.

A plataforma, chamada de “estação fantasma”, mas oficialmente batizada de Carioca 2, começou a ser construída nos anos 1980, abaixo da estação que atende os trens da Linha 1. Ela está bem adiantada, com a parte de alvenaria pronta e faltando acabamentos. Já há inclusive o espaço onde entrarão os trilhos e as escadas rolantes, fazendo a ligação com o piso superior.

Berenaldo Lopes, presidente da Associação de Moradores e Amigos do Centro Residencial, região que inclui Bairro de Fátima e Cruz Vermelha, lembra que, no começo da década de 1980, o espaço onde seria construída a estação da Cruz Vermelha chegou a ser cercado por tapumes. Mas, como as obras não avançaram, os próprios moradores retiraram a cobertura de madeira do local. Na sua avaliação, a criação do novo trecho do metrô só trará benefícios:

Praticidade: Clínicas da família e centros municipais de saúde terão atendimento por WhatsApp — Vai ser útil tanto para moradores como para pessoas que trabalham na região e aquelas que utilizam os serviços dos hospitais daqui, como é o caso do Inca.

### **Custo como problema**

Ronaldo Balassiano, professor aposentado do programa de Transporte da Coppe/UFRJ, considera ser fundamental a conclusão da estação Gávea, que faz parte da Linha 4, bem como a construção do trecho entre Estácio e Praça Quinze. Porém, tem uma visão pouco otimista com relação aos projetos de expansão do metrô, por conta do alto custo e das dificuldades de financiamento pelo estado.

—Fazer novos trechos depende de recursos, e cada quilômetro de metrô tem um custo muito elevado. Hoje, sem verbas ou financiamento é praticamente impossível fazer qualquer expansão. A questão do custo é que deixa esses projetos no meio do caminho — pontuou, exemplificando com a estação Gávea, que nunca foi concluída e, a seu ver, pode abrir caminho para uma extensão até Botafogo, passando pelo Jardim Botânico. — São Paulo é uma exceção no Brasil. Lá, as questões de transporte público costumam funcionar melhor que o Rio porque tem uma pujança maior em termos de recursos e empresas que colaboram com investimentos.

O outro problema enfrentado pelo metrô diz respeito à queda de passageiros que ainda não voltaram aos mesmos índices de antes da pandemia. Apesar de a concessionária ter comemorado o fechamento do ano de 2022 com crescimento de 39,8% no volume de passageiros transportados, em comparação com 2021, no dia a dia, a recuperação ainda está em torno de 75%.

Para garantir o equilíbrio econômico-financeiro do acordo, a concessionária assinou com o governo do estado dois termos aditivos ao contrato, um no valor total de R\$ 327,7 milhões e outro de R\$ 109,5 milhões, sendo este último em créditos regulatórios, convertidos em investimentos no sistema.

Independentemente dos desafios, o presidente do Metrô Rio, Guilherme Ramalho, faz uma boa avaliação dos 25 anos de concessão, completados no começo de abril:

— Nestes 25 anos, o modelo (de concessão) se mostrou positivo. É um serviço muito bem avaliado. A empresa construiu uma cultura muito voltada à qualidade dos serviços e atendimento ao usuário.

A Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana informou que trabalha para dar soluções que melhorem o funcionamento do sistema de transporte urbano de forma integrada, e que o modal metroviário tem duas prioridades dentro do Plano Decenal, elaborado pelo governo do estado. Uma

delas é a conclusão da obra da estação Gávea, da Linha 4, que está sendo definida pelo governo. “A secretaria está aprovando, nos órgãos de controle, a proposta para que ela seja, enfim, terminada e posta em operação ainda este ano. O desfecho está próximo”, garantiu a pasta.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/05/2023

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### GOVERNO DE SERGIPE DESISTE DE VENDER BANESE E INJETARÁ R\$ 200 MILHÕES EM 4 ANOS

Estado busca investidores para oportunidades na área de petróleo

Por Aline Bronzati



**Representantes do Estado foram ao Texas atrás de investidores na área de petróleo. FOTO: WILTON JUNIOR / ESTADÃO Foto: ESTADÃO CONTEÚDO / ESTADÃO CONTEÚDO**

O governo de Sergipe reavaliou os processos de privatizações e não pretende fazer uma desova de ativos semelhante à tocada por governadores em Estados como Minas Gerais e Paraná. A venda do Banese, um dos poucos bancos estaduais que não foram privatizados, foi interrompida e a administração prevê agora uma injeção de R\$ 200 milhões nos próximos quatro anos. Uma tranche de R\$ 36 milhões já foi feita.

Anteriormente, a ideia era vender uma fatia do Banese ao Banco de Brasília (BRB), que chegou a fazer uma oferta vinculante pelo ativo. “Eu suspendi essa operação e fiz um aporte no banco. O momento do mercado não é comprador e não tenho a intenção de vendê-lo”, disse o governador do Sergipe, Fábio Mitidieri (PSD).

Banco registrou lucro milionário em 2022

A administração avalia que o banco é “viável” e pode seguir em frente com as próprias pernas. O Banese teve lucro líquido de R\$ 75,5 milhões em 2022, queda de 9,8% frente ao ano anterior. As margens financeiras e as receitas cresceram enquanto a inadimplência melhorou, a despeito do reforço nas provisões para devedores duvidosos.

O banco somava R\$ 7,8 bilhões em ativos totais e um patrimônio líquido de quase R\$ 600 milhões ao fim de dezembro último. “É um banco importante, dos sergipanos e que tem dado resultado positivo”, afirma Mitidieri.

#### Sergipe busca investidores na área de petróleo

O governo de Sergipe está rodando o Brasil e também desembarcou pela primeira vez na capital do Petróleo no Texas, Houston, em busca de investidores interessados em explorar as oportunidades de gás offshore (no mar) no Estado.

Segundo o governador, há uma janela de oportunidades entre agora e 2027, quando se inicia a exploração do gás offshore em Sergipe. O interesse vai além dos royalties financeiros, afirma, para evitar “erros do passado”, quando o Estado se apoiou muito nos repasses durante o ciclo de alta do

O Estado tem ainda a intenção de fazer a concessão da Deso, de saneamento, por meio de uma Parceria Público Privada (PPP), como foi feito no Rio de Janeiro, com a Cedae, e também em Alagoas. “Se nada atrapalhar, vamos fazer o leilão em dezembro”, afirmou o governador.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/05/2023*

## SERVIDORES DA AGÊNCIA NACIONAL DE MINERAÇÃO DECIDEM INICIAR GREVE NO PRÓXIMO DIA 29

Data ainda poderá ser alterada; se for realizada, greve será a primeira de funcionários públicos no terceiro mandato de Lula

*Por Célia Froufe*

BRASÍLIA - Servidores da Agência Nacional de Mineração (ANM) decidiram na quarta-feira, 10, pelo fim do estado de greve e início da paralisação efetiva da categoria a partir do próximo dia 29. Se for mesmo realizada, a greve será a primeira de funcionários públicos no terceiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

A votação para o indicativo de greve foi expressiva, de acordo com dados do Sindicato Nacional dos Servidores das Agências Nacionais de Regulação (Sinagências), com 82,80% dos votos pela paralisação, 15,05%, contra, e 2,15% de abstenção. A data, no entanto, ainda poderá ser alterada.



**Servidores da ANM preparam dia de protestos em todos os Estados** Foto: Evelson de Freitas

Na próxima quarta-feira (17), haverá o Dia Nacional de Protesto, também definido por 96,47% dos participantes. A ideia é preparar mobilizações em todos os Estados e no Distrito Federal. Em Brasília, está prevista uma mobilização em frente ao Ministério de Gestão e Inovação em Serviços Públicos.

O Sinagências alega não haver quadro de pessoal suficiente para desempenhar as atividades da ANM e que os salários da agência são inferiores aos das demais. O sindicato também informou que enviou ofício à Presidência da República, à Casa Civil e aos ministérios envolvidos, mas que não foi recebido.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/05/2023*

## LULA E MERCADO, RELAÇÃO COMPLICADA

Nova rodada da pesquisa Genial-Quaest sobre "o que pensa o mercado" mostra que rejeição ao Lula 3 persiste, mas com melhor avaliação de Haddad. Cientista político Rafael Cortes (Tendências) vê incompreensão por parte do mercado e impaciência por parte de Lula.

*Por Fernando Dantas - Economia e políticas públicas*

A constatação básica se manteve entre a divulgação, com quase dois meses de diferença, da pesquisa da Genial-Quaest sobre "O que pensa o mercado financeiro" de março e a de maio, esta última divulgada hoje, com ampla cobertura pelo Broadcast.

Em resumo, o mercado não gosta do Lula 3.

Houve ligeira melhora na avaliação do governo Lula e da política econômica pela amostra de profissionais do mercado, mas a rejeição ainda é esmagadora, na faixa de 85-90%. Mais expressiva foi a melhora da avaliação do trabalho do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, cuja avaliação positiva subiu de 10% para 26%.



Outra boa notícia para Haddad é que a visão sobre as perspectivas da economia em si melhorou, com maioria agora (e minoria em março) dos que acham que não se caminha para uma recessão.

Por outro lado, aumentou para 80% (de 68% em março) a proporção dos que acham que o governo não está preocupado com inflação, e a soma entre os que avaliam a capacidade de o governo aprovar sua agenda no Congresso como alta e regular caiu de 80% para 61%. Já o novo arcabouço fiscal em maio foi avaliado como positivo por 3% da amostra, como regular por 49% e como negativo por 48%.

O cientista político Rafael Cortez, sócio da consultoria Tendências, vê duas camadas na incompatibilidade do mercado com o atual governo. A primeira é a herança da política econômica fracassada no governo Dilma e a segunda, mais conjuntural, está ligada ao que chama de o discurso atual "pouco cuidadoso" de Lula em relação às agendas caras ao mercado.

Cortez destaca a melhora na avaliação de Haddad, como sinal de que "de alguma forma o ministro [da Fazenda] está conseguindo se diferenciar do resto do governo".

Por outro lado, prossegue o analista, a pesquisa sobre as opiniões do mercado oculta a raiz mais profunda do mal estar. Na verdade, trata-se da quase impossibilidade política - ou pelo menos o fato de essa provavelmente ser a percepção de Lula, cujo faro político deve ser melhor do que o da mediana do mercado - de o governo tocar uma agenda ortodoxa liberal no atual quadro de polarização extremada e insatisfação social aguda do País.

"É pouco realista esperar uma política ortodoxa diante da insegurança de um presidente cuja força hoje é menor, que tem mais rejeição e que sente a necessidade de proteger seu capital político", analisa Cortez.

Lula, por sua vez, tem deixado a urgência que sente em fazer com que a economia retome um ritmo de crescimento aceitável se transformar em ansiedade e certo voluntarismo, que deságua numa postura até belicosa ante o mercado.

Evidentemente, o barulho que Lula tem provocado nas relações entre o governo e o mercado não ajuda este último a entender melhor os grandes obstáculos políticos à agenda de sua preferência, e dar algum desconto para essas dificuldades. Assim, o "déficit de reputação" junto ao mercado de Lula e do governo se aprofunda, com a notável exceção de Haddad.

E o déficit reputacional, por sua vez, piora a incerteza econômica, que hoje abrange tanto a política fiscal como monetária, desestimulando o investimento e tornando ainda mais difícil a arrancada da atividade tão almejada por Lula.

A incerteza no Brasil, aliás, tem mostrado tendência a se consolidar num nível elevado, como mostra recente artigo da economista Anna Carolina Gouveia no Blog do Ibre. Seria injusto atribuir esse fato ao terceiro mandato de Lula, pois é uma tendência que vem desde 2015.

Basicamente, o Indicador de Incerteza da Economia da FGV resiste durante todo esse tempo (desde 2015) em recuar sustentavelmente para abaixo de 110 pontos, que é um nível elevado para o padrão exibido pelo índice de 2002 ao início de 2015.

Em março deste ano, escreve a pesquisadora, com as perspectivas de apresentação do novo arcabouço fiscal e uma situação política aparentemente mais tranquila, o Indicador de Incerteza chegou a sinalizar uma possível ida para abaixo de 110 pontos, mas o movimento acabou não se consolidando.

De lá para cá (agora é o colunista que escreve, e não se trata do artigo de Gouveia), Lula manteve e endureceu o discurso contra a política monetária do Banco Central (agora reforçado pela nomeação de Gabriel Galípolo para a diretoria do BC).

O presidente também teimou fracassadamente em tentar aprovar medidas econômicas muito à esquerda para o gosto do Congresso (como as mudanças no marco do saneamento), perdendo batalhas e piorando a percepção sobre sua governabilidade. Aliás, isso provavelmente está ligado à mencionada queda na pesquisa da Genial Quaest dos profissionais do mercado que acham que o governo tem capacidade de aprovar sua agenda no Congresso.

Lula jamais governaria "para o mercado", por uma questão de convicção ideológica, e a atual conjuntura político-social torna essa possibilidade ainda mais remota. Mas isso não significa, por outro lado, que Lula terá sucesso governando "contra o mercado". Mundo afora, o que não falta são exemplos de fracassos épicos de governos que tomaram esse último caminho, especialmente no contexto de um país democrático.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/05/2023*

### **ACORDO UE-MERCOSUL: BRASIL DIZ QUE EXIGÊNCIAS SÃO MUITO DURAS E QUE VAI REAVALIAR DOCUMENTO**

Ministro Mauro Vieira afirma em audiência no Senado que compromissos apresentados por Bruxelas como condição para assinar o acordo de comércio entre os blocos dão margem a retaliações  
*Por Felipe Frazão*

BRASÍLIA - O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, afirmou nesta quinta-feira, 11, que o governo Luiz Inácio Lula da Silva reavalia o acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia. O motivo, segundo o chanceler brasileiro, são brechas para aplicação de sanções ao País, que o governo identificou ao analisar as exigências adicionais apresentadas no início do mês pelo bloco europeu. Ele disse que o Brasil pode ser retaliado se deixar de cumprir alguma meta de proteção e conservação ambiental.

“Estamos reavaliando o acordo. O documento é extremamente duro e difícil”, disse Mauro Vieira. O chanceler avaliou que os europeus “apresentaram uma side letter leonina” - o termo em inglês é como o documento costuma ser chamado no jargão diplomático. Segundo ele, os termos apresentados pela UE podem trazer “prejuízos enormes” ao Brasil, com base em sanções aplicadas pelos europeus. Vieira afirmou que o texto proposto como declaração complementar sobre temas ambientais cria “uma série de barreiras e possibilidades de retaliação”.

É a primeira manifestação pública de um integrante do primeiro escalão do governo Lula a respeito das condições mais recentemente apresentadas pela União Europeia. Para o ministro, o bloco criou dificuldades tomando como ponto de partida a legislação ambiental europeia, que considerou “extremamente rígida e complexa de verificação”.



***O ministro Mauro Vieira em cerimônia no começo do ano no Plenário do Tribunal Superior Eleitoral (TSE); revisão do acordo para 'evitar punições' Foto: Wilton Junior/Estadão***

O ministro ponderou que o governo defende a reindustrialização do País por meio do acordo comercial e que há interesse em todas as áreas da economia nacional. Por isso, afirmou que é necessário consultar todos os ministérios sobre temas como saúde, compras governamentais, agricultura, propriedade intelectual. “Não é simples negociar um

acordo dessa magnitude com 27 países”, afirmou.

O chefe da chancelaria brasileira disse que vai propor uma reunião com os outros dez ministros no Itamaraty para analisar a proposta europeia, focada em compromissos ambientais.





O ministro afirmou, durante audiência no Senado, que o Brasil está fazendo uma avaliação interna no governo, entre áreas afetadas pelo acordo, e que em seguida fará contato com os demais países-sócios do Mercosul (Argentina, Uruguai e Paraguai), para apresentar a Bruxelas uma contraproposta consensual.

“Já estamos trabalhando numa nova carta, numa side letter que seja conveniente, que nos resguarde. Nós temos que buscar, à luz do interesse nacional, a melhor solução para esse acordo, que é importante, é relevante, sim, mas dentro de um acordo que seja bom para os dois lados.”

Vieira indicou que, com base nos compromissos assumidos voluntariamente pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris, como as metas nacionalmente determinadas de redução de desmatamento ilegal, entre elas zerar a prática ilegal até 2030, poderiam ser tomadas como base para que o País fosse sancionado, se não atingidas. Dessa forma, argumentou, os compromissos passariam a ser na prática “mandatórios, porque, senão, pode haver retaliação”.

“Os compromissos que o Brasil vai respeitar e vai fazer a nossa contribuição apresentada é voluntária. Pode haver condições climáticas, condições de várias naturezas que não permitam atingir em um ano. Isso dá permissão a que, pela carta, pelo documento adicional, a União Europeia apresente sanções e aplique sanções, o que não é possível, porque, se a contribuição é voluntária, não pode ser motivo de uma retaliação”, argumentou o chanceler.

O acordo comercial é negociado há 22 anos. Em 2019, os dois blocos anunciaram a conclusão do acordo, da negociação entre áreas técnicas. O fato foi celebrado pelo governo Jair Bolsonaro como a conclusão das tratativas que se arrastavam. Porém, não houve nem a assinatura formal, tampouco a necessária ratificação interna nos parlamentos de todos os países envolvidos e dos dois blocos.

Logo depois do anúncio, diante da escalada de desmatamento, avanço do garimpo ilegal e queimadas na Amazônia, governos europeus anunciaram que apresentariam um documento adicional para tratar especificamente das mudanças climáticas e proteção ambiental, conhecido como side letter. Somente no início de maio, segundo o chanceler Vieira, a União Europeia finalmente entregou o documento com os compromissos exigidos do Brasil. A íntegra do texto nunca veio a público.

“Nós estamos negociando internamente. O governo está em fase de finalização de uma posição comum. Já temos conversado muito com os outros três sócios do Mercosul - Argentina, Uruguai e Paraguai -, constantemente, e estamos ‘consensuando’ uma posição para apresentar uma contraproposta à União Europeia”, disse o chefe da diplomacia brasileira.

O chanceler também ecoou argumentos usados pelo governo Bolsonaro para reagir às exigências europeias, que postergaram a assinatura do acordo em 2019. “A União Europeia, sem crítica direta ao grupo ou a nenhum dos países diretamente, tem um viés muito protecionista”, afirmou Mauro Vieira. “É impressionante, porque há cláusulas muito complexas. A questão da lei de desflorestamento na Europa é muito complexa, pode causar, evidentemente por qualquer efeito, inclusive físico, uma perda maior de área florestal, por qualquer razão, incêndio; pode afetar as exportações, com possibilidades, inclusive, de retaliações, sem uma entidade que julgue e determine. Quer dizer, quem é que vai determinar, a União Europeia? Não tem mais floresta para desflorestar, para desmatar lá, já acabou também - deveriam ter preservado -, mas as nossas estão...”.

Além disso, os governos Lula e Alberto Fernández, da Argentina, já manifestaram resistências a alguns trechos do acordo e indicaram a intenção de rediscutir alguns pontos, o que significa a reabertura das negociações. O presidente brasileiro pede que os europeus flexibilizem sua posição e quer rever o capítulo sobre compras governamentais, por exemplo.

Lula disse que trabalharia para a conclusão no primeiro semestre, o que foi considerado um prazo irreal por líderes europeus. Depois falou em apresentar avanços até o fim deste ano. As previsões do

ministro, porém, contrastam com declarações de Lula. “Há perspectiva, e isso não é um segredo, de um período longo para a entrada em vigor. Isso é um fato concreto e inevitável”, afirmou Vieira.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/05/2023*

## NA ENERGIA DE MUITOS MERCADOS, CONSUMIDOR É MERCADORIA; LEIA ARTIGO

Uma profusão de propostas no Legislativo repete velhos caminhos do subsídio e da reserva de mercado

*Por Paulo Pedrosa*

Em um cenário em que EUA, União Europeia e China combinam estratégias de transição energética a grandes projetos de fortalecimento de suas cadeias produtivas, o Brasil deve estar atento para suas oportunidades. Ninguém contesta que temos condições únicas para a produção de energia limpa, barata e segura. É que assim poderíamos reindustrializar nossa economia, transformando o País e gerando empregos e renda.

Segurança no suprimento de energia, preço competitivo e contribuição à questão climática global valem ouro em um cenário em que a crise é cada mais visível, somada à instabilidade decorrente do conflito entre Ucrânia e Rússia. A ruptura das cadeias produtivas internacionais provocada pela guerra impôs ao mundo uma reflexão sobre o funcionamento dos mercados, o papel dos governos na proteção de suas economias e a condução de objetivos estratégicos associados à segurança.

É justamente essa reflexão que pode nos favorecer. Precisamos olhar para os nossos mercados de energia, especialmente no setor elétrico e no de gás natural. Nosso enorme potencial de energia renovável e de gás do pré-sal, sendo o gás reconhecido como combustível da transição energética, é exemplo de projeto merecedor de estímulo.

No Brasil, estamos há décadas nos afastando da energia barata, limpa e segura. Fazemos escolhas sempre em desfavor do consumidor e que acolhem, nas contas de energia, os mais diversos interesses.



***Gás natural é visto como possível combustível da transição energética Foto: FABIO MOTTA /ESTADAO***

No setor elétrico temos vários mercados em que, pelos mais diversos mecanismos, é possível não pagar pela transmissão e distribuição da energia, por encargos setoriais e custos do sistema. Em alguns deles nem sequer se paga pelos impostos. Como não há mágica, esses custos são sempre repassados aos demais consumidores.

Já para o setor de gás temos uma lei que é boa e que deveria criar um mercado nacional marcado pela diversidade e pela competição, mas como acontece comumente no País, não está “colando”. Na prática, poderemos ter um mercado de gás dominado por campeões locais.

Na discussão sobre energia precisamos refletir se o que pretendemos mudar nos aproxima ou nos afasta da energia limpa, barata e segura. Até por falta de mobilização do setor, decisões importantes terminam sendo capturadas por argumentos que são falaciosos, mas que vestem determinadas causas. Com isso, uma profusão de propostas no Legislativo repete o caminho do velho, o caminho do subsídio, o da reserva de mercado.

O consumidor só vai parar de pagar por todos esses custos indevidos quando respondermos de forma correta à pergunta do momento: que energia queremos? / PAULO PEDROSA É PRESIDENTE

DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS GRANDES CONSUMIDORES INDUSTRIAIS DE ENERGIA E DE CONSUMIDORES LIVRES (ABRACE)

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 11/05/2023

# Valor

ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### LUCRO DA SANTOS BRASIL CAI QUASE 50% NO 1º TRIMESTRE

A companhia reportou lucro líquido de R\$ 46 milhões no período; a receita líquida do grupo caiu 3%, para R\$ 427 milhões

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



**Santos Brasil — Foto: Reprodução**

A Santos Brasil teve uma queda de 49,4% em seu lucro líquido no primeiro trimestre deste ano, que ficou em R\$ 46 milhões.

A receita líquida do grupo caiu 3%, chegando a R\$ 427 milhões, e o Ebitda (sigla em inglês para lucro antes de impostos, juros, depreciação e amortização) teve retração de 15%, para R\$ 153,3

milhões.

O principal impacto negativo do trimestre foi a queda na movimentação nos terminais portuários do grupo. O fluxo de contêineres do trimestre caiu 14,3%, para 262 mil unidades. A movimentação de carga geral diminuiu 57,6%, para 19 mil toneladas.

Os custos operacionais subiram 11,3% no trimestre, para R\$ 253,6 milhões, e as despesas operacionais subiram 3,3%, chegando a R\$ 79 milhões.

A dívida líquida do grupo segue negativa em R\$ 248,5 milhões, já que o endividamento bruto é de R\$ 292 milhões, e o caixa soma R\$ 540,5 milhões. A alavancagem encerrou o trimestre em -0,41 vez.

O investimento líquido no período subiu 83,9%, para R\$ 85,9 milhões.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 11/05/2023

## ENAUTA TRABALHA PARA MANTER A OPERAÇÃO DO CAMPO DE ATLANTA COM MAIOR CONFIABILIDADE

Presidente destacou, em teleconferência, que empresa ainda vê dificuldades no bombeio da produção de petróleo em 2024, mas que afirmou que isso será superado "até entrada do sistema definitivo"

Por Fábio Couto, Valor — Do Rio

O presidente da Enauta, Décio Oddone, disse que a empresa vai trabalhar para manter a operação do campo de Atlanta com maior confiabilidade.

Segundo ele, que participa de teleconferência com analistas sobre os resultados do primeiro trimestre, a empresa ainda vê dificuldades no bombeio da produção de petróleo em 2024. “Vamos superar isso até entrada do sistema definitivo.”



**Decio Oddone, da Enauta — Foto: Leo Pinheiro/Valor**

Ele explicou que o sistema de bombeio no campo de Atlanta foi pensado para uma realidade diferente, mas que já era programada. O campo chegou a produzir 15 mil barris/dia, mas reduziu a vazão para 10 mil barris/dia.

A diretora financeira da Enauta, Paula Costa, destacou que a empresa está sempre analisando otimizar estrutura de capital.

Segundo ela, a geração de caixa será usada nos investimentos no sistema definitivo, de instalação do novo navio-plataforma (FPSO).

“O fluxo de caixa do sistema antecipado é importante para financiar sistema definitivo de campo de Atlanta”, completou Oddone.

Paula destacou que a posição de caixa da Enauta é confortável. Observou também que o mercado de crédito pareceu “turbulento” nos últimos meses, o que tornou o cenário de captação mais difícil.

Oddone, por sua vez, disse que espera que o preço internacional do petróleo no fim do ano situe-se próximo do atual patamar das cotações.

O executivo destacou ainda que a empresa se enxerga como potencial consolidador do mercado e que ser posicionar nesta condição. Segundo ele, a petroleira precisa diversificar seu portfólio.

Além disso, disse, no mercado de petróleo, para ter eficiência, as empresas precisam ter escala de produção, com entregas a partir de 50 mil barris por dia.

Ele pontuou que houve uma grande pulverização grande de ativos vendidos pela Petrobras, que resultou no surgimento de diversas empresas petroleiras independentes, denominadas no mercado como “juniores”.

Como a Petrobras desinvestiu a maior parte da sua carteira de campos maduros, a companhia não tem mais um grande lote de ativos a serem colocados à venda, o que abre espaço para um cenário de consolidação entre as “juniores”.

“A maior parte dos campos já havia sido vendida. É natural haver consolidação no mercado”, disse Oddone.

Nesta semana, a Prio negou que esteja negociando a aquisição de 28% da Enauta, informação que circulou no mercado no fim de semana passado.

### **Estocagem de gás**

Oddone disse que a empresa não descarta entrar na estocagem de gás natural, atividade que está sendo estudada no mercado de óleo e gás.

Segundo o executivo, a empresa chegou a estudar o processo de estocagem de gás no passado, mas naquele momento, os resultados não mostraram viabilidade para a operação.

“Com uma regulação definitiva, com mais clareza, a viabilidade pode estar mais próxima”, disse Oddone.

Questionado por analistas sobre informações que circularam a respeito de uma possível aquisição da Enauta pela Prio, Oddone afirmou que essas questões envolvem os acionistas e que a diretoria não tem participação nas discussões.

A Prio negou que estaria negociando a compra de 28% da Enauta em comunicado divulgado no início da semana.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 11/05/2023**

## A ELETROBRAS E OS CUSTOS DE TRANSAÇÃO

Somos ignorantes para entender as condições políticas que ditam os rumos do setor elétrico  
**Por Valor Econômico – SP**



— **Foto: Rene Rauschenberger/Pixabay**

Até bem pouco tempo, quando ia ao Rio de Janeiro e a São Paulo, alojava mais dinheiro que o necessário para o táxi. Para uma corrida estimada em R\$ 50, eu, mentalmente, reservava R\$ 70. Se o valor efetivo fosse R\$ 60, sendo ou não enganado pelo condutor, me considerava vencedor. Esse valor adicional, no exemplo, R\$ 20, é o custo implícito do oportunismo, ou o que se paga, mentalmente ou não, para não se sentir enganado.

Tenho uma confissão e uma afirmação. A confissão é que, passado tanto tempo, ainda somos ignorantes para entender as condições políticas que determinam os rumos do setor elétrico brasileiro (SEB). E afirmo que ainda levaremos anos para entendê-las. Mas, enquanto isso, elevaremos absurdamente os custos de transação, isto é, o custo de proteção contra o oportunismo de terceiros. E isso eleva a tarifa.

O ano de 2023 seria de calma no SEB. A oferta de energia cresce a taxas três vezes maiores que a da demanda. A matriz elétrica fica cada vez mais renovável, numa ótima contribuição para a reduzir os efeitos das mudanças climáticas. Os reservatórios estão cheios como nunca, o que assegura o suprimento por um longo período. E não falta dinheiro privado para novos investimentos. 90% da expansão da capacidade instalada, de geração, transmissão e distribuição já decorrem de capitais privados.

É, assim, um cenário muito promissor, apesar d’alguma insegurança regulatória e de uma estrutura de rateio de custos e subsídios que eleva muito a tarifa.

Mas uma série de intervenções e decisões nos últimos 30 dias indica um vento de través, ou seja, na direção lateral, que tende a alterar o curso do SEB. A inédita disputa na Light, distribuidora do Rio de Janeiro, pode ter consequências até então não previstas pelo regulador. Tal empresa, proibida de pedir recuperação judicial, requereu uma heterodoxa “mediação judicial”, que tem o condão de elevar o risco da concessão, dada a potencial restrição de capitais de dívida. Ficarão mais escassos os recursos de terceiros.

É um caso típico em que a regulação de um setor específico é afetada por relações no mercado de capitais. E, a depender da solução do impasse, a performance dessa e de outras empresas pode ser influenciada. A redução do fluxo de recursos de terceiros contaminará demais concessionárias em situação semelhante. Mas ainda há tempo hábil para soluções eficazes.



O caso mais recente, de 5 de maio, consiste na decisão do governo de contestar no Supremo Tribunal Federal (STF), via Ação de Direta de Inconstitucionalidade (ADI), parte relevante do processo de capitalização da Eletrobras.

Pela Lei 14.182, de 2021, nenhum acionista ou grupo de acionistas pode exercer um valor superior a 10% de controle da empresa ou do seu capital votante. É uma medida saudável, sobretudo em um segmento vulnerável à prática de poder de mercado e onde há restrição de participação para novos entrantes. E isso é praticado em outras empresas, como a Embraer, em que o limite é ainda inferior (5%), e a B3 (7%). São restrições mais do que razoáveis, e benéficas para a sociedade.

Mas não deve ser menosprezada a muito bem concatenada peça do governo encaminhada ao STF. São fortes seus argumentos, até convincentes, só que defasados ou caducos. Um deles é a preservação do capital público da União, como se isso decorresse de um percentual de voto. O que maximiza o capital, público ou privado, é a gestão eficiente da empresa, que agrega valor aos recursos aplicados pelos acionistas.

Outro bom argumento é o da relevância da participação efetiva da União, dado que a “prestação de serviços públicos se caracteriza como ‘dever-poder’ do Estado (...)”. Mas é outra ilusão, que pode ser demonstrada com números deste ano. Mais de 90% da expansão da capacidade instalada, como visto acima, já vem de capitais privados, daqui e de fora, que abriam mão da participação estatal, exceto na coordenação do planejamento - que, para a geração, é indicativo.

O governo, logo nas preliminares da ADI, sustenta que não pretende desfazer a desestatização, embora a questione profundamente. Mas tudo não passa de um sofisma. O eventual sucesso do governo em sua ação desmotivará a participação do dinheiro privado, que teme a diminuição do valor em virtude das ineficientes intervenções estatais. Exemplo: com a Medida Provisória 579, que determinou a redução da tarifa em mais de 20%, a Assembleia Geral da Eletrobras aprovou sua adesão a um “plano” que, notoriamente, a levaria a um desastre financeiro sem precedentes.

São pequenas as chances de sucesso da empreitada, mas a iniciativa do governo, por meio da ADI, provoca estragos imediatos. Aumentarão os riscos regulatórios associados à intervenção em negócios já realizados, o que fará crescer os custos de recursos privados em investimentos de infraestrutura. Além disso, novos processos de capitalização, como o da Copel, no Paraná, podem sofrer retrocesso ou desaceleração de ritmo.

O exemplo do táxi, que mencionei na introdução deste artigo, já não existe. Com chegada dos aplicativos de carona, que têm como premissas básicas a objetividade e a transparência de percurso, o custo implícito do oportunismo e o custo de transação passaram a ser quase nulos. A transparência e, de maneira especial, a objetividade, determinaram esse tremendo benefício para a sociedade.

É o que ainda falta para a compreensão do que chamei, também lá no início, de condições políticas que determinam os rumos do setor elétrico.

O governo, ao intervir no processo de capitalização da Eletrobras, aposta na subjetividade das decisões de tribunais, mesmo do Supremo Tribunal Federal, que (também) dependem da direção dos ventos políticos. Em outras palavras, o governo, com sua ADI, joga com a subjetividade do “check and balances”, princípio que, por aqui, nem sempre é um elemento de redução dos custos de transação.

**Edvaldo Santana é doutor em Engenharia de Produção, ex-diretor da Aneel e colunista do Valor**

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 11/05/2023*

### LUCRO DA LOG-IN CAI 36% NO 1º TRIMESTRE

A empresa de logística informou lucro atribuído aos controladores de R\$ 38,4 milhões, no período  
*Por Ana Beatriz Bartolo, Valor — São Paulo*



**Navio da empresa de logística Log-in  
— Foto: Divulgação**

A empresa de logística Log-In apresentou um lucro atribuído aos controladores de R\$ 38,4 milhões, uma queda de 36,3% na comparação com o mesmo período do ano passado.

A receita líquida, por outro lado, avançou 44,1% na mesma base de

comparação, para R\$ 559,7 milhões.

As despesas administrativas e comerciais chegaram a R\$ 32,6 milhões, um crescimento anual de 74%.

Ao final de março, a dívida líquida da companhia estava em R\$ 850 milhões, resultando em uma alavancagem, medida pela relação dívida líquida sobre Ebitda, de 1,4 vez.

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 11/05/2023*



### G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### NOS EUA, TARCÍSIO TEM REUNIÕES COM EXECUTIVOS DAS ÁREAS DE INFRAESTRUTURA, ENERGIA E BANCÁRIO

Governador de São Paulo apresenta à iniciativa privada projetos para o estado, estimados em R\$ 180 bilhões em investimentos.

*Por g1 SP — São Paulo*



**Tarcísio discursa em participação de conferência nos Estados Unidos — Foto: Martin Vassilev**

Nesta quinta-feira (11), o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), realiza o segundo dia de encontro com investidores em Nova York, nos Estados Unidos. Ao longo do dia, a comitiva paulista se reúne com executivos dos setores de infraestrutura, energia e bancário.

Os encontros pela manhã desta quinta serão com o grupo Blackrock, GRI Latam Infra & Energi 2023 e, durante a tarde, com executivos do grupo Goldman Sachs, formado por representantes de bancos mundiais, e com os fundos de investimento Macquarie, da Austrália, e GQG, dos próprios Estados Unidos.

A intenção da viagem ao país norte-americano é apresentar o que o governo chama de carteira paulista de projetos, com estimativa de somar R\$ 180 bilhões em investimentos no estado.

Na quarta-feira (10), Tarcísio falou para líderes de grupos da América Latina e investidores internacionais. Logo após, almoçará com diretores do Bank of America. Depois fez reuniões com executivos dos grupos financeiros Blackrock, GIC (Fundo soberano de Cingapura) e Pátria Investimentos

Em março, Tarcísio de Freitas fez uma missão similar à atual, mas em países da Europa. Na oportunidade, o governador teve uma crise de cálculo renal e precisou passar por cirurgia quando estava em Londres, na Inglaterra. A comitiva também esteve na Espanha.

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

*Data: 11/05/2023*

## NOVA EMPRESA ASSUME EXPORTAÇÃO DE FRUTAS DO PORTO DE NATAL PARA EUROPA

Segundo a Codern, as primeiras operações da GreenSea devem ocorrer em julho, com a chegada de nova safra de melões e melancias.

*Por g1 RN*



**Porto de Natal — Foto: Geraldo Jerônimo/Inter TV Cabugi**

Uma nova empresa vai atuar na exportação das frutas potiguares do Porto de Natal para a Europa, segundo anunciaram exportadores e representantes do governo do estado, nesta terça-feira (9), em Mossoró, no Oeste potiguar.

A empresa GreenSea, já opera com navios frigoríficos especializados ligando Fortaleza à Europa e passará a atuar também no porto de Natal. Segundo a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), que administra o porto, as primeiras operações devem ocorrer em julho.

De acordo com o governo do estado, os navios da empresa são do tipo reefer, ou seja, refrigerados, o que dispensa o uso de contêineres refrigerados, como era feito anteriormente.

O anúncio da nova empresa ocorreu após a saída da CMA CGM, que deixou de operar no porto de Natal em abril. Até então, a empresa detinha as maiores operações no porto da capital potiguar.

O anúncio da nova empresa ocorreu na sede da Agrícola Famosa, que é a maior produtora e exportadora de frutas do Rio Grande do Norte - o estado lidera as exportações brasileiras de frutas frescas, como melões, melancias, entre outras.

A previsão da empresa é embarcar 10 mil pallets por semana na próxima safra de melões e melancias. Até abril deste ano, a Famosa enviou para a Europa 9 mil contêineres de frutas, o que equivale a 180 mil toneladas. Durante a safra, cerca de 8 mil trabalhadores foram empregados.

“Esse tipo de operação já existia há trinta anos atrás, ela foi substituída por contêineres e agora volta com uma força muito grande. Você chega no mesmo lugar, só que de uma forma diferente. No caso da fruta ela chega no tempo correto para os clientes. Chega com qualidade melhor, sem interromper a cadeia logística e de fornecimento a todos os clientes. Então eu não tenho dúvida que graças a isso nós vamos vender mais, nós vamos melhorar nossa qualidade, vamos aumentar os empregos, aumentar a arrecadação, aumentar a exportação e vai ser benéfico para todos os produtores de fruta”, destacou Carlo Porro, CEO da Agrícola Famosa.



O secretário de Agricultura, da Pecuária e da Pesca do RN, Guilherme Saldanha, considerou que a logística para tirar a fruta embalada da fazenda até chegar no porto envolve várias oportunidades de emprego.

"É uma cadeia que envolve o combustível, o restaurante, um pequeno estabelecimento que fornece alimentação para caminhoneiros. Enfim, a preocupação do governo do estado em outubro, quando foi anunciado a saída da única companhia marítima das frutas do porto de Natal, era a gente não perder isso. A pedido da governadora Fátima nós encampamos um trabalho junto com as empresas exportadoras para que o Porto de Natal continue exportando as frutas do Rio Grande do Norte", disse.

Pelo Porto de Natal, localizado no bairro da Ribeira, passam navios para exportação de sal, trigo, cargas de projeto eólico e industrial, mas a principal atividade é a de exportação de frutas frescas.

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

*Data: 11/05/2023*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### USUÁRIOS RELATAM DIFICULDADES NO ESCANEAMENTO DE CONTÊINERES

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 11/05/2023 - 22:09*



*Importadores e exportadores enfrentam problemas por conta de defasagens tecnológicas, falta de informação sobre bloqueios de contêineres e imprevisibilidade de custos em processos de inspeção não invasiva*

Representantes de usuários de portos relatam que defasagens tecnológicas, falta de informação sobre bloqueios de contêineres e imprevisibilidade de custos no escaneamento de contêineres vêm causando dificuldades a importadores e exportadores. A Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool (Aexa) identifica que existem bloqueios de contêineres por conta da imagem e determinados equipamentos parados sem necessidade, além de valores cobrados que totalizariam montantes suficientes para cobrir o valor de equipamentos novos.

A associação vem apontando a outras entidades, representantes de órgãos anuentes e agentes setoriais que os equipamentos de escaneamento não estão acompanhando o avanço a passos largos da tecnologia. A secretária-executiva da Aexa, Angela Quintanilha, explicou que a cobrança da inspeção está prevista na legislação para determinados destinos porque o Brasil, infelizmente, está numa rota de tráfico de entorpecentes.

A associação também vem discutindo institucionalmente sobre falhas no processo de documentação que deve ser apresentada pelos fiscais da Receita em caso de bloqueio. Segundo Ângela, muitas vezes o exportador fica sem saber o que aconteceu com a carga e mesmo o terminal, que é um intermediário nesses casos, pode ficar sem informações sobre ocorrido. Essa falta de comunicação, de acordo com a Aexa, pode gerar cobrança de sobre-estadia.

O presidente da Usupport Sul, Aluísio Oliveira, alega que, além da questão tecnológica, existe sobrepreço na cobrança de custos pela inspeção não invasiva para os usuários, principalmente para empresas exportadoras que movimentam grande volume de produtos por contêineres. "As entidades estão em busca de soluções para abrandar custos para que tenhamos mais competitividade", afirmou Oliveira, na última semana, durante o fórum virtual 'Diálogo entre Donos de Cargas', promovido pela Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usupport) e que debateu os obstáculos

operacionais e de custos no embarque e desembarque de cargas containerizadas. Outro problema, segundo Oliveira, são as greves dos fiscais da Receita Federal e a falta de contingente do órgão.

A Usuport avalia que o processo de escaneamento é um dos gargalos que prejudicam diretamente a indústria brasileira e a competitividade do país no comércio marítimo por contêiner. "A indústria precisa estar mais inserida no comércio exterior. Não estamos fazendo parte da cadeia produtiva global. É preciso que se olhe melhor a questão", disse o diretor-executivo da Usuport, Paulo Villa.

Villa citou que o escaneamento não é cobrado como serviço para usuário em portos dos Estados Unidos e de países da União Europeia. Para a Usuport, existe um equívoco geral no conceito da inspeção não invasiva porque o usuário não é um tomador do serviço e a finalidade do escaneamento é a segurança da sociedade, não um benefício para a carga. A Usuport defende que o escaneamento não deve ser cobrado como serviço. "O escaneamento deve estar dentro do box rate/custo geral do terminal, mas não se cobrar serviço adicional, além da THC (terminal handling charge)", propôs.

O presidente-executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transportes de Carga (Anut), Luiz Baldez, considera que o tema do escaneamento ficou mais rígido depois dos atentados terroristas de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, quando os usuários começaram a ter mais dificuldades nas exportações por questões de segurança. "É uma decisão nobre que, ao longo do tempo, veio sofrendo distorções que precisamos discutir um pouco", disse Baldez.

Ele sugere que se discuta sobre a necessidade de escanear todos os contêineres, em vez de fazer o processo por amostragem, na medida em que o tempo gasto pode gerar ineficiência logística. A Anut também defende que é preciso olhar para a questão da modicidade tarifária sobre este tema para que os usuários não seja onerados pesadamente. "É um tema importante, muito técnico, difícil de compreender, mas é um valor adicionado ao preço do produto (final)", salientou Baldez.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/05/2023*

## PORTO DE SÃO FRANCISCO MOVIMENTA 5 MILHÕES DE TONELADAS NO QUADRIMESTRE E BATE RECORDE

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/05/2023 - 21:29*



A movimentação de cargas no Porto de São Francisco do Sul atingiu 5 milhões de toneladas nos primeiros quatro meses de 2023, representando um aumento de 20,7% com relação ao mesmo período do ano passado (4,1 milhões de toneladas).

É a maior movimentação da história do complexo portuário já registrada no primeiro quadrimestre de um ano.

As exportações, com 2,8 milhões de toneladas, representaram 57% do total de mercadorias movimentadas nesses 120 dias.

Os grãos (soja e milho), com 2,6 milhões de toneladas, lideram a lista dos produtos enviados ao exterior. Na sequência, óleo vegetal (100 mil toneladas) e madeira (81 mil toneladas).

Já as importações somaram 2,1 milhões de toneladas nestes quatro meses, equivalente a 43% da movimentação do porto.

O setor metalúrgico (1,1 milhão de toneladas) e os fertilizantes (746 mil toneladas) foram as principais mercadorias recebidas de outros países.

Em abril, a movimentação de mercadoria no Porto de São Francisco chegou a 1,3 milhão de toneladas, crescimento de 12% em comparação com o mesmo mês de 2022 (1,15 milhão de toneladas). A exportação atingiu 793 mil toneladas, sendo a soja o principal produto (726 mil

toneladas). A importação, por sua vez, foi de 488 mil toneladas, puxadas pelo aço (295 mil toneladas) e fertilizantes (181 mil toneladas).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 11/05/2023

### MULTILOG AMPLIA AS OPERAÇÕES DEDICADAS PARA A EXXONMOBIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/05/2023 - 21:08



Empresa de logística integrada destina armazém exclusivo em Santa Catarina para atender centralização e aumento da capacidade de estoque do cliente

A Multilog, operadora de logística integrada, acaba de ampliar as operações dedicadas para a ExxonMobil, um dos seus principais clientes, ao inaugurar um armazém exclusivo em Santa Catarina para atender a necessidade da gigante global do setor de óleo e gás.

“Ampliamos a nossa operação dedicada à ExxonMobil, com a inauguração de um armazém exclusivo, para que o cliente tenha um ponto central de suprimento”, explica Karina Nogueira, gerente de Logística Integrada da Multilog. “Desta maneira, cumprimos o compromisso de atender o volume programado e a expectativa de crescimento pela ExxonMobil, alocando uma equipe dedicada e especializada na gestão e movimentação desse tipo de produto com as vantagens e os benefícios de uma operação exclusiva, que fortalece nossa parceria de longo prazo.”

Homologado mediante auditoria do próprio cliente, o armazém possui todas as licenças necessárias para abrigar os produtos da ExxonMobil e atende as regras dos órgãos fiscalizadores locais. Conta com equipamentos de combate a incêndio, e adota todos os protocolos de segurança, incluindo vigilância e monitoramento 24 horas, realizados pelo condomínio logístico onde está instalado e pela Multilog.

A Multilog é fornecedora da ExxonMobil desde 2018, abrigando seus produtos em unidades de armazenagem e oferecendo serviços de transporte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 11/05/2023

### ARTIGO - NAVIOS ABANDONADOS, TRIPULAÇÃO NEGLIGENCIADA

Por Raquel Guedes OPINIÃO 11/05/2023 - 21:05



Os recentes dados divulgados pela Organização Marítima Internacional (IMO) e pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre navios abandonados abre espaço para uma reflexão sobre a dura triste realidade enfrentada pela tripulação destas embarcações.

De acordo com as estatísticas das organizações, os casos em que as tripulações, por diferentes razões, são simplesmente deixadas à própria sorte aumentaram exponencialmente nos últimos anos, passando de menos de 20 casos por ano, entre 2011 e 2016, para 55 casos em 2017. Em 2018 o número de casos reportados foi de 44, sendo apenas 22 resolvidos. Em 2021 foram notificados 95 casos e, em 2022, 109 casos. Um crescimento de 82% em uma década. O espantoso é que menos da metade destes casos encontra-se resolvido. Os custos e burocracias para a troca e repatriação de tripulantes resultam em centenas de marítimos a bordo de navios em situação de abandono, por períodos muito além do tempo máximo permitido pela Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM (Maritime Labor Convention – MLC) , de 11 meses.



Navios de bandeira estrangeira e com tripulação estrangeira são os casos mais polêmicos. Exemplar é o caso do navio "Srakrane", de bandeira do Panamá, abandonado no Porto de Santos em 2021, cuja tripulação permaneceu 11 meses a bordo, sem salários. A seguradora da embarcação informou que, muito embora o armador tenha deixado de honrar com os pagamentos previamente acordados para emissão da apólice e respectiva cobertura, houve o pagamento de indenização referente a quatro meses de salários atrasados, bem como o pagamento integral da repatriação dos 15 tripulantes abandonados aos seu país de origem, objetivando o atendimento à Convenção sobre Trabalho Marítimo.

Ressalte-se ainda que o número real de tripulantes em navios abandonados é seguramente maior do que o oficialmente registrado, uma vez que impera entre os trabalhadores contratados o receio da denúncia. São números tão alarmantes que, em 2021, três das maiores nações marítimas do mundo — China, Indonésia e Filipinas — propuseram o estabelecimento de um Fundo Mútuo de Emergência para Marítimos para amparar tripulações abandonadas.

É evidentemente correta, portanto, a preocupação sobre o aperfeiçoamento de leis de proteção a tripulantes de navios abandonados. Nas sessões de 2021 e de 2022 do Comitê Legal da IMO, as diretrizes para casos de abandono de marítimos, bem como para alegados casos de crimes cometidos por marítimos, foram analisadas a fundo. As novas diretrizes que procuram fazer frente ao aumento dos casos de abandono de tripulantes comunicados à OIT baseiam-se nas normas trabalhistas internacionais, entre elas a Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 e suas emendas mais recentes, estruturas e acordos internacionais relevantes da Organização Marítima Internacional (IMO) e tendências e desenvolvimentos relevantes na legislação e prática regional e nacional.

A Convenção sobre Trabalho Marítimo estabelece precisamente que, em casos de abandono, a empresa tem como obrigação garantir salários aos trabalhadores, limitados a quatro meses, e assegurar a repatriação da tripulação. O nó da questão é que proprietários inescrupulosos destas embarcações abandonadas se esgueiram para não arcar com as obrigações trabalhistas e, tampouco, têm seguros para fazer frente às indenizações previstas.

O que vemos na prática são tripulações vivenciando períodos muito mais longos do que quatro meses de abandono. O pagamento dos salários e a repatriação ocorrem tardiamente por meio de decisão judicial em processos longos e complexos. Em muitos casos, são instauradas ações Cíveis Públicas em que são réus representantes do armador no Brasil. Também são comuns casos em que se chama a União Federal ao processo ou utiliza-se a Teoria da Aparência para direcionar a responsabilidade a alguma empresa — a qual passa a ser a provedora da garantia financeira e é acionada para pagamento de salários pendentes e outros haveres devidos pelo armador.

O atual cenário de crescimento de casos de abandono demanda ajustes na regulamentação. É preciso oferecer aos trabalhadores marítimos um horizonte menos incerto. O debate acerca do problema global que envolve navios abandonados precisa ser melhor endereçado e, mais urgente, é necessário assegurar que sejam garantidas as devidas responsabilizações pelos abandonos.

Raquel Guedes é sócia da área trabalhista do escritório Lopes Pinto Advogados - LP Law

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 11/05/2023

## **ARTIGO - ASPECTOS REGULATÓRIOS DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINER E O DESENVOLVIMENTO DE UMA METODOLOGIA PARA DETERMINAR EVENTUAL ABUSIVIDADE**

Por *Marcel Stivalletti* OPINIÃO 11/05/2023 - 20:11

O desfecho do tema 2.2 da Agenda Regulatória da ANTAQ induz importantes reflexões. Na 539ª Reunião Ordinária de Diretoria o voto tecido pela Ilustre diretora Flávia Takafashi “encerrou” tema que vinha permeando a agenda regulatória desde 2020. As aspas são epigrafadas para lembrar ao

caro leitor que as contendas atinentes à cobrança pela utilização dos contêineres ainda vão pulsar na agência reguladora por um bom tempo.



Antes de perscrutar os principais pontos da decisão proferida pela nobre diretora (revisora in casu), cumpre lembrar que, desde a edição da RN18, a ANTAQ confere um olhar diferenciado à sobre-estadia de contêineres. É inconteste que só o fato de dedicar um capítulo num diploma específico denota que o tema ingressou (salutarmente) no radar da agência. Dali em diante — hoje pela Resolução nº 62/2021 —, os processos administrativos que se sucederam revelaram um claro amadurecimento no trato da questão, mormente para frear algumas abusividades praticadas pelos transportadores marítimos.

Partindo-se dessa premissa — o esforço institucional para tratar da sobre-estadia de contêiner —, a decisão em comento não pode ter o condão de desestimular os usuários, quando expressa que “não ficou devidamente demonstrado com base em dados ou evidências a existência de uma falha de mercado decorrente da prática de preços abusivos na cobrança de sobre-estadia de contêineres que justifique a intervenção regulatória da ANTAQ”.

Em que pese o olhar da nobre diretora ter se voltado aos preços praticados — atendo-se somente ao quantum fixado (diária pelo uso do equipamento além do free time) —, pensamos que a análise deve ser conglobada com outros fatores presentes na dinâmica das relações de transporte iniciadas (exportação) ou terminadas (importação) no Brasil.

O comparativo com a realidade de outros países, por si só, não nos parece um caminho tão seguro, concessa venia:

“(…) A pesquisa exploratória de preços não permite afirmar taxativamente se os preços de sobre-estadia cobrados nos portos brasileiros são abusivos ou não, mas, diante das ressalvas metodológicas, vê-se que os preços de sobre-estadia pesquisados nos portos de Santos, Buenos Aires, Antuérpia, Roterdã, Cingapura e Xangai, apontam, de forma geral, para valores brasileiros em linha com os valores estrangeiros. (…)”

Seria absolutamente crível comparar a dinâmica do transporte nos (inúmeros) portos brasileiros com a realidade de Roterdã, por exemplo? Os gargalos logísticos e a própria burocracia estatal (desembarço/fiscalização) impactarão muito mais por aqui do que noutras paragens. Ou seja, um tempo razoável de operação logística e desembarço da carga perdurará mais no Brasil do que noutras praças internacionais. Assim, a postergação no uso do contêiner, inerente às dificuldades impostas ao transporte e decorrentes da própria burocracia, vão levar à elevação do tempo de estada da carga no contêiner.

A análise apenas com viés do preço também merece ressalvas, quando olhamos para práticas costumeiras desenvolvidas pelos armadores. Na demurrage se tornou conhecido o expediente de exigir o pagamento antecipado para, só assim, autorizar a devolução do cofre de carga. E, se o usuário não “anui” com o pagamento a fórceps, mais dias vão incidindo e o valor, claro, aumentando significativamente. Na detention, por sua vez, não é incomum o transportador cobrar por períodos aos quais o exportador não deu causa, imputando descabidamente a este um “risco inerente a sua atividade”, à revelia das disposições normativas da agência reguladora.

Ora, se por uma determinada direção a ANTAQ fecha o tema na Agenda Regulatória sob o argumento de que reclamações sobre preços não chegam em volume considerável, por outro, deve reconhecer que nas últimas pautas o tema “sobre-estadia” é recorrente, sendo inúmeras as decisões em sede cautelar afastando cobranças indevidas. Ainda que se propague que o valor da diária, em si, não é ainda discutido em sede administrativa a soma dos valores das diárias decorrentes de

procrastinações causadas pelos próprios armadores é tamanha. Por consequência, inegável que os usuários que hoje se socorrem da ANTAQ estão, ainda que por via oblíqua, se insurgindo contra os preços abusivos derivados de práticas nefastas.

Nada obstante, os usuários devem seguir reportando eventuais abusos à ANTAQ, mormente com amparo no dever de transparência que acomete os transportadores marítimos, nos termos da Resolução nº 62/2021. Aliás, esse é o entendimento encampado pela própria diretora no processo em referência:

“(…) No entanto, abro agora um espaço para tratar a respeito da alternativa proposta pela setorial de Regulação relacionada à ampliação da transparência das informações de sobre-estadia de contêineres. (…) Contudo, entendo que a Agência ainda pode avançar mais no acompanhamento dessa temática, por meio da criação de um banco de dados pela Superintendência de Fiscalização acerca das demandas encaminhadas à ANTAQ, de modo a observar e entender como o mercado se comporta ao longo do tempo, fornecendo insumos para que a Agência possa reavaliar a questão mais adiante. (…)”

A transparência sugestionada na decisão é de todo salutar e deve ser comemorada pela plêiade de usuários. Entretanto, é importante que a ANTAQ observe que muitos dos usuários são reticentes em reportar denúncias, dado o receio de retaliações — infelizmente comumente praticadas por certos armadores. Por isso, de modo a evitar distorções no seu entendimento, a arguição<sup>(1)</sup> da revisora no sentido de que as reclamações endereçadas à ANTAQ não são representativas deve ser relativizada.

Em outras palavras, o número de denúncias levadas à seara administrativa não guarda simetria com as ilegalidades praticadas pelos transportadores. A experiência mostra que as ilegalidades sobejam as denúncias e, muitas vezes, abusividades flagrantes passam à margem do órgão regulador. No intenso dia-a-dia do transporte marítimo os usuários acabam arrefecendo o ímpeto pela clara situação de vulnerabilidade (em face do transportador) e pela necessidade premente de honrar suas obrigações contratuais.

A exemplo, e para reflexão do leitor que ultima as presentes linhas, o modus operandi do “pague para poder embarcar” ainda se faz presente na cena da exportação brasileira. Por (muitas) vezes, a “dívida” cobrada é bastante nebulosa e, ainda assim, o exportador se vê instado (ou melhor, coagido!) ao pagamento para poder efetuar o embarque da sua carga.

Não há outra conclusão, senão extrair da decisão em comento um convite para o usuário provocar cada mais a ANTAQ. A Agência, por seu turno, deve se imbuir do poder-dever de fiscalização, para a aplicação pedagógica das suas próprias disposições normativas, em especial a Resolução nº 62/2021.



(1) (...) Em que pese essa lista esteja limitada a um intervalo temporal específico, ela serve para demonstrar que as reclamações endereçadas à ANTAQ não são representativas quando se leva em consideração o alto volume de transações de comércio exterior que são efetuadas no Brasil todos os anos. (...)”

**Marcel Marcel Stivaletti é sócio na Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM)**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 11/05/2023

**LOG-IN REGISTRA RECEITA DE R\$ 559,7 MILHÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE**  
Da Redação NAVEGAÇÃO 11/05/2023 - 21:16



A Log-In Logística Intermodal obteve receita operacional líquida (ROL) de R\$ 559,7 milhões no primeiro trimestre. Recorde para um primeiro trimestre, o resultado representa um crescimento de 44,1% em comparação ao mesmo período de 2022.

Além da receita, a companhia registrou ainda recorde de EBITDA Ajustado, com crescimento de 45,3% e valor total de R\$ 165,8 milhões entre janeiro e março de 2023.

Os principais fatores para este crescimento estão relacionados ao aumento de volume movimentado pelos trades de cabotagem e Mercosul, melhor mix de cargas e estratégia de precificação. Também foi destaque a ROL gerada pelo transporte rodoviário de cargas em função das aquisições da Tecmar Transportes e do Grupo Oliva Pinto, em março e dezembro de 2022, respectivamente.

A companhia obteve um crescimento de 10% na receita líquida do segmento de navegação costeira durante o período, com total de R\$ 329,5 milhões. Quanto ao EBITDA Ajustado, a frente de navegação foi responsável por R\$ 128,2 milhões, um salto de 22,4% em comparação aos R\$ 104,8 milhões do 1T22.

O Terminal Portuário de Vila Velha (TVV) também foi responsável por recordes no primeiro trimestre de 2023. Apesar de apresentar uma queda na movimentação de contêineres de 13,7% e na movimentação de carga geral de 20,9% em relação ao 1T22, o TVV apresentou um aumento em Receita Operacional Líquida de 10,9% em comparação ao 1T22, alcançando o recorde histórico de R\$ 85,5 milhões. Ainda, o EBITDA Ajustado do Terminal, de R\$ 41,4 milhões, foi o maior para um primeiro trimestre, com crescimento de 29,5% em comparação ao 1T22.

Entre os principais responsáveis pelos resultados estão o recorde na linha de receita dos serviços acessórios, de R\$ 48,2 milhões, especialmente pelo incremento de operações de armazenagem e serviços, através da captura de carga de projetos (máquinas e equipamentos) e tubos, com alto valor agregado. Além disso, a melhor precificação da carga geral também beneficiou positivamente a ROL no 1T23.

Com relação à frente de Transporte Rodoviário de Cargas, a Log-In registrou uma Receita Operacional Líquida de R\$ 125,7 milhões e um EBITDA Ajustado de R\$ 10 milhões de janeiro a março de 2023.

Entre os destaques 1T23 estão: o processo contínuo de adoção de sinergia entre os negócios da Tecmar Transportes e da Log-In que, a partir de uma atuação conjunta, movimentaram 530 TEUS no 1T23; a adoção de uma nova estratégia de preços, a partir da melhoria do nível de serviço, que impactou positivamente o resultado; as iniciativas realizadas para otimizar a eficiência operacional e, adicionalmente, a inclusão do Grupo Oliva Pinto.

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

**Data: 11/05/2023**

## **PERTO DE COMPLETAR 10 ANOS, LEI 12.815 TEM QUESTÕES PARA SEREM ATUALIZADAS**

**Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 10/05/2023 - 22:33**

*Advogados reconhecem avanços e identificam oportunidades de revisitar temas como participação nos CAPs, descentralização de competências e gestão profissional*

Prestes a completar seus 10 primeiros anos, a Lei 12.815/2013 é considerada um marco importante do setor portuário, que ajudou na expansão das operações portuárias, mas ainda tem desafios para tornar a atividade mais dinâmica e dar mais segurança jurídica aos investimentos. Advogados



ouvidos pela Portos e Navios avaliam que a legislação trouxe avanços, mas podem ser criadas oportunidades de atualizar e revisitar temas como a participação dos conselhos de autoridade portuária (CAPs), descentralização de competências, gestão profissional.

Para Carlos Zacca, especialista em direito aduaneiro da Fonseca Brasil Advogados, os regramentos contidos na Lei dos Portos de 2013 possibilitaram a entrada mais segura do capital privado nos investimentos portuários, tanto em relação aos portos constituídos dentro do porto organizado (arrendamentos), quanto aos terminais instalados fora da poligonal do porto organizado (terminais de uso privado — TUPs e Estações de Transbordo de Cargas — ETCs, estas últimas exploradas mediante autorização.

O advogado acredita que a integração dos modais rodoviário, fluvial e ferroviário é um sonho do Brasil que cada dia está mais perto da realidade, atraindo investidores para projetos de infraestrutura e para a gestão de grandes complexos portuários, principalmente fora do Sul e Sudeste que já contavam com mais infraestrutura disponível do que em outras regiões.

Nos anos seguintes à publicação da lei, Zacca verifica uma ‘corrida’ sobre as áreas que estivessem fora da poligonal. Ele lembrou que, durante anos, se discutiu o porquê de as áreas pertencentes aos portos públicos serem desprezadas pelo investidor privado. “Hoje, com mais segurança, maturidade da legislação e avanço tecnológico portuário, verifica-se que o receio está sendo vencido e que dezenas de licitações estão sendo realizadas”, observa.

O advogado lembrou que a legislação ainda contempla regramentos essenciais para o trabalho e trabalhador portuário, ditando a forma de organização e ressaltando as especificidades de uma atividade antiga e específica, rentável e que ainda hoje não desperta a curiosidade da maioria das pessoas, desde a capatazia até a segurança dos portos brasileiros, sem falar na navegação.

Zacca recomenda a necessidade de atualização constante da legislação portuária, evitando que o avanço social e tecnológico das sociedades impactadas e dos portos provoquem a paralisação de investimentos e de projetos. “É visível a evolução trazida pela Lei 12.815/2013, com crescimento tecnológico, aumento de investimentos privados em portos, regramentos profissionais, alargamento do mercado de serviços, fornecimento de insumos, pessoal especializado, promovendo a diversificação das profissões tradicionais e oportunizando mais empregos e mais empresas para o país”, analisou.

O advogado Fábio Barbalho Leite considera que esse marco temporal permite creditar alguma estabilidade para a norma e convida a fazer um balanço dos resultados de sua aplicação no período. Segundo Leite, a lei acertou ao acabar com a antiga dicotomia entre carga própria e carga de terceiros como condicionante para autorização de TUPs que vinha desde a lei anterior (8.630/1993), o que estimulou a entrada de novos competidores e a realização de investimentos significativos. Ele citou os TUPs do Porto Açu (RJ) e da Embraport (atual DP World Santos), como empreendimentos que ilustram a ampliação da oferta portuária e ganhos de eficiência e custos advindos da competição.

Leite reconhece que a lei trouxe concentração das competências (licitações e gestão de contratos) e aumentou os riscos de engessamento da administração local portuária, porém avalia que parte das críticas à centralização das decisões em Brasília não consideraram o contexto da edição da lei, quando havia um histórico acúmulo de contratos de arrendamentos vencidos e não substituídos por novos instrumentos licitados, o que era seguidamente registrado em manifestações do Tribunal de Contas da União (TCU).

O advogado ressaltou que o atraso não era localizado num ou noutro porto, mas se espalhava, pelas mais diversas razões, por boa parte da malha portuária nacional. “Diante do quadro e sabendo do tempo médio para modelar e se licitar um projeto de arrendamento portuário, foi sedutor ao governo considerar a necessidade de concentrar a gestão desse problema, gerindo-o diretamente para que se vislumbrasse um avanço significativo dentro de um mandato presidencial”, pontuou Leite, que é sócio em Manesco, Ramires, Perez, Azevedo Marques Sociedade de Advogados. Ele disse que os





# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 081/2023  
Página 57 de 57  
Data: 11/05/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

mandatos seguintes, sobretudo o governo Michel Temer (MDB), conseguiram criar e implementar uma agenda relevante de licitações de terminais.

Leite acredita que o tema da concentração administrativa ainda pode ser resolvido ou relativizado mediante o uso do instrumento dos contratos entre administração central (poder concedente) e administração indireta, tendo por objeto a ampliação da autonomia de gestão da segunda, mediante estabelecimento de metas. Segundo o advogado, esse instrumento do contrato demanda uma qualificação da gestão portuária local, como nos portos do Espírito Santo, de Paranaguá (PR) e Antonina e de Santos (SP).

O advogado observa que os temas da modicidade tarifária e do combate ao abuso do poder econômico ainda pedem melhor endereçamento pela gestão portuária e, sobretudo, pela agência reguladora, que segue demonstrando dificuldade. Leite admite que o assunto não é simples porque abrange a formação de preços no mercado e a prática de preços abusivos e anticompetitivos.

Na visão do advogado, outro ponto que pode avançar no atual modelo legal é a participação dos usuários dos portos nos conselhos de autoridade portuária (CAPs), que se tornaram mais consultivos do que deliberativo como na época da Lei 8.630/1993. “Como não há nenhuma definição legal prévia sobre a composição da classe empresarial, a quase totalidade dessas representações se prende a pessoas jurídicas ligadas diretamente à operação portuária, não aos usuários”, apontou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/05/2023*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPING.COM](http://MERCOSHIPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)**

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 11/05/2023*