

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 088/2023  
Data: 23/05/2023



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
VIABILIDADE PARA QUEM, CARA-PÁLIDA? .....	4
MINISTRO DOS TRANSPORTES VAI À ALEMANHA PARA ATRAIR CAPITAL ESTRANGEIRO AO BRASIL .....	5
<b>MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>6</b>
‘DEIXAMOS PERNAMBUCO NO CENÁRIO ECONÔMICO MELHOR’, DIZ PAULO CÂMARA .....	6
PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA: FORTALEZA E MAIS 6 CIDADES DEVEM TER ESGOTAMENTO UNIVERSALIZADO .....	7
ANP CONCLUI DESINTERDIÇÃO DE INSTALAÇÕES DO POLO BAHIA TERRA .....	7
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>8</b>
ANTAQ APROVA LEILÕES DE TERMINAIS EM ALAGOAS E RIO GRANDE DO SUL .....	8
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>9</b>
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE CARGAS GARANTIDOS NO AMAZONAS: GOVERNO FEDERAL REATIVA IP4 DE MANACAPURU.....	9
ATUAÇÃO DO GOVERNO FEDERAL GARANTE DESCONTO EM MULTAS NAS RODOVIAS ESTADUAIS DE SÃO PAULO.....	9
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>10</b>
EDITORIAL – O ARRENDAMENTO DE TERMINAIS E OS GANHOS DE EFICIÊNCIA NO SETOR PORTUÁRIO .....	10
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	11
<i>Hidrovia</i> .....	11
<i>Ferrogrão 1</i> .....	11
<i>Ferrogrão 2</i> .....	12
<i>Ferrogrão 3</i> .....	12
<i>Ferrogrão 4</i> .....	12
NACIONAL - ANTAQ APROVA LEILÕES DE TERMINAIS EM ALAGOAS E NO RIO GRANDE DO SUL.....	12
NACIONAL - JORGE VIANA PERDE PRESIDÊNCIA DA APEX POR NÃO TER INGLÊS FLUENTE.....	13
NACIONAL - MÁRCIO FRANÇA E DIRETORES DA ANTAQ VISITAM PORTOS NA BÉLGICA .....	14
NACIONAL – VEM AÍ NORDESTE EXPORT 2023 - 19 E 20 DE JUNHO .....	14
MOVIMENTO PELO SIM: BRASIL EXPORT REUNIRÁ ASSOCIAÇÕES EMPRESARIAIS E ÓRGÃOS PÚBLICOS.....	15
REGIÃO SUDESTE - ANTAQ REALIZA PRIMEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PORTO DE ITAGUAÍ.....	17
OPINIÃO - TECNOLOGIA & INOVAÇÃO - AIS 2.0 – VEM AÍ A NOVA REVOLUÇÃO NO CONTROLE DO TRÁFEGO DE NAVIOS.....	18
REGIÃO SUL - PORTO DE IMBITUBA REGISTRA RECORDE MENSAL E AUMENTO NO 1º QUADRIMESTRE DO ANO .....	19
REGIÃO NORDESTE - CODERN PEDE AO GOVERNO UM ESCÂNER PARA REFORÇAR SEGURANÇA NO PORTO DE NATAL .....	20
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>21</b>
LEGISLADORES DOS EUA E DA UE PRESSIONAM PARA DEPOR EXECUTIVO DO PETRÓLEO DA PRESIDÊNCIA DA COP28 .....	21
CHEVRON FECHA ACORDO DE US\$ 6 BI POR SHALE NOS EUA.....	22
FOZ DO AMAZONAS: TESTE DE STRESS PARA O ESG?.....	24
EQUINOR SUSPENDE PROJETO EÓLICO OFFSHORE TROLLVIND, NA NORUEGA.....	25
NEOENERGIA FECHA FINANCIAMENTO “VERDE” DE R\$ 800 MILHÕES COM IFC PARA DISTRIBUIDORA ELEKTRO .....	26
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>27</b>
ARCABOUÇO FISCAL: LÍDERES SE REÚNEM HOJE PARA MARCAR VOTAÇÃO. VEJA O QUE FALTA DEFINIR NA NOVA REGRA PARA CONTAS PÚBLICAS .....	27
HADDAD, LIRA E PACHECO APRESENTAM ARCABOUÇO FISCAL PARA CAMPOS NETO E EMPRESÁRIOS E GARANTEM VOTAÇÃO ESTA SEMANA.....	28
AO LADO DE LIRA E HADDAD, PACHECO DEFENDE AUTONOMIA DO BC, MARCO DO SANEAMENTO E PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS .....	29
COMISSÃO DO SENADO ADIA VOTAÇÃO DE PROJETO QUE PRORROGA DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTOS .....	30
PARA GARANTIR PEDÁGIO BAIXO EM LEILÕES DE RODOVIAS, UNIÃO PODERÁ PAGAR PARTE DAS OBRAS DE CONCESSÕES.....	32
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>34</b>
ARCABOUÇO FISCAL: 25 DAS 40 EMENDAS APRESENTADAS AO TEXTO QUEREM ENDURECER NOVA REGRA .....	34
LULA VEM A SÃO PAULO PARA ANUNCIAR MEDIDAS DE INCENTIVO À INDÚSTRIA E, TALVEZ, O ‘CARRO POPULAR’ .....	36
BANCOS PASSARÃO A TER QUE COMPARTILHAR ENTRE SI DADOS SOBRE FRAUDES, DETERMINA BANCO CENTRAL .....	37
AXIS RENOVÁVEIS VAI INVESTIR R\$ 80 MILHÕES EM USINAS SOLARES EM SÃO PAULO.....	38
SANEAMENTO: GOVERNO QUER ESTATAIS DE VOLTA AO JOGO, MAS SAÚDE FINANCEIRA DAS EMPRESAS VIRA ENTRAVE .....	39



<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>42</b>
DEMONSTRAÇÃO DE UNIÃO CONTRA CHINA E RÚSSIA NO G-7 DEVE SER SEGUIDA DE AÇÃO .....	42
AÇÃO DE LULA PARA QUE PETROBRAS EXPLORE FOZ DO AMAZONAS DEMONSTRA TOM POLÍTICO ACIMA DO VIÉS TÉCNICO, DIZEM ESPECIALISTAS .....	43
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF.....</b>	<b>44</b>
JUÍZA GABRIELA HARDT ASSUME PROCESSOS DA LAVA JATO EM CURITIBA .....	44
SP: METRÔ ROMPE CONTRATO COM CONSÓRCIO POR ATRASO EM OBRAS .....	45
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>46</b>
SECRETARIA DE PORTOS DESIGNA NOMES PARA CAPS EM SANTOS E NO PARÁ .....	46
NAVALSHORE AMAZÔNIA TEM INÍCIO NESTA QUARTA-FEIRA .....	46
EM 2022, 661 CONTÊINERES FORAM PERDIDOS NO MAR.....	47
BIMCO: 15.000 EMBARCAÇÕES DEVEM SER RECICLADAS ATÉ 2032 .....	48
CONSTRUTORES NAVAIS JAPONESES EMBARCAM EM PROJETO DE NAVIO-TANQUE DE CO2 LÍQUIDO.....	48
ESTUDO DE NOVA ÁREA PARA MINÉRIOS EM ÍTAGUAÍ PREVÊ PLENA OPERAÇÃO EM 7 ANOS.....	49
ARTIGO - TEMPORADA DE CRUZEIROS 2022/2023 SINALIZA TENDÊNCIA DE PORTO DE SALVADOR COMO HOME PORT .....	50
NAPOC 'IGUATEMI' CHEGA AO AMAPÁ COM REFORÇO DE OXIGÊNIO NESTA TERÇA (23).....	51
RIO MAGUARI TRABALHA PARA VENCER DESAFIOS PARA EXPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES .....	51
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>53</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> .....	53



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

#### VIABILIDADE PARA QUEM, CARA-PÁLIDA?

Ele é engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia  
*Por: Luis Claudio Santana Montenegro*



*Foto: Ilustração: Max*

Começo nossa reflexão com dois conceitos fundamentais: (i) não há escassez de áreas para empreendimentos portuários no Brasil; e (ii) o serviço portuário é de natureza totalmente privada há mais de 30 anos.

Quanto ao primeiro conceito, saibam que mais de 56% das áreas dos 37 portos públicos brasileiros estão desocupadas. Em alguns portos, esse percentual chega a assustadores 90%. Mas, mesmo que não houvesse,

ainda seria possível desapropriar novas áreas para garantir a nossa capacidade portuária. Enquanto há muita área disponível, nosso país gasta cerca de R\$ 48 bilhões por ano com filas de caminhões e navios nos portos, justamente por falta de capacidade operacional.

Tamanho contrassenso é causado única e exclusivamente por burocracia, já que uma cessão de área em um porto público – o chamado arrendamento portuário – leva de três a cinco anos para ser formalizada. Mais preocupante é que a ocupação de 70% dessas áreas vazias renderia aos cofres públicos, a preços médios pagos pelas áreas atualmente ocupadas, cerca de R\$ 3,12 bilhões por ano, o que significa mais de dez vezes o orçamento público de investimentos em portos nos últimos anos.

Um dos documentos burocráticos mais famosos quando se fala de arrendamentos portuários no Brasil é o chamado Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, o famigerado EVTEA. Mas pergunto: para que o Estado quer saber se um empreendimento será viável? Arrendamentos portuários são cessões de áreas exclusivas a operadores privados que ali queiram investir, dando-lhes garantias para seus investimentos nas operações de carga e descarga de navios, trens, caminhões e dutos.

A exigência de um EVTEA é prerrogativa legal para processos de privatizações de empresas, concessões e permissões de serviço público, contratações das parcerias público-privadas (PPP) ou outorgas de atividades econômicas reservadas ou monopolizadas pelo Estado. Arrendamentos de áreas em portos não se encaixam em nenhum desses casos.

De fato, um EVTEA pode servir para avaliar o preço da cessão de uma área pública para um operador privado. Sendo assim, uma solução muito mais racional e dinâmica seria que os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento Portuários (PDZPs) pudessem avaliar previamente o preço de mercado das áreas disponíveis em cada porto por métodos conhecidos do setor imobiliário.

Uma outra possibilidade é de que o Estado queira receber parte da rentabilidade de cada negócio de operação portuária a ser implantado em seus portos. Legítimo, mas discutível, pois a estrutura de um condomínio portuário deveria ser administrada a custo, e não a lucros, pois a atividade portuária não tem um fim em si mesmo para o Estado, mas tão somente o de servir como ferramenta de competitividade para ampliar o comércio, principalmente o que realizamos com o mundo. Ainda assim, seria também possível entender previamente o preço das diversas oportunidades em cada porto e disponibilizá-los de forma transparente à sociedade.

Alguém pode alegar que os principais portos do mundo tratam cada nova instalação portuária como um business case. É verdade, mas isso ocorre porque os investimentos públicos de ampliação da infraestrutura desses portos só são feitos se houver contratos prévios que lhes deem sustentação. Nesse caso, é totalmente compreensível que se queira saber a viabilidade dos investimentos públicos. A proposta que trago é a de extinguir imediatamente a exigência do EVTEA, ocupar todas as áreas vazias nos nossos portos e ampliar as áreas quando houver necessidade. Mais argumentos, além das questões de como operacionalizar e como fiscalizar esse novo modelo ficam para nossa próxima coluna!

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 23/05/2023**

## MINISTRO DOS TRANSPORTES VAI À ALEMANHA PARA ATRAIR CAPITAL ESTRANGEIRO AO BRASIL

Com o objetivo de alavancar a logística no País, Renan Filho estará no Fórum Internacional dos Transportes, em Leipzig

**Por: ATribuna.com.br**



**Em dezembro, antes mesmo de assumir a pasta, Renan já defendia a revisão do Marco Legal das Ferrovias, proposto pelo Governo Bolsonaro e aprovado pelo Congresso Nacional Foto: Matheus Tagé/AT/Arquivo**

O ministro dos Transportes, Renan Filho, embarcou nesta segunda-feira (22) para Leipzig, na Alemanha, onde participará do Fórum Internacional dos Transportes – Summit 2023, que ocorrerá entre quarta-feira (24) e sexta-feira (26), com foco em uma economia sustentável. No encontro, o ministro manifestará a pretensão do Brasil em se tornar membro permanente do fórum. Um dos objetivos, com isso, é atrair investimento estrangeiro para alavancar a logística no País.

“Nós vamos participar desse fórum, o mais importante na área dos transportes no mundo. Todas as principais lideranças do setor participarão. É a reinserção do Brasil na comunidade internacional. Nós vamos tratar do fortalecimento da logística, da melhoria da mobilidade urbana, projetos com sustentabilidade ambiental e com segurança para o cidadão”, disse Renan, em vídeo postado em suas redes sociais, ontem, gravado no Aeroporto Internacional de Guarulhos, antes do embarque.

Em solo europeu, o ministro deve oficializar a pretensão do Brasil em se tornar membro pleno do ITF (sigla em inglês), pois, segundo ele, atualmente o País possui status de mero “observador”. Dessa forma, a ideia é atrair capital estrangeiro para parcerias público-privadas (PPPs) e novas concessões no segundo semestre.

Atualmente, o ITF conta com 64 países e atua de forma integrada com a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Da América Latina, apenas Argentina, Chile, Colômbia e México integram a entidade. No Brasil, o Ministério dos Transportes planeja executar o orçamento de R\$ 20 bilhões para este ano, sem deixar restos a pagar para 2024.

### Revisão

Em dezembro, antes mesmo de assumir a pasta, Renan já defendia a revisão do Marco Legal das Ferrovias, proposto pelo Governo Bolsonaro e aprovado pelo Congresso Nacional. De acordo com o ministro, a medida não atraiu capital privado.

A nova legislação permite que empresas invistam em infraestrutura e explorem as ferrovias por meio de contratos de autorização, com regras mais flexíveis e menos burocráticas do que as concessões tradicionais.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 23/05/2023*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### ‘DEIXAMOS PERNAMBUCO NO CENÁRIO ECONÔMICO MELHOR’, DIZ PAULO CÂMARA

*Por Jairo Lima*



*Foto: Reprodução/Instagram*

O presidente do Banco do Nordeste e ex-governador de Pernambuco, Paulo Câmara, voltou a afirmar que deixou o estado em boa saúde financeira após sua saída do executivo estadual, no final do ano passado, ao ser provocado por um empresário, durante reunião na Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (FIEPE), nesta segunda-feira (22). “Não tenho dúvida que deixamos o estado num cenário econômico melhor, com dívida reduzida

e maior capacidade de endividamento da história. O que pode melhorar o cenário do estado. Porque o investidor olha para esse com um conjunto de coisas: infraestrutura funcionando, qualidade da mão de obra e incentivos fiscais. São esses três fatores que atraem os investidores”, avisou.

Paulo Câmara revelou números e ainda apontou direcionamentos para futuros investimentos em Pernambuco. “Pernambuco tem capacidade de investimento. No ano passado, investimos R\$ 4 bilhões após anos de sofrimento. Porque quem acompanhou o que aconteceu no Brasil a partir de 2015, sabe que tivemos dois anos seguidos de PIB negativo e isso nunca tinha acontecido em mais de 100 anos de medição da economia”, disse Paulo.

A atual gestão da governadora Raquel Lyra não corrobora com o discurso e as informações do ex-governador. Prova disso, foi a busca junto à Assembleia Legislativa de Pernambuco (Alepe) da aprovação do empréstimo de R\$ 3,4 bilhão, na qual obteve êxito. A aprovação do Projeto de Lei Nº 556/2023 também contou com votos do antigo partido de Paulo Câmara, que foi favorável ao empréstimo, dando um voto de confiança à governadora. Paulo Câmara atualmente continua sem partido, já que deixou o PSB no começo de 2023 e não se filiou a outra legenda.

O gestor do BNB ainda detalhou como se deu o processo que teria deixado Pernambuco com capacidade de investimentos. “Em 2017, quando Temer assumiu, o Brasil ficou instável e para nós isso teve um componente diferenciado, porque perdemos o Capag B (capacidade de contrair financiamento) devido às mudanças na metodologia de cálculo pelo governo federal e tivemos que nos encaixar nessa nova configuração. E fomos fazer o dever de casa. Porque fazer operação de crédito sem aval da União sai muito caro e em 2018 e 2019 voltamos a nos enquadrar. Mas aí veio a pandemia e o Capag só foi possível ser revisto em 2021, quando voltamos a ter capacidade de fazer investimentos. Além dos R\$ 4 bilhões investidos, deixamos R\$ 3 bilhões autorizados junto ao governo federal para novos financiamentos para suprir novos projetos que nos próximos anos”, relatou.

*Fonte: Mercoshipping Marítima Ltda*

*Data: 23/05/2023*

### PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA: FORTALEZA E MAIS 6 CIDADES DEVEM TER ESGOTAMENTO UNIVERSALIZADO

Informações: Portal Saneamento Básico



Fortaleza e outros seis municípios da Região Metropolitana terão o esgotamento universalizado por uma Parceria Público-Privada (PPP). Na tarde desta terça-feira, 16, o governador do Ceará, Elmano de Freitas (PT), e os representantes da Companhia de Água e Esgoto do Ceará (Cagece) e da Aegea no Norte-Nordeste se reúnem para realizar a assinatura do contrato.

**A meta é, até 2033, universalizar o saneamento, ou seja, garantir que 90% da população atendida pela PPP tenha acesso à coleta e ao tratamento de esgoto**

Compondo o segundo bloco de municípios cearenses a serem contemplados pela iniciativa estão Fortaleza, Caucaia, Paracuru, Paraipaba, São Gonçalo do Amarante, São Luís do Curu e Trairi. De acordo com o Governo do Estado, somente nesses locais serão investidos R\$ 11,3 bilhões em ampliação, operação e manutenção dos sistemas de esgotamento sanitário.

A partir do investimento da PPP do bloco 2, devem ser beneficiados mais de 3,2 milhões de cearenses com a universalização do acesso à coleta e tratamento de esgoto. Atualmente, a média de cobertura nos municípios é de 64%. A meta é, até 2033, universalizar o saneamento, ou seja, garantir que 90% da população atendida pela PPP tenha acesso à coleta e ao tratamento de esgoto. A cobertura será ampliada para 95% até 2040.

A PPP de esgoto foi firmada com o objetivo de cumprir as metas estabelecidas pelo Novo Marco Legal do Saneamento, que determina que 90% da população tenha acesso à coleta e ao tratamento de esgoto até o ano de 2033.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 23/05/2023

### ANP CONCLUI DESINTERDIÇÃO DE INSTALAÇÕES DO POLO BAHIA TERRA

Informações: TN Petróleo



A ANP concluiu hoje (19/5) o processo de desinterdição das 38 instalações do Polo Bahia Terra que tiveram a operação paralisada pela Agência em dezembro de 2022, por questões de segurança. Com isso, será retornada cerca de 32% da produção terrestre de petróleo e gás natural no estado da Bahia, com 1.291,8 m<sup>3</sup>/dia de petróleo e 373,2 mil m<sup>3</sup>/dia de gás natural.

O histórico das atividades do Grupo de Trabalho (GT) criado pela ANP para monitorar a situação do Polo Bahia Terra e articular as ações necessárias à retomada completa e segura de sua produção pode ser consultada na página específica publicada pela Agência.

As instalações foram desinterditadas gradualmente, conforme o cumprimento, pela Petrobras, das condições estabelecidas pela Agência.

Ao longo do processo foram analisadas 836 condicionantes, das quais 610 foram aprovadas em primeira análise e 226 necessitaram de complementação de informações antes da aprovação. Assim,

foram realizadas no total 1.024 análises, ao longo de 34 pareceres oriundos de cerca de 200 documentos analisados.

Ao todo, 28 campos terrestres haviam tido sua produção paralisada: Araçás, Buracica, Canário da Terra, Canário da Terra Sul, Cantagalo, Cidade de Entre Rios, Fazenda Alvorada, Fazenda Azevedo, Fazenda Bálsamo, Fazenda Boa Esperança, Fazenda Imbé, Fazenda Panelas, Guritã, Guritã Sul, Jandaia, Lamarão, Leodório, Malombê, Mandacaru, Massapê, Riacho da Barra, Riacho Ouricuri, Rio da Serra, Rio do Bu, Rio Itariri, Rio Sauipe, Tangará e Taquipe.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 23/05/2023**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ APROVA LEILÕES DE TERMINAIS EM ALAGOAS E RIO GRANDE DO SUL

MAC 11 e MAC 12, no Porto de Alagoas, e POA01, no Porto de Porto Alegre, são os primeiros certames de terminais aprovados pela ANTAQ em 2023



#### **Porto de Maceió**

Brasília 19/05/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, em Reunião Ordinária de Diretoria dessa quinta-feira (18), a realização de certames para arrendamentos de terminais nos estados de Alagoas e Rio Grande do Sul.

Ao todo foram três terminais autorizados pela autarquia a serem licitados. Dois deles são no Porto de Maceió

(AL): os terminais MAC 11 e MAC 12, destinados à movimentação de combustíveis. Para o primeiro, são previstos investimentos de mais de R\$ 20 milhões e, para o segundo, a previsão é de mais de R\$ 37 milhões investidos. Ambos possuem o prazo de arrendamento de 25 anos.

Em seu voto, o relator dos três processos de autorização de leilão, diretor Lima Filho, ressaltou que, ao longo da elaboração processual do terminal MAC 11 de Maceió, houve a necessidade de divisão da área em dois terminais, o MAC 11 e o MAC 11A. Este segundo está em fase final de estruturação e logo passará para análise da Diretoria Colegiada.

“Vale ressaltar que a área MAC 11 seria maior do que a que se constata na versão atual dos estudos. Durante o debate público travado na fase de instrução processual foram levantadas preocupações de cunho concorrencial que ensejaram a divisão da área em duas, sendo elas a MAC 11 e MAC 11A. A segunda está na fase de ajustes finais dos documentos técnicos e será tema de deliberação pela Diretoria em breve”, disse.

O terceiro terminal autorizado pela Diretoria da ANTAQ para leilão é o POA 01, localizado no Porto de Porto Alegre (RS). Para o empreendimento, que terá o prazo de arrendamento de 10 anos, estão previstos investimentos de R\$ 17 milhões. O terminal é destinado à movimentação e armazenagem de granel sólido vegetal.

Os três terminais serão leiloados na forma de arrendamento simplificado. Nessa modalidade, regulamentada pelo Decreto 8.033/2013, os arrendamentos são isentos de audiência pública e podem também ser dispensados da análise de mérito pelo Tribunal de Contas da União (TCU), em razão do pequeno porte e do reduzido risco apresentado.





Vale lembrar que essa é a primeira aprovação de certame de terminal no ano de 2023. Após a aprovação por parte da ANTAQ, o processo segue para o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para aprovação e, em seguida, a marcação da data do leilão.

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

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

**Data: 22/05/2023**



Ministério da Infraestrutura

## GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

### TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE CARGAS GARANTIDOS NO AMAZONAS: GOVERNO FEDERAL REATIVA IP4 DE MANACAPURU

Unidade estava desativada desde abril para conserto da ponte metálica. Conclusão dos serviços beneficia mais de 4,3 mil pessoas que utilizam a instalação mensalmente



**Após conserto de ponte metálica, circulação de pessoas e mercadorias está liberada na unidade às margens do Rio Solimões - Foto: DNIT/Divulgação**

O acesso fluvial entre o município de Manacapuru e outras localidades do Amazonas está reestabelecido. O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, concluiu nesta semana o conserto de uma ponte metálica e serviços de recuperação da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) localizada às margens do Rio Solimões. O fim das obras beneficia mais de 4,3 mil pessoas que utilizam a estrutura mensalmente, garantindo o abastecimento dos moradores da região e impulsionando a atividade turística na cidade, também chamada de Princesinha do Solimões.

As operações na unidade foram suspensas em 13 de abril para a reparação da estrutura danificada e trabalhos de manutenção – serviços executados com prioridade por equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Trata-se de investimento estratégico do Governo Federal na região. A IP4 de Manacapuru é o principal porto fluvial de rota de embarcações que cruzam o Solimões, via essencial ao deslocamento das populações ribeirinhas e de distribuição de alimentos, medicamentos e insumos essenciais às comunidades.

O porto de Manacapuru permite embarcações com até 2 mil toneladas de deslocamento e 150 pessoas no cais. O flutuante conta com 62 metros de comprimento, boca de 16 metros e pontal de 2 metros. Agora, a IP4 está coberta por contrato que engloba manutenção, operação e regularização necessárias ao funcionamento pleno e seguro da estrutura.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

**Data: 23/05/2023**

## ATUAÇÃO DO GOVERNO FEDERAL GARANTE DESCONTO EM MULTAS NAS RODOVIAS ESTADUAIS DE SÃO PAULO

Adesão do DER paulista ao Sistema de Notificação Eletrônica, coordenado pela Senatran, permite que motoristas recebam as infrações em seus dispositivos móveis



A partir desta segunda-feira (22), condutores de São Paulo poderão pagar as multas ocorridas em rodovias estaduais com até 40% de desconto direto dos seus celulares. Isso ocorreu após articulação do Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, para ampliar a adesão de órgãos municipais e estaduais ao Sistema de Notificação Eletrônica (SNE), coordenado pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

De acordo com a Senatran, que oferece o SNE, o Departamento de Estradas e Rodagem de São Paulo (DER-SP) é o mais novo integrante do sistema. O DER-SP administra o sistema rodoviário estadual, sua integração com as rodovias municipais e federais e sua interação com os demais modos de transporte, objetivando o atendimento aos usuários no transporte de pessoas e cargas.

Até o momento, cerca de 1 mil órgãos de trânsito, incluindo Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) e prefeituras, bem como órgãos federais atuadores, como a Polícia Rodoviária Federal (PRF), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), aderiram ao sistema. As adesões mais recentes foram realizadas pelos Departamentos de Trânsito (Detran) do Maranhão e do Pará.

"Desde que a gestão atual assumiu o Ministério dos Transportes, temos reforçado com os órgãos locais de trânsito a importância de fazer parte do Sistema de Notificação Eletrônica, pois a ferramenta representa um passo rumo a uma gestão de trânsito mais eficiente e descomplicada", afirmou o secretário nacional de Trânsito, Aduardo Catão.

### Sistema

Desde o seu lançamento em 2016, os motoristas que utilizaram a tecnologia obtiveram descontos equivalentes a R\$ 730 milhões em multas. Para usufruir desses benefícios, o proprietário ou condutor do veículo deve realizar o cadastro no portal gov.br e aderir ao SNE através do aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT), disponível na AppStore e Google Play, ou pelo Portal de Serviços Senatran.

Além disso, é necessário habilitar o veículo no aplicativo da CDT e reconhecer a infração cometida. Pessoas jurídicas também podem utilizar o sistema, porém apenas na versão web. Após a habilitação no sistema, o proprietário e/ou condutor passarão a receber todas as notificações eletronicamente, provenientes dos órgãos atuadores que aderiram ao sistema. É possível obter detalhes sobre cada multa, reconhecer a infração cometida, copiar o código de pagamento e até mesmo indicar o condutor responsável pelo ocorrido.

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

*Data: 23/05/2023*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – O ARRENDAMENTO DE TERMINAIS E OS GANHOS DE EFICIÊNCIA NO SETOR PORTUÁRIO**

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

O recente anúncio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre a aprovação dos primeiros leilões do ano para o arrendamento de terminais portuários, nos estados de Alagoas e Rio Grande do Sul, traz perspectivas animadoras para o setor e sinaliza um importante impulso para o desenvolvimento e o aumento da eficiência portuária em nosso País.

Os três terminais autorizados pela Antaq representam uma oportunidade de atrair investimentos significativos e promover avanços estratégicos na movimentação de cargas, especialmente nos segmentos de combustíveis e granel sólido vegetal. Com previsão de investimentos que ultrapassam os R\$ 74 milhões, esses projetos têm potencial para impulsionar a economia local, gerar empregos e fortalecer a infraestrutura logística do Brasil.



Destaca-se o modelo de arrendamento simplificado adotado para esses terminais devido a seu pequeno porte e baixo risco. Essa abordagem, regulamentada pelo Decreto 8.033/2013, permite a dispensa de audiência pública e, em alguns casos, da análise de mérito pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Essa agilidade burocrática é fundamental para acelerar o processo de desenvolvimento portuário e atrair investidores interessados em operar e expandir suas atividades nesses terminais.

Além disso, a definição de prazos de arrendamento adequados, como os estipulados em 25 anos para os terminais de Maceió e 10 anos para o terminal de Porto Alegre, oferece segurança jurídica e incentiva os investidores a planejar e implementar melhorias a longo prazo, garantindo uma visão sustentável para o setor.

Nesse contexto, o processo de arrendamento de terminais e áreas portuárias surge como uma ferramenta eficaz para promover investimentos e impulsionar a infraestrutura logística do País. Ao permitir a participação de empresas privadas na gestão desses terminais, o Governo abre espaço para a expertise e o capital necessários para aprimorar a operação portuária, aumentar a capacidade de movimentação de cargas e melhorar os serviços oferecidos aos usuários.

Contudo, é fundamental garantir que esse processo de arrendamento seja conduzido de forma transparente, competitiva e com critérios claros de seleção dos arrendatários. É imprescindível que a seleção seja baseada em mérito técnico, capacidade financeira e compromisso com o desenvolvimento sustentável, a fim de assegurar a qualidade e a eficiência das operações portuárias.

O arrendamento de terminais portuários é um passo significativo para aprimorar a infraestrutura logística do Brasil, atrair investimentos e impulsionar o crescimento econômico. É uma oportunidade para otimizar a movimentação de cargas, reduzir gargalos e tornar nossos portos mais competitivos no cenário global. O Governo, em parceria com a Antaq e demais órgãos competentes, deve continuar promovendo iniciativas que fortaleçam o setor portuário, atraindo investidores e impulsionando o desenvolvimento econômico do País como um todo.

Os próximos leilões representam uma nova chance de impulsionar o setor, e é essencial que as autoridades, empresários e a sociedade estejam atentos e engajados nesse processo, buscando um ambiente favorável ao investimento e trabalhando em conjunto para alcançar um setor portuário moderno, eficiente e competitivo. É hora de aproveitar o momento e construir um futuro promissor para a logística e o comércio exterior do Brasil.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 23/05/2023*

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

#### **HIDROVIA**

A implantação da Hidrovia do Mercosul, também conhecida como Hidrovia Brasil-Uruguai, ganhará forte impulso no próximo semestre. Em setembro, o Ministério de Portos e Aeroportos planeja realizar uma licitação para a contratação da dragagem da via de navegação, estratégica para a logística do Mercosul e, principalmente, do Rio Grande do Sul. A expectativa é que as obras tenham início no início de 2024. O planejamento foi destacado pelo diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Dino Antunes Dias Basta.

#### **FERROGRÃO 1**

O ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, destacou as vantagens ambientais do modal ferroviário na noite de ontem, dia 22, em entrevista ao programa Roda Viva, da TV Cultura. Questionado sobre a construção da Ferrogrão, ferrovia que ligará a região produtora de Sinop (MT, a 500 quilômetros ao norte de Cuiabá) a Mirituba (PA), ele afirmou que "não há nada mais sustentável do que uma ferrovia".

### **FERROGRÃO 2**

Atualmente, as obras do empreendimento estão suspensas aguardando uma decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) - para a implantação da linha férrea, áreas de um parque nacional foram alteradas por medida provisória e não por lei, o que levou o caso à Justiça.

### **FERROGRÃO 3**

A viabilidade da Ferrogrão também foi enfatizada pelo governador do Mato Grosso, Mauro Mendes, no último sábado. Ele afirmou que o projeto "é um assunto muito sério e importante. Muita gente fala, escreve, reproduz com muita superficialidade. A ferrovia é o segundo meio mais moderno, atrás apenas da navegação. Transportar tudo por rodovia é ambientalmente incorreto. A Ferrogrão vai ampliar a capacidade de escoamento da produção agrícola de Mato Grosso que vai chegar a 90 milhões de toneladas este ano. Será impossível escoar toda essa produção apenas por rodovias", disse.

### **FERROGRÃO 4**

Mendes ainda comentou que eventuais problemas relacionados ao projeto da Ferrogrão podem ser corrigidos. "O que percebo é algo inexplicável de ser contra investimento em ferrovias para manter venda de pneus, combustíveis, caminhões, que é ambientalmente na contramão do mundo. Problemas podem ser corrigidos e manter essa obra. Já vi o Lula defender essa obra e elencamos como prioridade ao Governo Federal. É um crime contra o Brasil e o meio ambiente não construir ferrovia para explorar combustíveis fósseis", disse.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/05/2023

## **NACIONAL - ANTAQ APROVA LEILÕES DE TERMINAIS EM ALAGOAS E NO RIO GRANDE DO SUL**

Terminais MAC 11 e MAC 12, no Porto de Maceió, e o POA01, em Porto Alegre, são os primeiros certames aprovados pela agência em 2023

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



**Os dois terminais de Maceió são destinados à movimentação de combustíveis. Ambos possuem o prazo de arrendamento de 25 anos Crédito: Divulgação**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou na última quinta-feira (18) a realização dos primeiros leilões do ano para arrendamentos de terminais portuários. Os ativos estão nos

estados de Alagoas e Rio Grande do Sul.

Ao todo foram três terminais autorizados pela autarquia, sendo dois no Porto de Maceió (AL): o MAC 11 e o MAC 12; e o terceiro no Porto de Porto Alegre (RS): o POA 01.

Os dois terminais de Maceió são destinados à movimentação de combustíveis. Para o MAC 11 estão previstos investimentos de mais de R\$ 20 milhões e, para o MAC 12, a previsão é de mais de R\$ 37 milhões. Ambos possuem o prazo de arrendamento de 25 anos.

O relator dos três processos de autorização de leilão, diretor Lima Filho, ressaltou em seu voto que, ao longo da elaboração processual do terminal MAC 11 de Maceió, houve a necessidade de divisão

da área em dois terminais, o MAC 11 e o MAC 11A. Este segundo está em fase final de estruturação e em breve passará para análise da Diretoria Colegiada.

“Vale ressaltar que a área MAC 11 seria maior do que a que se constata na versão atual dos estudos. Durante o debate público travado na fase de instrução processual foram levantadas preocupações de cunho concorrencial que ensejaram a divisão da área em duas, sendo elas a MAC 11 e MAC 11A. A segunda está na fase de ajustes finais dos documentos técnicos e será tema de deliberação pela Diretoria em breve”, explicou Lima Filho.

Já o POA 01 é destinado à movimentação e armazenagem de granel sólido vegetal. A previsão de investimentos é de R\$ 17 milhões, com prazo de arrendamento de 10 anos.

Os três terminais serão leiloados na forma de arrendamento simplificado em razão do pequeno porte e do reduzido risco apresentado. Nessa modalidade, regulamentada pelo Decreto 8.033/2013, os arrendamentos são isentos de audiência pública e podem também ser dispensados da análise de mérito pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Após a aprovação por parte da Antaq, o processo segue para o Ministério de Portos e Aeroportos para aprovação e, em seguida, será marcada a data do leilão.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/05/2023

## NACIONAL - JORGE VIANA PERDE PRESIDÊNCIA DA APEX POR NÃO TER INGLÊS FLUENTE

De acordo com decisão de juíza da 5ª Vara Federal, ele terá que comprovar fluência no idioma em até 45 dias

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



Divulgação

**Jorge Viana é ex-senador e foi nomeado presidente da Apex em janeiro deste ano, quando a agência exigia inglês como requisito básico**

A posse do presidente da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex), Jorge Viana, foi cancelada pela justiça do Distrito Federal pela falta de proficiência na língua inglesa.

Foi estabelecido que Jorge Viana comprove fluência no idioma em até 45 dias. A decisão é da juíza Diana Wanderlei, da 5ª

Vara Federal.

Para comprovar que é bilíngue, Jorge Viana deve apresentar o certificado de instrução privada com autorização de funcionamento no país para ministrar inglês a partir de declaração de dois profissionais no ensino do idioma.

A decisão da juíza atende a um pedido do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) que acionou a justiça para tentar reverter a nomeação do petista. Segundo o senador, a mudança no estatuto da Apex está “em total desalinho aos preceitos da moralidade administrativa e impessoalidade”, justificou.

A Advocacia-Geral da União (AGU) informou que vai recorrer da decisão. Jorge Viana é ex-senador e foi nomeado presidente da Apex em janeiro deste ano, quando a agência exigia inglês como requisito básico.

O próprio Jorge Viana promoveu uma mudança no estatuto da agência para descartar a obrigatoriedade. A mudança aconteceu no dia 22 de março pelo conselho deliberativo da Apex Brasil.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 23/05/2023

## NACIONAL - MÁRCIO FRANÇA E DIRETORES DA ANTAQ VISITAM PORTOS NA BÉLGICA

Missão é promovida pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e vai durar cinco dias  
Por **MARÍLIA SENA** [marilia@portalbenews.com.br](mailto:marilia@portalbenews.com.br)



**O ministro Márcio França e o restante da comitiva vão visitar os portos belgas de Antuérpia, Ghent e Zeebrugges, entre outros locais Crédito: Divulgação**

**MÁRCIO FRANÇA E OS DIRIGENTES DE ANTAQ E ATP ANALISARÃO O PADRÃO DE GESTÃO DOS PORTOS BELGAS, QUE TEM FLEXIBILIDADE DE ADMINISTRAÇÃO MUITO SEMELHANTE À DE UM PORTO PRIVADO**

cinco dias.

O ministro dos Transportes, Márcio França, e os diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) viajaram ontem (22) para a Bélgica. A missão é promovida pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e vai durar

O diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e Márcio França vão visitar os terminais portuários na Bélgica. Eles analisarão o padrão de gestão dos portos belgas, que tem flexibilidade de administração muito semelhante à de um porto privado.

A comitiva liderada pela ATP conta com 39 integrantes. Os participantes vão visitar o Porto de Antuérpia, um dos maiores da Europa; o Porto de Ghent, um dos maiores portos fluviais do continente; e o Porto de Zeebrugges, importante centro de transporte e logística para cargas; entre outros locais.

Representantes de 16 empresas associadas à ATP também estão no grupo. “A escolha dos portos belgas possui duas justificativas centrais. A primeira é a parceria do porto da Antuérpia com o Porto do Açú, o que facilitou a organização da viagem. A segunda é o padrão de gestão dos portos belgas que, embora adotem o modelo Landlord, têm uma flexibilidade de gestão muito semelhante à de um porto privado”, ressaltou o presidente da ATP, Murillo Barbosa.

O LandLord Port é um modelo de gestão portuária em que a infraestrutura do porto é provida pelo Estado, e o setor privado fica responsável pelo fornecimento de superestrutura e pela realização das operações portuárias, por meio de concessões.

O diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Valter Souza, também está na comitiva. Além dos diretores da Antaq Alber Furtado, Caio César Farias Leônico e Wilson Lima.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 23/05/2023

**NACIONAL – VEM AÍ NORDESTE EXPORT 2023 - 19 E 20 DE JUNHO**  
DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



**VEM AÍ  
NORDESTE  
EXPORT 2023**

**19 E 20 DE JUNHO**

Local: Centro de Convenções de João Pessoa/PB

Hotéis oficiais:  
Oceano Atlântico e Cabo Branco

Evento exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas.

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

BE NEWS

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 23/05/2023

## MOVIMENTO PELO SIM: BRASIL EXPORT REUNIRÁ ASSOCIAÇÕES EMPRESARIAIS E ÓRGÃOS PÚBLICOS

Campanha que busca agilizar obras estratégicas para a logística do País foi lançada no Santos Export

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



**COM A NOSSA ESTRUTURA NO BRASIL EXPORT, VAMOS CHEGAR A TODAS AS REGIÕES DO PAÍS. DE NORTE A SUL, O SEGMENTO PRIVADO E AS AUTORIDADES JÁ SABEM AS OBRAS E OS INVESTIMENTOS QUE DEVEM SER FEITOS. AGORA, CHEGOU O MOMENTO DE PRESSIONARMOS PARA QUE ELES SAIAM DO PAPEL, SEJAM AGILIZADAS E ENTREGUES O QUANTO ANTES”**

O Brasil Export começa a reunir entidades privadas e autoridades em apoio ao Movimento pelo Sim, lançado na semana passada com o objetivo de pressionar o poder público para solucionar os gargalos mais críticos do setor de infraestrutura. Iniciava com enfoque nacional, ela já teve início no Porto de Santos (SP), o principal do Brasil, destacando a necessidade de obras como a construção de uma nova rodovia ligando a Grande São Paulo ao complexo marítimo e, ainda, a ampliação da malha ferroviária na região portuária.



Nos próximos dias, a direção do Brasil Export - maior fórum de debates sobre portos, logística, transportes e infraestrutura do País - passará a entrar em contato com representantes de associações empresariais, grandes companhias e órgãos públicos, a fim de apresentar a iniciativa e obter o apoio dos principais agentes econômicos de toda a nação.

“Após o lançamento no Santos Export, vamos começar a reunir, no Movimento pelo Sim, as grandes associações empresariais e os grandes players do setor de infraestrutura do Brasil. E com a nossa estrutura no Brasil Export, vamos chegar a todas as regiões do País. De norte a sul, o segmento privado e as autoridades já sabem as obras e os investimentos que devem ser feitos. Agora, chegou o momento de pressionarmos para que eles saiam do papel, sejam agilizadas e entregues o quanto antes”, afirmou o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião.

Para apresentar a campanha, uma carta sobre o Movimento pelo Sim foi elaborada (confira no quadro na página), explicando como foi seu lançamento e quais seus objetivos. O projeto foi lançado durante a última edição do Santos Export, fórum regional do Brasil Export realizado em Santos (SP) nos dias 15 e 16 deste mês. Durante os debates do evento, ficou evidente que o setor portuário tinha o conhecimento das obras necessárias para o desenvolvimento das operações do cais santista, mas tais intervenções ainda permaneciam sob análise, como revelado por participantes do fórum.

“Por isso, a necessidade de pressionarmos os responsáveis por esses projetos, para que esses empreendimentos comecem a ser realizados. A economia do Brasil, nossa necessidade de crescimento tem pressa. Por isso temos de dizer sim para essas obras, sim para a expansão da economia, sim para nosso crescimento”, destacou Fabrício Julião.

### **Santos**

Os objetivos do Movimento pelo Sim foram debatidos na reunião realizada entre a nova diretoria da Autoridade Portuária de Santos (APS) e dirigentes do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), na sexta-feira passada, na sede da APS, em Santos.

“Conversamos sobre as obras importantes para o Porto, como a terceira via (a nova rodovia), a dragagem (de aprofundamento do canal de navegação), bandeiras do Movimento. E a Autoridade Portuária já manifestou interesse em participar da iniciativa”, explicou o diretor-executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas, que também preside o conselho do Santos Export e um dos responsáveis pelo lançamento do Movimento pelo Sim.

## *Carta do Movimento pelo Sim*

A ausência de soluções definitivas para problemas persistentes de infraestrutura e logística no Brasil é uma realidade que tem impactado negativamente o desenvolvimento do País. Diante desse cenário preocupante, o Brasil Export, principal fórum de debates sobre infraestrutura da nação, tomou a iniciativa de liderar um movimento de pressão ao poder público, visando a superação desses obstáculos. Trata-se do Movimento pelo Sim.

Este projeto surgiu durante a mais recente edição do Santos Export, maior fórum de debates sobre o desenvolvimento do Porto de Santos (SP). O evento, realizado nos últimos dias 15 e 16 de maio, abordou, entre outros temas, projetos estratégicos para as operações do complexo marítimo paulista. E se verificou que tais empreendimentos, mesmo que essenciais e devendo ter início de forma imediata, ainda estavam em fase de proposta ou se limitavam ao campo das ideias.

Essa situação tornou evidente que, mais do que manifestar a importância de se investir em infraestrutura, especialmente infraestrutura de transportes, é necessário lutar pela realização imediata dos projetos mais urgentes, cobrar autoridades e entidades privadas envolvidas da real necessidade de se viabilizar as soluções previstas para problemas bem conhecidos.



Um detalhe importante que foi percebido é que essa questão não se limita ao Porto de Santos. Desafios como este se repetem em vários outros corredores logísticos do Brasil, afetando os diversos modais e inúmeros setores da economia.

Foi neste contexto que o Brasil Export lançou o Movimento pelo Sim. Sim ao investimento. Sim às obras. Sim à solução dos gargalos logísticos. Sim ao desenvolvimento. Sim ao crescimento econômico.

A importância desse movimento não pode ser subestimada. As obras de infraestrutura são vitais para o bom funcionamento da atividade portuária, da indústria e para o desenvolvimento da economia brasileira como um todo. É necessário identificar essas demandas e unir forças para levá-las às autoridades competentes, defendendo a implantação das soluções necessárias.

Neste sendo, é essencial que agentes econômicos, quer públicos, quer privados, se unam nesta campanha, assumindo um papel avo na cobrança de ações efetivas em prol da infraestrutura brasileira, especialmente a infraestrutura de transportes. É hora de dizer sim aos investimentos, sim ao progresso, sim ao presente e ao futuro, sim ao Brasil.

*Atenciosamente,*

**Fabício Julião**  
CEO do Brasil Export

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 23/05/2023

## REGIÃO SUDESTE - ANTAQ REALIZA PRIMEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PORTO DE ITAGUAÍ

Foram analisados os documentos técnicos e jurídicos para a licitação do complexo portuário no Rio de Janeiro

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



**diretor-geral da Antaq**

**A expectativa é de que o empreendimento em Itaguaí receba, ao longo da concessão, quase R\$ 3 bilhões em investimentos e aumente a capacidade de escoamento de minério de ferro Crédito: Divulgação**

**“O ITG 02 É UMA ÁREA QUE JÁ SE TENTOU LICITAR, MAS AGORA TEMOS UM PROJETO MAIS ROBUSTO QUE CONTOU COM UM TRABALHO DE EXCELÊNCIA DA INFRA SA”**

**EDUARDO NERY**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), realizou na última sexta-feira (19) a primeira audiência pública para analisar os documentos técnicos e jurídicos para a licitação do Porto Organizado de Itaguaí (RJ).

A expectativa é de que o novo empreendimento receba, ao longo da concessão, quase R\$ 3 bilhões em investimentos e aumente a capacidade de escoamento de minério de ferro. A probabilidade é que o espaço que será implantado em uma área de 348.937 m<sup>2</sup> movimente

quase 400 milhões de toneladas ao longo do contrato.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, enalteceu os documentos elaborados pela Infra SA e aprovados para consulta pública pela agência em março.

“O ITG 02 é uma área que já se tentou licitar, mas agora temos um projeto mais robusto que contou com um trabalho de excelência da Infra SA, que vem estruturando projetos com grande qualidade, o que nos dá segurança para avançar com esse processo licitatório de forma a atender o interesse das cargas e dos usuários”, afirmou.

O diretor Alber Vasconcelos, relator do processo, ressaltou o compromisso da Antaq com a agenda ambiental e enalteceu a importância do Porto de Itaguaí para o estado do Rio de Janeiro.

“Estamos falando de um complexo portuário que atualmente movimentava mais de 100 milhões de toneladas e posso dizer que temos toda uma expertise de fiscalização dos terminais ali presentes. A Antaq segue em busca de atrair novos investimentos. É um projeto grandioso por conta do Capex, além de ser um terminal importante para o país e para o Rio de Janeiro”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/05/2023

## OPINIÃO - TECNOLOGIA & INOVAÇÃO - AIS 2.0 – VEM AÍ A NOVA REVOLUÇÃO NO CONTROLE DO TRÁFEGO DE NAVIOS



*A coluna Tecnologia & Inovação é uma contribuição do Conselho Brasil Tech Export, presidido pelo diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo*

O AIS – Automatic Identification System (Sistema de Identificação Automática) revolucionou a indústria marítima, fornecendo informações em tempo real sobre o tráfego de navios e aumentando a segurança nas águas. Desde sua criação, o AIS passou por avanços significativos, incluindo a integração de transponders AIS em satélites. Hoje, na coluna tecnologia & inovação, exploraremos o histórico do AIS, seus objetivos iniciais, a entrada dos transponders satelitais e as possibilidades de evolução desse sistema que já estão em curso.

O AIS foi desenvolvido na década de 1990 como uma colaboração entre a IMO – Organização Marítima Internacional e a indústria marítima. Seu objetivo era melhorar a segurança marítima, aumentar a consciência situacional dos navios e facilitar a comunicação entre eles. Em sua configuração inicial, o AIS permitiu a troca automática de informações entre navios e estações em terra, por meio de transmissões de rádio VHF.

Ocorre que o alcance dessas transmissões unidirecionais, que continham basicamente a identificação do navio, sua posição, seu curso e velocidade, não ultrapassava 74 km de distância, exigindo a instalação de diversas estações ao longo da costa.

A partir dos anos 2000, empresas como a canadense ExactEarth e a americana Orbcomm lançaram constelações de satélites de baixa órbita, com capacidade de receber as transmissões AIS dos navios e transmiti-las para as estações terrestres, aprimorando significativamente a cobertura e a capacidade de monitoramento dos navios.

No ano 2000, a IMO tornou obrigatória a instalação de sistemas AIS em determinadas classes de embarcações, como navios comerciais de passageiros, navios de carga com mais de 300 toneladas brutas e em algumas embarcações de pesca.

Aproveitando-se da publicidade das informações geradas pela rede AIS e também de outras fontes de dados, o engenheiro marítimo Dimitris Lekkas e o empresário grego Nicky Pappadakis fundaram, em 2007, a Marine Traffic, uma plataforma amigável cujo objetivo é fornecer dados precisos e atualizados sobre a localização e o movimento de navios em todo o mundo.

Ao longo dos anos, a Marine Traffic expandiu suas operações e a sua plataforma se tornou uma das principais referências no acompanhamento de navios e de informações relacionadas ao tráfego marítimo global, sendo utilizada por empresas marítimas, autoridades portuárias, agências governamentais, pesquisadores e entusiastas marítimos em todo o mundo. Por falar em entusiastas, alguns dos leitores aqui já devem ter me flagrado abrindo o aplicativo no meu celular!

Mas a evolução do AIS não para e a nova fronteira é a possibilidade de comunicação bidirecional, o que permitiria novas aplicações, incluindo a capacidade de se enviar mensagens de texto para comunicação operacional, notificações de alerta em tempo real, controle remoto e monitoramento de sistemas de bordo, serviços de valor agregado baseados em AIS e a integração com outros sistemas de gerenciamento marítimo, como sistemas de gerenciamento de frota, sistemas de gerenciamento de portos e sistemas de controle de tráfego marítimo. Tudo isso poderia melhorar a eficiência operacional, a segurança marítima e a colaboração entre as partes interessadas.

Nesse sentido, a empresa norueguesa Sternula acaba de lançar seu primeiro satélite de uma constelação de baixa órbita, que deve estar totalmente completa e operacional até o ano de 2028. Esse primeiro satélite AIS 2.0, que oferece comunicação bidirecional e um padrão de informações que deve ser brevemente oficializado pela IMO, já permite o desenvolvimento de testes e provas de conceito que possam entrar em produção num futuro breve, antes mesmo da constelação estar completa.

Esse único satélite da Sternula percorre atualmente uma órbita polar, descrevendo uma trajetória que circunda a Terra passando pelos dois pólos. Ele passa sobre a costa brasileira duas vezes por dia, uma "subindo" e outra "descendo". Quando a constelação estiver totalmente operacional espera-se que pelo menos um satélite seja visível a cada 5 segundos.



Assim, a empresa promoveu um webinar recentemente, que contou inclusive com a participação do diretor de Modernização e Gestão Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Otto Burlier, e está convidando todo o mercado a imaginar possíveis aplicações – bem como para desenvolver testes no sentido de amadurecer essa tecnologia, que promete gerar mais uma revolução na tecnologia dos setores

marítimo e portuário.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/05/2023

## REGIÃO SUL - PORTO DE IMBITUBA REGISTRA RECORDE MENSAL E AUMENTO NO 1º QUADRIMESTRE DO ANO

Com a operação de 767,8 mil toneladas em abril deste ano, número superou marca prévia de julho de 2021

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

O Porto de Imbituba, em Santa Catarina, teve aproximadamente 2,5 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a abril deste ano, que representa um aumento de 6% em relação ao ano passado. Segundo a Autoridade Portuária, o mês de abril foi o melhor resultado mensal da história do complexo portuário.

Abril deste ano encerrou com a operação de 767,8 mil toneladas no Porto de Imbituba. Segundo a SCPAR, o número histórico foi de extrema importância para o fechamento crescente do primeiro quadrimestre.



**Desde o início do ano, o Porto de Imbituba recebeu um total de 101 navios, alta de 8,6% no número de embarcações atendidas, se comparado ao primeiro quadrimestre de 2022 Crédito: Divulgação/SCPAR Porto de Imbituba**

Segundo a Autoridade Portuária, o recorde mensal de movimentação de cargas previamente estabelecido foi de julho de 2021, com a operação de 717,8 mil toneladas. Isso representa um crescimento de quase 7%.

Desde o início do ano, o Porto de Imbituba recebeu um total de 101 navios, um crescimento de 8,6% no número de embarcações atendidas, se comparado ao primeiro quadrimestre de 2022.

De janeiro a abril, a maioria das cargas que passaram pelo Porto de Imbituba, 83,4%, foi do tipo granéis sólidos, principalmente coque de petróleo, farelos de milho e soja, sal, milho e hulha betuminosa.

A liderança graneleira foi alavancada pela movimentação de grãos agrícolas, que apresentaram alta de aproximadamente 200% em relação ao 1º quadrimestre do ano passado. Já os granéis sólidos minerais mantiveram a dianteira como o principal grupo de produtos transportados no Porto, apesar da retração de 22,5% na quantidade de cargas operada no período.

“Após o alcance de desempenhos recordes para os meses de fevereiro e março, o Porto de Imbituba quebra a marca histórica alcançada há quase dois anos, resultado da união de esforços de toda comunidade portuária que, aliada ao olhar estratégico que o Governo do Estado tem aplicado à logística catarinense, reforça cada vez mais o Porto como ferramenta de progresso econômico e desenvolvimento social”, comentou Luís Antônio Braga, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

De acordo com a Autoridade Portuária, a cabotagem de contêineres, que é a linha que semanalmente atraca no Complexo de Imbituba, realizou praticamente o mesmo resultado de 2022 no quesito tonelagem, com a fatia de 10,7% do total de cargas, representando a terceira carga mais movimentada.

As cargas gerais representaram 5,7% do total de produtos atendidos, mas registraram queda de 42,5% na tonelagem, em função da diminuição no volume de exportação de toras de madeira e também da não movimentação de produtos siderúrgicos, se comparado ao portfólio realizado no ano passado.

Para o ano, a expectativa da Autoridade Portuária é que o Porto de Imbituba alcance um novo recorde, com a movimentação estimada de aproximadamente 7,4 milhões de toneladas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/05/2023**

## **REGIÃO NORDESTE - CODERN PEDE AO GOVERNO UM ESCÂNER PARA REFORÇAR SEGURANÇA NO PORTO DE NATAL**

Presidente da Autoridade Portuária alega que não dispõe de recursos para adquirir o equipamento  
Por VANESSA PIMENTEL [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)

Com o objetivo de reforçar a segurança no Porto de Natal (RN), o novo diretor-presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), Nino Ubarana, solicitou recursos ao Governo Federal para a compra de um escâner para o complexo portuário.

Segundo Nino, o Porto de Natal tem tido recorrentes apreensões de drogas nos últimos anos e o equipamento seria fundamental para a fiscalização. Mas o custo estimado para a compra é alto e a Codern não dispõe de recursos.



**Segundo o presidente da Codern, o Porto de Natal tem tido recorrentes apreensões de drogas nos últimos anos e o equipamento seria fundamental para a fiscalização Crédito: Divulgação/Codern**

O pedido ao Governo Federal foi feito na última quarta-feira (17), em Brasília, durante reunião com Tadeu Alencar, secretário nacional de Segurança Pública.

De acordo com informações da Autoridade Portuária, Alencar reconheceu a importância do equipamento e afirmou que irá se empenhar para o atender ao pedido do presidente, ressaltando que o Governo Federal já planeja aumentar a segurança nos portos do Brasil.

No ano passado, representantes da Codern chegaram a participar de uma reunião no Ministério da Justiça para discutir alternativas para o combate ao tráfico de drogas no porto, informando que o equipamento de inspeção utilizado pelo complexo era alugado devido ao alto custo para compra.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 23/05/2023**



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### LEGISLADORES DOS EUA E DA UE PRESSIONAM PARA DEPOR EXECUTIVO DO PETRÓLEO DA PRESIDÊNCIA DA COP28

O sultão Al-Jaber é enviado climático dos Emirados Árabes Unidos e também dirige a gigante petrolífera de Abu Dhabi, Adnoc

**Por Reuters 23 de maio de 2023 Em Agendas da COP, Clima, Internacional, Petróleo e gás, Transição energética**



**Al-Jaber pede energia máxima e emissões mínimas em discurso de abertura de conferência do petróleo em Abu Dhabi (Foto: Adcnoc)**

LONDRES (Reuters) – Mais de 100 membros do Congresso dos Estados Unidos e do Parlamento Europeu pediram nesta terça-feira (23/5) que o sultão Ahmed al-Jaber seja removido do cargo de chefe designado para as próximas negociações climáticas da COP28, dizendo que a nomeação do executivo do petróleo ameaça a integridade das negociações.

Jaber, que dirige a gigante petrolífera dos Emirados Árabes Unidos Abu Dhabi National Oil Company, foi escolhido em janeiro para liderar as negociações. Ele também atua como ministro da indústria e tecnologia dos Emirados Árabes Unidos, bem como seu enviado climático.

Em carta enviada ao presidente dos EUA, Joe Biden, à presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, e às Nações Unidas, os legisladores expressaram “profunda preocupação” de que os poluidores do setor privado possam “exercer influência indevida” nas negociações climáticas, a serem realizadas em Dubai no final deste ano.

“Pedimos que você... se envolva em esforços diplomáticos para garantir a retirada do presidente designado da COP28”, escreveram eles.

Os signatários incluem os senadores democratas dos Estados Unidos Bernie Sanders e Elizabeth Warren. A maioria dos signatários da UE veio dos grupos Verdes e Esquerda.

Cientistas e ativistas climáticos expressaram consternação com a nomeação de Jaber, interpretando-a como um sinal de que a grande indústria dominou a resposta global à crise climática.

Mais de 600 lobistas de combustíveis fósseis estiveram presentes nas negociações climáticas da COP27 realizadas no Egito no ano passado.

Esta não é a primeira vez que os legisladores pedem a remoção de Jaber.

Pouco depois de sua nomeação, 27 membros democratas do Congresso dos EUA enviaram uma carta ao principal enviado climático dos EUA, John Kerry, instando-o a persuadir o futuro anfitrião da cúpula climática da ONU a retirar sua escolha de Jaber.

Respondendo às críticas, Jaber disse anteriormente à Reuters que “não tinha intenção” de se desviar da meta do Acordo de Paris de limitar o aquecimento global a 1,5°C acima dos níveis pré-industriais.

“Manter o 1.5 vivo é uma prioridade máxima e isso afetará tudo o que faço”, disse ele.

Outros deram seu apoio ao executivo do petróleo. Na segunda-feira, o chefe de política climática da UE, Frans Timmermans, disse em uma reunião do Parlamento Europeu que “se queremos que a transição energética seja bem-sucedida, temos que envolver as empresas de energia”.

“Vilipendiá-los e ignorá-los não vai impulsionar a dinâmica em termos de transição energética, e o Dr. Sultan Al Jaber também tem um longo histórico de investimentos em energias renováveis dentro de sua empresa”, disse Timmermans.

(Reportagem de Gloria Dickie em Londres e Kate Abnett em Bruxelas; reportagem adicional de Maha El Dahan em Dubai; edição de Mark Heinrich)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 23/05/2023

## CHEVRON FECHA ACORDO DE US\$ 6 BI POR SHALE NOS EUA

Por epbr 23 de maio de 2023 Em Comece seu Dia, Internacional, Petróleo e gás

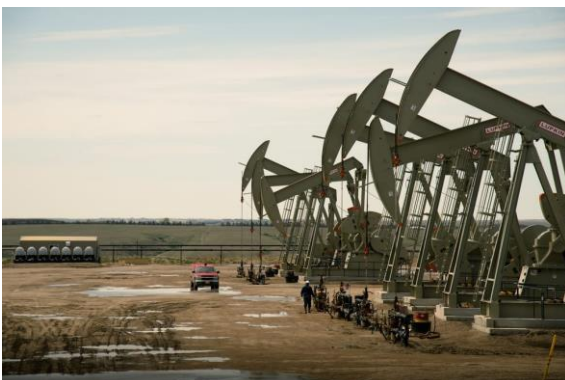


Foto: Ole Jørgen Bratland

Concorra a 1 ingresso para o evento de 80 anos do EIC (Energy Industries Council), com participação da Petrobras e Shell. O sorteio é hoje! Inscreva-se: <http://eepurl.com/il-l-s>

Você vai ver aqui: consolidação da produção no shale dos EUA pode voltar a ganhar força; ExxonMobil na exploração de lítio; Foz do Amazonas em discussão em Brasília; ESGás prioriza biometano; e diretrizes da nova política industrial para energia



A Chevron acertou a compra de todas as ações da PDC Energy por US\$ 6,3 bilhões, em mais um passo da consolidação da produção no shale dos EUA, estratégia que pode voltar a ganhar força este ano.

– A companhia vai incorporar 1 bilhão de barris de óleo equivalente às reservas, aumento de 10% a um custo de aquisição inferior a US\$ 7 por barril (epbr).

A McKinsey & Company, por exemplo, aposta que a “geração de caixa historicamente alta na indústria upstream norte-americana pode criar as condições de mercado perfeitas para atividades aceleradas de fusões e aquisições para líderes de mercado”.

– Mês passado, surgiu a especulação que a ExxonMobil avaliava a compra da Pioneer, uma das principais produtoras independentes do shale americano, em um negócio estimado em US\$ 49 bi. (WSJ)

A produção americana viveu uma onda de M&As, até 2021. Globalmente, as petroleiras desembolsaram US\$ 500 bilhões com dividendos e recompra de ações em 2022, quase o triplo dos US\$ 176 bilhões gastos com aquisições, de acordo com a Deloitte – uma queda de 35% ante 2021.

Mais negócios, mais baratos. Outros US\$ 32 bilhões foram destinados a fusões e aquisições relacionadas à energia limpa em 2022, seis vezes o valor do ano anterior, de acordo com a Deloitte.

ExxonMobil na exploração de lítio. A empresa vai pagar US\$ 100 milhões à Galvanic Energy por direitos de exploração em Arkansas, nos EUA, de acordo com o Wall Street Journal. O mineral é matéria-prima das baterias de veículos elétricos e sistemas de armazenamento de energia (epbr).

Combustíveis na inflação. O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse nesta segunda (22/5) que as expectativas de inflação do Boletim Focus para 2023 caíram de 6,03% para 5,80% “muito em função de preços de combustíveis”.

– Na semana passada, a Petrobras reduziu os preços da gasolina e do diesel – combustíveis sujeitos à nova estratégia comercial – e do GLP (Estadão).

Lula deve mandar Petrobras refazer estudo sobre Foz do Amazonas. Assim que retornar da viagem ao Japão, presidente deve pedir que sejam refeitos ou concluídos os estudos da petroleira sobre a viabilidade da exploração na costa do Amapá, de acordo com apuração de Natuza Nery. (g1)

– Nesta segunda (22/5), Lula afirmou que o governo não emitirá a licença para a Petrobras se isso gerar problemas ambientais para a região, mas que acha “difícil” que a exploração na Bacia Foz do Amazonas venha a trazer problemas ambientais para Amazônia. (Reuters)

Térmicas ameaçam competitividade de hidrogênio verde, diz PSR. A contratação compulsória das termelétricas a gás, prevista na lei de privatização da Eletrobras, pode prejudicar a certificação do hidrogênio produzido com eletrolisadores a partir da energia fornecida pelo Sistema Interligado Nacional (SIN) a partir de 2027.

Isso porque, pelos atuais critérios da União Europeia – possível mercado-âncora para os produtos a hidrogênio verde brasileiro – a energia elétrica fornecida pelo grid deve ser, no mínimo, 90% renovável. (epbr)

Biometano terá prioridade na área de concessão da ES Gás. A agência reguladora capixaba, a ARSP, abriu uma consulta pública sobre a regulamentação das condições de distribuição de biometano no estado.

A concessionária local de gás canalizado deverá priorizar o uso do gás renovável para o atendimento do mercado cativo, desde que o preço de aquisição seja competitivo em relação ao gás natural contratado. A injeção do biometano na rede não deve prejudicar a modicidade tarifária. (epbr)

Fusão nuclear, baterias e química verde na agenda da reindustrialização. O governo federal incluiu o desenvolvimento de pequenas centrais nucleares, a produção de baterias e a química verde como prioridades do eixo de descarbonização, na lista de diretrizes para novas políticas industriais.

O anúncio, feito nesta segunda (22/5), é resultado da primeira reunião do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI), colegiado interministerial recriado pelo governo Lula. (epbr)

Lula busca investimentos em transição com japoneses. Em encontro com grandes empresários em Hiroshima, o presidente brasileiro discutiu as oportunidades de investimentos em tecnologia de ponta direcionados à transição energética, como a fabricação de veículos híbridos destinados ao mercado asiático; e a produção de hidrogênio verde para a siderurgia mundial. (Agência Brasil)

Opinião: Combustíveis sintéticos e hidrogênio verde: limites e oportunidades na transição energética. É preciso ampliar a parcela do valor adicionado retida no país, caso contrário, estaremos apenas exportando sol, vento e água, escreve José Sérgio Gabrielli

G7 pede compromissos net zero enquanto flexibiliza políticas fósseis. Presidida pelo Japão, a cúpula do G7 deste ano expressou a concordância do grupo em substituir os combustíveis fósseis por novas fontes de energia o mais rápido possível.

– A linguagem do documento, porém, deixou espaço para investimentos nas usinas a carvão que o governo japonês está ajudando a financiar, assim como novos investimentos em infraestrutura de gás natural, modificando pouca coisa em relação ao documento do ano passado. (epbr)

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 23/05/2023**

## FOZ DO AMAZONAS: TESTE DE STRESS PARA O ESG?

Todo risco de uma atividade deve ser ponderado para atender ao melhor interesse público, inclusive, mas não exclusivamente, de comunidades costeiras

**Por Roberto di Cillo 23 de maio de 2023 Em Colunas e opinião, Meio ambiente, Petróleo e gás, Transição energética**



**Trabalhador em plataforma de petróleo offshore (Foto: tongpatong/freepik)**

Há tanto debate justificado na imprensa especializada, na imprensa mais genérica e, sobretudo, nas redes sociais sobre a possibilidade ou não de novas campanhas exploratórias de petróleo e gás na Amazônia. Não seria a primeira vez, aliás.

O que há de diferente e especial agora é a evolução para colocar em prática os princípios

ESG e o grande dilema entre seus componentes, sobretudo o ambiental e o social.

Não dá para resolver tudo o que vai além do técnico com uma canetada técnica que somente aborde um lado da equação. E antes que alguém queira cancelar este artigo ou este autor, a questão é expor que há mais de um lado, sem identificar qual é o mais importante.

Obviamente o meio ambiente, do E, de ESG, precisa ser mais bem tratado. O Ibama foi criado inclusive para cuidar melhor dele. Mas e o S, também de ESG? Quantos milhares de empregos





diretos e indiretos deixarão de ser criados na região se não houver exploração e eventual produção lá?

Há riscos, claro. Para o meio ambiente, para que as campanhas não sejam bem-sucedidas, além do risco de escolha de mão-de-obra que não seja tão local, qualificada, qualificável, treinada ou treinável, em variados níveis de profundidade, só para começar uma lista longa.

### **O licenciamento e a energia limpa no Brasil**

O sistema de licenciamento ambiental foi mais desenvolvido a partir da década de 90 no Brasil, quando o país passava por uma revolução legislativa e econômica, com uma tão esperada estabilidade fiscal, privatizações, criação e/ou desenvolvimento de agências reguladoras.

A partir da década de 90 o Brasil entrou em tempos mais modernos, pertencente a uma comunidade global, menos isolada, que permitiram maior acesso a serviços e bens de consumo de melhor qualidade.

Era o período pós-Rio 92 e o Brasil já dependia, felizmente, de uma energia mais limpa, com uma das matrizes mais limpas do planeta. E uma rica biodiversidade, inclusive na região Amazônica.

Aos poucos e ao longo dos anos, sucedeu que o Brasil também teve avanços sociais importantes, desde o governo que conseguiu domar a hiperinflação e os programas de inclusão que foram desde lá criados e mais adiante desenvolvidos.

Aqui não se deve entrar no mérito do prazo dos programas sociais adotados no passado, nem tampouco se eles tinham ou tiveram algum impacto eleitoral, como é comum ouvir dizer que podem ter tido. Entrou governo, saiu governo, inclusive o último que saiu. E eles não estão no foco da questão, de qualquer forma.

A grande questão é que qualquer atividade envolve um risco, que precisa ser adequadamente medido e pesado no contexto de um todo, que atenda o melhor interesse público, inclusive, mas não exclusivamente, das comunidades costeiras e que sobrevivem da pesca na região.

Seria leviano afirmar que toda atividade de exploração e mesmo produção de petróleo é necessariamente segura.

Por outro lado, adotadas medidas razoáveis de contenção de eventuais perdas de contenção e/ou vazamento, mesmo em áreas sensíveis, será que o impacto social será mais negativo, neutro ou positivo?

Como terá ocorrido uma aferição do interesse social no caso, se é que houve? Quais salvaguardas ou garantias estão desde já planejadas num cenário de crise? Quais compensações, por exemplo, estariam disponíveis para as comunidades costeiras e pesqueiras, se o pior acontecesse?

São várias as questões que merecem ser bem detalhadas e expostas para que a melhor decisão possa ser tomada, talvez até precedida de consulta pública ou outro mecanismo adequado.

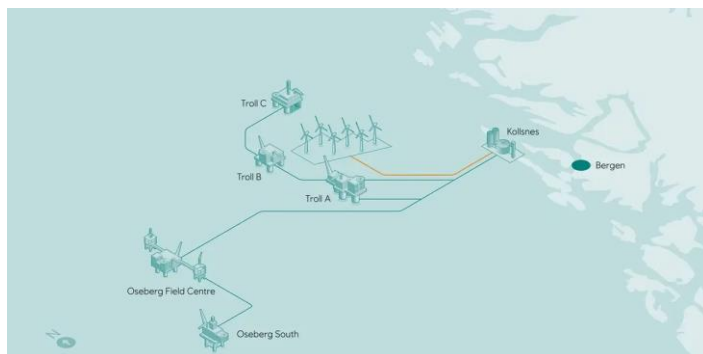
*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 23/05/2023*

## **EQUINOR SUSPENDE PROJETO EÓLICO OFFSHORE TROLLVIND, NA NORUEGA**

Atividades no empreendimento já estavam reduzidas, devido a desafios técnicos, regulatórios e comerciais

*Por epbr 23 de maio de 2023 Em Empresas, Eólica, Internacional, Transição energética*



## Projeto eólico offshore Trollvind da Equinor, na Noruega (Imagem: Equinor)

BRASÍLIA — A Equinor anunciou na segunda (22/5) que adiará indefinidamente a continuidade do projeto de eólica offshore Trollvind, na Noruega. O parque foi planejado para eletrificar as instalações de petróleo e gás da companhia na região, além de levar energia para a cidade de Bergen. A previsão era entrar em operação antes de 2030.

Segundo a petroleira, a decisão de suspender o empreendimento ocorre após vários desafios, como disponibilidade de tecnologia, aumento de custos e um cronograma apertado para entregar o conceito original. As autoridades foram informadas sobre a decisão.

“Trollvind foi um plano industrial ousado para resolver questões prementes relacionadas à eletrificação de instalações de petróleo e gás, trazendo a energia necessária para a área de Bergen, enquanto acelerava a energia eólica offshore flutuante na Noruega”, explica Siri Espedal Kindem, vice-presidente de energias renováveis da Noruega.

“Infelizmente, não vemos mais um caminho a seguir para cumprir nosso conceito original de ter um parque eólico operacional bem antes de 2030”, completa.

Ainda de acordo com a companhia, os custos crescentes desafiaram o conceito original de que Trollvind não exigiria nenhum apoio financeiro e não é mais um projeto comercialmente sustentável.

A Equinor relata também que mudanças nas soluções técnicas devido à tecnologia preferida não estar disponível tornaram o conceito menos viável. Além disso, o cronograma proposto se mostrou um desafio.

“Como a Equinor tomou essa decisão, a empresa também está ansiosa. Nossa ambição ainda é liderar a construção de uma indústria eólica offshore na Noruega. O conhecimento e o aprendizado do trabalho em Trollvind serão aplicados a outros projetos, pois a Equinor continua comprometida em desenvolver energia eólica offshore flutuante em Utsira Nord e fora da Noruega”, conclui o comunicado.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 23/05/2023

## NEOENERGIA FECHA FINANCIAMENTO “VERDE” DE R\$ 800 MILHÕES COM IFC PARA DISTRIBUIDORA ELEKTRO

Dinheiro é vinculado a metas ESG: percentual de mulheres eletricistas na companhia e percentual de digitalização de sua rede

Por Reuters 23 de maio de 2023 Em Empresas, Setor elétrico, Transição energética



Linhas de transmissão de energia em Brasília (DF)  
29/08/2018 REUTERS/Ueslei Marcelino

SÃO PAULO — A Neoenergia informou nesta terça-feira (23/5) que assinou um contrato de financiamento com o International Finance Corporation (IFC), no valor de 800 milhões de reais, por meio da Elektro Redes, distribuidora de energia que atende municípios de São Paulo e Mato Grosso do Sul.

Trata-se de um “financiamento verde” vinculado a metas ESG –percentual de mulheres eletricitistas na companhia e percentual de digitalização de sua rede– que serão medidas em 2027. Caso atingidas, haverá “step-down” no spread da dívida, disse a Neoenergia.

O contrato tem prazo de até oito anos, sendo dois anos de carência para o principal, e possui a Neoenergia como garantidora.

Segundo a Neoenergia, o contrato assinado com o IFC, que é um braço do Banco Mundial, reforça seu amplo acesso a linhas de crédito a custos e prazos competitivos, e reitera sua estratégia de diversificação de fontes de financiamento para suportar o desenvolvimento do plano de negócios.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*  
*Data: 23/05/2023*



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### ARCABOUÇO FISCAL: LÍDERES SE REÚNEM HOJE PARA MARCAR VOTAÇÃO. VEJA O QUE FALTA DEFINIR NA NOVA REGRA PARA CONTAS PÚBLICAS

Relator fará ajustes no texto e reforça que aumento de gastos não será de R\$ 80 bi em 2024  
*Por Manoel Ventura — Brasília*



#### *O Congresso Nacional Pablo Jacob*

O projeto do novo marco para as contas públicas, que vai substituir o teto de gastos, entrou em uma semana decisiva na Câmara dos Deputados. Uma reunião de líderes partidários definirá se o texto será votado hoje ou amanhã e também a versão final do projeto.

O arcabouço fiscal vai passar por “ajustes de redação” para tentar eliminar a percepção de que a nova versão da proposta cria espaço para o governo gastar mais nos próximos anos, disseram ontem o ministro da

Fazenda, Fernando Haddad, e o relator do projeto, deputado Cláudio Cajado (PP-BA).

O maior foco de pressão na Câmara — especialmente de parlamentares do chamado Centrão — está em um dispositivo inserido por Cajado que fixou uma alta real de 2,5% nas despesas em 2024. Esse é o limite máximo para o aumento de despesas acima da inflação previsto na regra fiscal.

Junto com uma mudança no cálculo da inflação, essa medida vai ampliar os gastos no próximo ano. Agentes do mercado financeiro calculam que o extra chegaria a R\$ 80 bilhões, o que é contestado pelo relator e pelo governo. Ambos estimam que as despesas aumentariam de R\$ 10 bilhões a R\$ 20 bilhões em relação ao projeto do governo.

— Nós vamos clarear essa questão para não dar a entender que o relatório do meu substitutivo vai dar mais R\$ 80 bilhões. Nunca deu essa conta. É uma conta que criou ruído, e nós vamos encontrar a redação que deixe claro que não está se dando absolutamente nada nesse sentido como possibilidade — afirmou Cajado, após se reunir com Haddad.

#### **Impacto da inflação**

A conta de até R\$ 80 bilhões foi feita pelo ex-secretário do Tesouro Nacional Jeferson Bittencourt, economista da ASA Investments, e reflete duas mudanças feitas no relatório por Cajado.



Pela regra do arcabouço fiscal, as despesas podem subir o equivalente a 70% da alta real das receitas, respeitando o intervalo de 0,6% a 2,5% (acima da inflação). O relatório estabelece, porém, que, em 2024, essa alta será de 2,5%, independentemente da arrecadação.

Como a previsão de diversos especialistas é que as despesas subiriam abaixo desse teto, a diferença configura um gasto extra para o governo.

Outra mudança que leva ao aumento de gastos é com relação ao cálculo da inflação. O relatório de Cajado determina que a inflação usada para corrigir os gastos seja a calculada num período de 12 meses até junho do ano anterior.

Caso o IPCA do ano fechado seja maior, o relator permitiu que a diferença pode se tornar expansão de despesas. Os cálculos dos economistas para 2024 se baseiam no fato de que já se sabe que a inflação de 2023 (de janeiro a dezembro) será maior do que o índice registrado em 12 meses até junho de 2023.

— Quando eu falo em deixar mais claro, estou querendo dizer isso: só deixa mais claro. Pode promover pequenas alterações que impedem a má interpretação que às vezes é feita de um dispositivo, sobre o quanto isso significa — disse Haddad, quando questionado sobre a manutenção da alta de 2,5% acima da inflação no ano que vem.

Além disso, há ainda pressão de parlamentares para excluir o Fundeb (fundo de financiamento da educação básica) do limite de gastos do arcabouço. Lideranças do Senado, onde o projeto será analisado depois, também já sinalizaram a intenção de tirar o Fundeb. Na proposta original da Fazenda, essa despesa ficava fora da regra fiscal.

### **Sem mudanças no mérito**

O secretário do Tesouro, Rogério Ceron, disse ontem que o fim do Fundeb como exceção ao limite de gastos consome espaço no Orçamento. Como se trata de uma despesa obrigatória, ela não pode ser cortada, mas toma espaço de outras áreas.

— A questão do Fundeb tem um equívoco, é uma despesa obrigatória. O Fundeb dentro da base colabora para que ocorra aumento real dessa despesa — defendeu o relator. — Novas alterações podem afetar o equilíbrio do texto. Nós vamos aceitar as emendas que forem melhorar a redação.

O projeto recebeu até agora 40 emendas de deputados. São diversas propostas para alterar o texto, e Cajado sinaliza aceitar apenas alterações de redação, sem mudanças no mérito. O governo quer blindar o texto e evitar mudanças significativas no projeto.

Mesmo com críticas de partidos de esquerda e centro-esquerda ao texto, o governo avalia que não deve forçar mudanças na proposta. O temor é que isso acabe levando a um efeito contrário e aperte ainda mais a regra. A expectativa, porém, é que alguns destaques, especialmente do Novo e do PSOL, sejam votados separadamente durante a análise do projeto.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/05/2023*

## **HADDAD, LIRA E PACHECO APRESENTAM ARCABOUÇO FISCAL PARA CAMPOS NETO E EMPRESÁRIOS E GARANTEM VOTAÇÃO ESTA SEMANA**

Flávio Rocha, da Riachuelo, e Isaac Sidney, da Febraban, participaram do encontro na Residência Oficial do Senado

*Por Victoria Abel, Manoel Ventura e Renan Monteiro*



### **Fernando Haddad fala sobre a política econômica em audiência na Câmara Cristiano Mariz/Agência O Globo**

Após encontro na residência oficial do Senado, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), reafirmou que o texto do arcabouço fiscal deve ser votado entre hoje e amanhã na Câmara.

— O arcabouço será votado hoje ou amanhã, vai depender da reunião de líderes que vai acontecer daqui a pouco — disse Lira.

Lira se reuniu no início da tarde com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, o relator do arcabouço fiscal, Cláudio Cajado (PP-BA). Também participaram do encontro o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, e o relator da reforma tributária, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB).

Josué Gomes, presidente da Fiesp, Isaac Sidney, da Febraban, e Flávio Rocha, da Riachuelo, também participaram das conversas.

Haddad disse que a tramitação da reforma tributária e do arcabouço fiscal no Congresso Nacional, ainda no primeiro semestre, pode gerar “tranquilidade” para o Banco Central e investidores.

— Vamos concluir este semestre, quem sabe, com a Câmara dos Deputados tendo se manifestado a respeito das duas matérias e o Senado, pelo menos, em termos da questão do marco fiscal. Isso vai dar uma tranquilidade muito grande para os investidores, para a autoridade monetária, para os ministros do governo

Haddad voltou a falar que a nova regra fiscal para as contas públicas e a reforma tributária são propostas de Estado e não de governo. A votação do arcabouço fiscal na Câmara dos Deputados está prevista para ocorrer até na quarta-feira.

— Há consenso nas duas pautas, temos que votar o marco fiscal e temos que votar a reforma tributária. Não houve uma única voz dissonante a respeito da urgência dessas duas matérias — disse.

### **Taxa de juros**

Lira e Pacheco destacaram que a discussão da taxa de juros esteve presente nas conversas. Eles associaram a redução da Selic diretamente à aprovação do arcabouço fiscal e da reforma tributária.

- É o intuito de todos a redução gradativa da taxa Selic. Podemos criar um ambiente para as reformas e de otimismo no Brasil. Estamos todos no mesmo barco, disse Pacheco.

O presidente do Senado se comprometeu a dar celeridade a tramitação do arcabouço assim que ele chegar no Senado e destacou que o passo seguinte é discutir a reforma tributária.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/05/2023*

### **AO LADO DE LIRA E HADDAD, PACHECO DEFENDE AUTONOMIA DO BC, MARCO DO SANEAMENTO E PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS**

Presidente do Senado diz que é preciso fazer a "manutenção" dos projetos aprovados recentemente no país

*Por Victoria Abel, Manoel Ventura e Renan Monteiro*



*Presidente do Senado Federal, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). Reprodução / TV Senado*

Após reunião com o presidente da Câmara, Arthur Lira, e o Ministro da Fazenda, Fernando Haddad, na tarde desta terça-feira, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, falou que o Congresso do país tem um perfil reformista e que é preciso fazer a "manutenção" dos projetos que foram aprovados recentemente no país, como o marco legal do saneamento, a capitalização da

Eletrobras e a autonomia do Banco Central.

- Há também outros tantos projetos importantes na mesa de negociação da Câmara e do Senado que é o anseio daqueles que produzem no Brasil, que geram emprego, tanto novos projetos, mas também a manutenção de uma realidade recente do Brasil, com votações importantes que o Congresso fez e realidades que se tornaram realidade, como marco legal do saneamento, capitalização da Eletrobras, autonomia do Banco Central, que são temas que já enfrentamos e consideramos realidade.

Em recado indireto ao governo, ele indicou que não trabalhará para que ocorram mudanças nesses projetos já aprovados.

- O que nós objetivamos é a permanência dessa realidade sem prejuízo de modificações que possam ser feitas pelos instrumentos próprios, mas o reconhecimento de uma realidade reformista do Congresso Nacional.

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), reforçou que o arcabouço fiscal será votado entre hoje e quarta-feira. Essa decisão vai depender da reunião de líderes que ocorre nesta tarde, na qual também serão discutidas eventuais mudanças no texto do relator Cláudio Cajado (PP-BA).

— O arcabouço será votado hoje ou amanhã, vai depender da reunião de líderes que vai acontecer daqui a pouco — disse Li

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/05/2023*

## COMISSÃO DO SENADO ADIA VOTAÇÃO DE PROJETO QUE PRORROGA DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTOS

Pedido foi feito pelo senador Jaques Wagner, líder do governo na Casa, medida vale para 17 setores da economia que mais empregam no país e vigora até o final do ano

*Por Manoel Ventura — Brasília*



*Comissão de Assuntos Econômicos do Senado discute desoneração da folha de pagamentos Pedro França/Agência Senado*

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado adiou votação, prevista para esta terça-feira, do projeto de lei que prorroga até 2027 a desoneração da folha de pagamentos para 17 setores da economia que mais empregam. Agora, a análise está prevista para a próxima semana.

O adiamento foi feito por conta de um pedido de vista



do líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA). O relatório foi apresentado pelo senador Angelo Coronel (PSD-BA).

A desoneração existe desde 2011 e, em 2021, foi prorrogada por mais dois anos, com previsão para encerrar este ano. No entanto, segundo o senador Efraim Filho (União-PB), autor do projeto, o benefício precisa ser ampliado para assegurar o funcionamento de empresas e postos de trabalho. De acordo com ele, o fim da desoneração poderia levar ao fechamento de 600 mil vagas de trabalho.

O projeto tramita na CAE de forma terminativa. Ou seja, sendo aprovado, vai direto para a Câmara, se não houver um pedido conjunto de senadores para que o texto seja analisado pelo plenário do Senado.

O Ministério da Fazenda tenta barrar a desoneração no formato proposto pelo Senado, mas ainda não propôs alternativas. O governo tenta fazer com que essa questão seja discutida no âmbito da reforma tributária.

Entre os setores impactados, estão calçados, comunicação, call centers, serviço de tecnologia da informação, serviço de tecnologia de comunicação, confecção/vestuário, construção civil, empresas de construção e obras de infraestrutura, couro, fabricação de veículos e carroçarias, máquinas e equipamentos, têxtil, transporte metroferroviário de passageiros, transporte rodoviário coletivo e transporte rodoviário de cargas. Juntos, esses segmentos da economia empregam mais de 6 milhões de pessoas.

Esses setores não deixam de pagar impostos. Por esse regime, as empresas podem substituir a contribuição previdenciária, de 20% sobre os salários dos empregados, por uma alíquota sobre a receita bruta, que varia de 1% a 4,5%.

No parecer, o senador Angelo Coronel afirma que “embora o gasto tributário da desoneração seja estimado pela Receita Federal do Brasil em R\$ 9,4 bilhões, o efeito positivo à economia supera os R\$ 10 bilhões em arrecadação — considerando o acréscimo de mais de 620 mil empregos dos 17 setores desonerados em 2022 e o decorrente crescimento de receitas advindas de impostos e contribuições”.

### **Geração de empregos**

Coronel afirmou que esses 17 setores desempenham papel fundamental à economia e que a desoneração vai permitir gerar empregos.

— Nós vamos manter a base, os 17 segmentos, isso não pode ser mudado. O que o governo estava querendo que fosse apreciado junto com a reforma tributária. Mas qual reforma? Não pode ter essa incerteza — disse ele.

Autor do projeto, o senador Efraim, afirma que é necessário manter a desoneração diante do cenário de inflação e juros altos e das incertezas da economia mundial. Segundo ele, a medida “vai ao encontro do princípio constitucional da busca do pleno emprego”.

— Esse projeto é de ganha-ganha. É bom para quem produz, para quem empreende, para quem trabalha e até para o governo. Esse projeto talvez seja a política pública mais eficiente para geração de oportunidades e geração de postos de trabalho. A gente está falando não apenas sobre o que vai ser gerado, mas aquilo que não vai ser perdido — disse Efraim.

O relator acrescentou uma mudança em seu parecer, reduzindo a alíquota da contribuição previdenciária sobre a folha de 20% para 8% aos municípios com populações inferiores a 142.633 habitantes.

### PARA GARANTIR PEDÁGIO BAIXO EM LEILÕES DE RODOVIAS, UNIÃO PODERÁ PAGAR PARTE DAS OBRAS DE CONCESSÕES

Governo prepara um novo modelo para estimular investimentos privados em estradas, aproveitando maior espaço para investimentos públicos que será consolidado pelo novo arcabouço fiscal

Por Manoel Ventura — Brasília



**Rodovia Rio-Santos, concedida em 2021, testa pedágios sem cabines, que o governo atual quer estimular para baixar tarifas Domingos Peixoto/Agência O Globo**

O governo Lula prepara um novo modelo para estimular concessões de rodovias federais, numa tentativa de destravar investimentos privados em infraestrutura no país. O Ministério dos Transportes ganhou do presidente a missão de garantir tarifas mais baixas aos usuários em novas concessões e, por isso, estuda uma série de novidades para os próximos leilões.

Uma das saídas planejadas é injetar recursos públicos nos contratos de concessão, ajudando empresas vencedoras dos leilões a fechar as contas para garantir obras específicas dos projetos, como túneis e infraestruturas com alto risco financeiro associado. O governo também quer estimular inovações, como cobrança eletrônica de pedágio, sem cabines e cancelas.

O plano será apresentado em junho, juntamente com uma carteira de cerca de 20 rodovias do país a serem leiloadas até 2026 — o número exato ainda não está fechado, porque depende de estudos técnicos. Esse pipeline é capaz de levantar R\$ 200 bilhões em investimentos, estimou o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, ao GLOBO.

O BNDES fará parte do processo, facilitando o financiamento dos projetos, que teriam parte da conta paga pela União. O governo espera consolidar, com o novo arcabouço fiscal, um espaço para ampliar investimentos públicos em infraestrutura.

Segundo o secretário, o governo buscará pedágios “adequados” à situação socioeconômica de cada região e ao uso da estrada (turismo ou transporte de carga por exemplo):

— A gente está trabalhando com tarifas com preços compatíveis com a realidade econômica de cada local.

Pensa em terceirizar os afazeres da casa? Não contrate serviços domésticos antes de ler este guia. Injetar recursos públicos nos contratos é uma das soluções a que o governo chegou nos estudos para viabilizar a volta dos leilões com foco na menor tarifa ao usuário, criticado em gestões anteriores do PT.

A visão é a de que um dos motivos que encarecem o pedágio é a necessidade de a concessionária investir em obras estruturantes no longo prazo sem clareza sobre os custos no momento do leilão. Nesses casos, na hora de fazer um lance, a empresa costuma precificar na tarifa os riscos das obras ao longo do contrato.

— A concessão com aporte de recursos públicos seria em momentos específicos do contrato. A gente está estudando várias hipóteses, em várias situações. Para cobrir algum tipo de risco geológico, por exemplo — diz o secretário. — Se não dermos tranquilidade para o (agente) privado de que vou cobrir a diferença, o que ele vai fazer no leilão é absorver o risco e ter uma tarifa alta.

#### Cardápio de soluções



Em alguns casos, o dinheiro público entraria quando os estudos de viabilidade econômica identificarem que são necessárias tarifas consideradas muito altas pelo governo para colocar o projeto de pé. Nessas situações, um aporte federal faria o preço do pedágio cair.

— Vamos procurar trabalhar com preço de tarifa por quilômetro de acordo com a capacidade de cada região. Então, para fazer isso, é necessário, em alguns lugares, eu colocar um aporte para equilibrar esse fluxo financeiro e dar condição tarifária — disse Santoro, sem estimar percentuais dos investimentos de uma concessão que poderiam ser assumidos pela União.

A intenção do Ministério dos Transportes é ter um cardápio de soluções para serem usado de formas distintas e complementares, dependendo do caso de cada rodovia.

### Dez leilões em dois anos

O governo quer leiloar ainda neste ano ao menos quatro rodovias. O primeiro certame será o do lote 1 do Sistema Rodoviário do Paraná, marcado para 25 de agosto. Na sequência, vêm o lote 2 das rodovias paranaenses, a BR-040 (Rio-Belo Horizonte) e a BR-381, em Minas. Em 2024, são previstos mais seis leilões, mesmo número de toda a gestão de Jair Bolsonaro (PL).

André Luiz Freire, sócio da área de infraestrutura e energia do escritório de advocacia Mattos Filho, diz que o governo precisa dar sustentabilidade às concessões no longo prazo para ter leilões bem-sucedidos. Ele explica que exigir uma tarifa muito baixa gera o risco de o concessionário ficar sem recursos em momentos de solavanco na economia, prejudicando as melhorias e serviços nas estradas.

Ele vê apetite no setor privado, a depender das mudanças no modelo:

— Tem muitos fundos e empresas novas querendo entrar no mercado de rodovias. Mas o apetite depende da modelagem. Não adianta apertar muito no total de investimentos e no retorno porque o investidor vai fazer as suas análises. Tudo depende do projeto.

### Sem duplicação obrigatória

Uma decisão já tomada pelo governo nos novos editais é não obrigar investimentos para duplicar todas as estradas concedidas. Isso foi uma marca, por exemplo, de leilões feitos no governo de Dilma Rousseff (PT). Muitos investimentos não saíram do papel por fatores como frustração de tráfego com a retração da economia, entraves ambientais e falta de financiamento.

— Nem sempre duplicar é a solução. Às vezes, duplicar ela toda encarece demais a rodovia, a tarifa. Não precisa neste momento fazer isso. Uma terceira faixa gera uma grande melhoria. A gente está trabalhando com esse conceito também — disse o secretário.

### Pedágio sem cabine

Outro ponto que está sendo analisado é dar mais flexibilidade aos contratos. Os atuais são considerados pouco maleáveis, não abrem espaço nem para a inserção de novas tecnologias. Os novos leilões vão prever, por exemplo, o uso do sistema de pedágio conhecido como free flow.



**Pagamento do pedágio eletrônico acontece de duas maneiras: por meio da leitura de uma TAG (etiqueta eletrônica) ou pela leitura da placa — Foto: Divulgação/CCR RioSP**

É uma forma de pagamento automático das tarifas, sem as tradicionais praças de pedágio com cabines e cancelas localizadas em determinados pontos das estradas concedidas. A estrutura é formada por um pórtico com câmeras e antenas capazes de identificar os veículos por placas e tags e mandar a conta para o motorista ou proprietário.



Esse modelo reduz o pedágio de 15% a 20%. Todos os veículos pagam tarifa pelo trecho rodado. Nas vias convencionais, quem trafega só entre duas praças de pedágio acaba não pagando. O modelo está em teste num trecho da Rio-Santos (BR-101). Entre outras inovações a serem estimuladas estão drones de vigilância.

### **Renegociação de concessões antigas**

Freire também chama a atenção para a necessidade de solução de problemas nos atuais contratos de concessão, ainda em vigor. O governo discute com quatro concessionárias, além da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), soluções consensuais para estradas em processos de relicitação ou caducidade, que passarão pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Fazem parte da iniciativa ECO101, à frente da BR-101 entre Espírito Santo e a Bahia; MSVIA, da BR-163 em Mato Grosso do Sul; Arteris Fluminense, da BR-101 no trecho do Rio; e ViaBahia, do sistema formado por diversos trechos no estado.

— Dois terços dos contratos atuais de concessão estão com problemas. E o terço que não está vai ficar. Por diversos fatores, mas um é a regulação muito fechada. Lista tudo o que precisa ser feito, mas, em qualquer choque econômico não tem mecanismos de correção. Apenas essas negociações vão destravar R\$ 40 bilhões em investimentos — diz o secretário George Santoro.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/05/2023*

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

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **ARCABOUÇO FISCAL: 25 DAS 40 EMENDAS APRESENTADAS AO TEXTO QUEREM ENDURECER NOVA REGRA**

Segundo levantamento da Warren Rena, entre os pedidos de mudança feitos pelos partidos estão a redução do limite de crescimento dos gastos e aperto nos gatilhos em caso de descumprimento da meta

*Por Adriana Fernandes e Mariana Carneiro*

BRASÍLIA – A maioria das 40 emendas (pedidos de alteração) apresentadas pelos deputados ao relatório do projeto do arcabouço fiscal na Câmara tem como alvo tornar a nova regra fiscal mais restritiva. Entre as medidas está a retirada de brecha para que o aumento de despesas seja, excepcionalmente, de 2,5% acima da inflação em 2024, o máximo permitido pelo desenho do novo marco para as contas públicas.

Levantamento da equipe do economista-chefe da corretora Warren Rena, Felipe Salto, mostra que 25 emendas (62,5% do total), propõem um aperto da regra. Um segundo grupo de 12 emendas (30%) contém medidas expansionistas em relação ao texto do relator do projeto, Cláudio Cajado (PP-BA). Outras três emendas (7,5%) têm viés neutro do ponto de vista dos efeitos esperados a partir da aprovação do novo arcabouço fiscal.

Segundo relatório da Warren, os parlamentares de oposição ao governo Lula optaram por apresentar emendas no sentido de endurecer os parâmetros ou as regras contidas no projeto. Das regras classificadas pela Warren Rena como “restritivas”, há as que buscam reduzir o limite inferior e o limite superior do intervalo para o crescimento de despesas, ou mesmo extinguir o piso de 0,6%.

Pelo projeto, o crescimento das despesas de um ano para outro será limitado a 70% da variação da receita dos 12 meses acumulados até junho do ano anterior. O teto de gastos poderá variar de 0,6% (piso) a 2,5% (máximo) acima da inflação, a depender da arrecadação.

A exceção, que amplia o espaço para correção dos gastos em 2,5% logo na largada da nova regra, ganhou destaque após reportagem do Estadão, na semana passada, mostrar o impacto de brechas incluídas no parecer a pedido do governo. Esses pontos não haviam sido detalhados pelo relator e sua equipe, pegando parlamentares de surpresa. Na noite de ontem, após uma reunião como o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, o relator disse que fará ajustes no texto para deixar mais claro esse ponto da nova regra fiscal.

Dentre as emendas apresentadas, há medidas restritivas que propõem alterações nos gatilhos (ações de controle de gastos a serem acionadas quando o governo não cumprir as metas fiscais estabelecidas. Uma delas vincula a trajetória da Dívida Bruta do Governo ao limite para gastar, tornando-o mais restritivo quando o endividamento ultrapassar 80% do Produto Interno Bruto (PIB).



**Felipe Salto, economista-chefe da Warren Rena. Avaliação da corretora, a julgar pelas declarações do relator, é que dificilmente as emendas com viés mais expansionista serão incorporadas ao texto final. Foto: Dida Sampaio/Estadão**

### Preocupações

Segundo Salto, há quatro preocupações contidas nas emendas classificadas como “restritivas”: despesas excluídas do novo limite de gastos; suplementação (aumento do espaço fiscal) baseada no diferencial de inflação do meio e do fim do ano; gasto extra com investimentos em caso de superação da meta de primário; e a regra de contingenciamento (bloqueio preventivo de recursos).

Pelo relatório, a inflação usada para corrigir as despesas será calculada num período de 12 meses até junho do ano anterior. No caso de o IPCA do ano ficar maior, o diferencial poderá se tornar expansão de despesas. É o que o Salto tem chamado de suplementação.

“A questão da suplementação, particularmente, é de fato preocupante”, diz o economista no relatório. Pelas contas do economista, essa possibilidade de suplementar o Orçamento com base no diferencial de inflação para 2024, mantendo esse incremento para calcular o limite de gastos de 2025, expandiria o espaço no limite de gastos em R\$ 8,4 bilhões ao ano na média de 2024 e 2032.

### Emendas ‘expansionistas’

No grupo das emendas classificadas como “expansionistas”, estão aquelas que tratam da retirada de despesas do limite de gastos, como os aportes de capital do Tesouro nacional em empresas estatais e o piso da enfermagem. Também há uma emenda para retirar o Bolsa Família do limite de gastos e outra para “blindar” o programa de eventual acionamento dos gatilhos.

“As emendas concentraram-se em ações para restringir o limite de gastos. A tendência, a meu ver, é que o arcabouço fiscal seja aprovado em bases intermediárias, nem tanto ao mar nem tanto à terra. O que fará a diferença, de fato, será a execução da política fiscal. A lei complementar será um bom primeiro passo”, disse Salto ao Estadão.

Os temas que mais aparecem nas emendas são: a) exceções ao limite de gastos (14 emendas); b) investimento (5 emendas); c) banda do limite de gasto (5 emendas); d) gatilhos (3 emendas); e) regra de suplementação (2 emendas); f) regra dos 95% (2 emendas); g) regra de gastos em 2024 (2 emendas); contingenciamento (2 emendas); h) meta de resultado primário (2 emendas); i) regra de gastos (2 emendas); j) Fundo Constitucional do Distrito Federal (FCDF) (1 emenda); e k) Bolsa Família (1 emenda).

Na avaliação da Warren, a julgar pelas declarações do relator, dificilmente as emendas com viés mais expansionista serão incorporadas ao texto final. Para a Warren, as emendas restritivas poderão melhorar as perspectivas de ajuste fiscal decorrentes do novo arcabouço fiscal.

Uma das preocupações apontadas é o dispositivo que permite que a regra de punição em caso de descumprimento da meta de resultado primário seja efetuada apenas dois anos após o não cumprimento da regra fiscal, como mostrou o Estadão. Nesse caso, o crescimento das despesas de um ano para outro cairia de 70% para 50% da variação da receita.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/05/2023*

## **LULA VEM A SÃO PAULO PARA ANUNCIAR MEDIDAS DE INCENTIVO À INDÚSTRIA E, TALVEZ, O ‘CARRO POPULAR’**

A poucos dias da data prevista para a divulgação do ‘pacote’ ainda há discussões sobre as fórmulas a serem adotadas, principalmente aquelas que podem baixar os preços dos automóveis de entrada

*Por Cleide Silva e Adriana Fernandes*

SÃO PAULO E BRASÍLIA – O presidente Luiz Inácio Lula da Silva confirmou presença no evento em São Paulo, na quinta-feira, 25, em que está previsto o anúncio de medidas para reaquecer o setor industrial, em especial o automotivo. Há uma grande expectativa em torno de incentivos para reduzir os preços dos chamados “carros de entrada”, ou “populares”. Hoje, os dois modelos novos mais baratos à venda no País custam quase R\$ 70 mil.

Fontes envolvidas nas discussões, contudo, afirmam terem dúvidas se o plano para o “carro de entrada mais barato”, termo agora adotado pelo Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), será apresentado durante o evento que comemora o Dia da Indústria pois há vários itens pendentes.

Para atingir preços de até R\$ 60 mil, como gostaria o governo, é preciso um pacote que envolva redução de tributos, crédito mais em conta, corte na margem de lucro de montadoras e de revendas e retirada de itens que encarecem os automóveis, como ar-condicionado e vidros e travas elétricos. Ao que parece, não se chegou ainda a essa fórmula.

Há várias propostas em discussão, desde medidas de curto prazo – como eventuais desonerações tributárias – até questões mais estruturantes, como um plano de descarbonização, esse mais relacionado à segunda fase do programa Rota 2030, já em negociação entre montadoras e Mdic. A intenção é incentivar a produção local de carros híbridos flex e, futuramente, de elétricos.

A discussão sobre o “carro popular” veio à tona mais fortemente após declarações do presidente Lula sobre o elevado preço dos modelos de entrada no Brasil, entre R\$ 70 mil a R\$ 90 mil. O tema não tem unanimidade dentro da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), a ponto de a entidade não estar envolvida diretamente nas discussões.

O que estaria mais adiantado para o anúncio desta semana, segundo fontes do mercado, é a criação de linhas de financiamento para a indústria de transformação via BNDES e depreciação acelerada imediata, um benefício fiscal de estímulo a investimentos para a renovação de máquinas e equipamentos.



***Depreciação acelerada para novos investimentos em compra de máquinas é uma das medidas em estudo***  
***Foto: Christiano Diehl Neto/Hyundai***

Hoje, as empresas podem abater do imposto a pagar os investimentos feitos na compra de máquinas e equipamentos. Normalmente o processo leva 10 anos. O decreto em estudo prevê a depreciação já no primeiro ano. A medida não é considerada uma renúncia fiscal (o efeito é no fluxo das receitas ao longo do tempo), mas implica em redução de receita. No

radar do governo também está a simplificação do processo de busca e apreensão de veículos financiados que deixaram de ser pagos.

### ‘Plano indústria’

Também está em estudo a criação de um “plano indústria”, nos moldes do “plano safra”, mas também não se sabe se será anunciado nesta semana. A medida consta de uma lista de propostas para fortalecer o desenvolvimento tecnológico da indústria que será entregue ao governo pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), que vai sediar o evento de quinta-feira.

A entidade afirma acreditar que o BNDES pode recuperar sua competência de desenhar e implementar políticas de financiamento do investimento. “É fundamental, nesse sentido, desenvolver um “Plano Indústria” para setores/áreas prioritárias como indústria 4.0/digitalização, inovação tecnológica, transição energética/sustentabilidade ambiental, utilizando o precedente dos programas para a agropecuária no Plano Safra, que oferecem taxas de juros incentivadas”.

O texto também tem propostas como reformulação da Taxa de Longo Prazo (TLP), incentivos à inovação e desenvolvimento tecnológico, manufatura avançada, instituições financeiras de desenvolvimento e mercado de capitais e crédito corporativo de longo prazo.

Lula participará da abertura do evento, prevista para às 9h, que terá também as presenças do vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Geraldo Alckmin, do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, do presidente do BNDES, Aloizio Mercadante e do presidente da Fiesp, Josué Gomes da Silva, conforme adiantado pelo Estadão na quarta-feira, 17.

Na sequência serão realizados debates sobre nova política industrial, reforma tributária para o crescimento econômico, desindustrialização e os novos desafios da geopolítica, financiamento para o desenvolvimento da indústria e fortalecimento das pequenas e médias empresas – segmento que também deverá ter algum pacote específico de ajuda. O evento será encerrado às 17h pelo governador Tarcísio de Freitas./ COLABOROU MARIANA CARNEIRO

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/05/2023*

## **BANCOS PASSARÃO A TER QUE COMPARTILHAR ENTRE SI DADOS SOBRE FRAUDES, DETERMINA BANCO CENTRAL**

Prazo de implementação da norma é de 1º de novembro de 2023

*Por Thais Barcellos*

As instituições financeiras e demais autorizadas a funcionar pelo Banco Central (BC) passarão a ter que compartilhar entre si dados e informações sobre fraudes no Sistema Financeiro Nacional (SFN) e no Sistema de Pagamentos Brasileiro (SPB), informou o BC nesta terça-feira, 23. O prazo de implementação da norma é de 1º de novembro de 2023.



***Instituições financeiras passarão a ter que compartilhar entre si dados e informações sobre fraudes Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil***

A obrigatoriedade faz parte de uma regulamentação aprovada pelo BC e o Conselho Monetário Nacional (CMN) para ampliar a capacidade de prevenção a fraudes no sistema financeiro, por meio da redução da assimetria de informação no acesso a dados utilizados para subsidiar procedimentos e controles das instituições. “A norma permitirá o aprimoramento da capacidade das instituições supervisionadas de prevenção de fraudes, bem como melhorar seus controles internos”, disse o BC, em nota.

Haverá um rol mínimo de informações a serem compartilhadas. São elas: a identificação de quem teria executado ou tentado executar a fraude; a descrição dos indícios da ocorrência ou da tentativa de fraude; a identificação da instituição responsável pelo registro dos dados e das informações; e a identificação dos dados da conta destinatária e de seu titular, em caso de transferência ou pagamento de recursos.

Segundo a autarquia, as instituições reguladas são responsáveis pela utilização dos dados e das informações obtidas em consulta ao sistema eletrônico, bem como pela preservação de seu sigilo bancário.

Além disso, as instituições deverão obter de seus clientes consentimento para tratamento e compartilhamento dos dados de fraudes, a constar em contrato firmado com cláusula de destaque.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/05/2023*

## AXIS RENOVÁVEIS VAI INVESTIR R\$ 80 MILHÕES EM USINAS SOLARES EM SÃO PAULO

Empresa tem outros quatro projetos planejados, num total de R\$ 48 milhões

*Por Luciana Collet*



**São Paulo virou maior polo de geração distribuída do País. CREDITO DIVULGAÇÃO/Engie Foto: undefined / undefined**

A empresa de geração de energia solar distribuída Axis Renováveis vai investir mais de R\$ 80 milhões na construção de seis usinas fotovoltaicas no Estado de São Paulo. Juntas, as usinas terão potência total de 17,5 megawatts-pico (MWp) e deverão ser energizadas até o fim do ano. Adicionalmente, a empresa tem outros quatro projetos

planejados para o Estado que, se aprovados, receberão um aporte adicional de R\$ 48 milhões, com potência instalada total de 11 MWp e capacidade.

Segundo o cofundador e diretor da Axis Rodrigo Marcolino, após recentes mudanças regulatórias e tributárias, o Estado de São Paulo se tornou uma das áreas prioritárias de interesse das empresas para investimentos. Ele se referiu ao fato de que a lei 14.300/2022, conhecida como marco regulatório da mini e micro geração distribuída, resultou em uma “redistribuição no mapa de calor da viabilidade” dos sistemas de geração distribuída (GD) no Brasil, aumentando a viabilidade em algumas áreas de concessão e diminuindo em outras.

Recentemente o governo paulista equiparou as regras para diferimento e isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para sistemas de geração própria de energia com até 5 megawatts (MW) de potência instalada, tornando mais atrativa a instalação de usinas de geração compartilhada no Estado. Na prática, isso tornou a energia solar em São Paulo tão competitiva como em estados que já isentavam os geradores fotovoltaicos deste imposto, como Minas Gerais.

Marcolino diz que a Axis já enxergava o potencial do Estado de São Paulo e que a medida incentivou mais investimentos. “Ficou melhor, empreendimentos maiores, e de outras modalidades de compensação, geração compartilhada, atendimento a múltiplas unidades consumidoras, passaram a ser elegíveis também e portanto investimentos passaram a ser viabilizados também”, disse.

São Paulo virou maior potência em sistemas de geração distribuída



Antes mesmo da mudança tributária, São Paulo já vinha despontando como um dos principais estados para geração distribuída, em capacidade instalada e no início deste ano assumiu a liderança, com maior potência instalada de sistemas de GD, conforme dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), superando Minas Gerais. Atualmente, possui 317,9 mil sistemas, que somam 2,9 gigawatts (GW), dos quais 2,88 GW são na fonte solar fotovoltaica. Esses sistemas atendem 374,9 mil consumidores.

A Axis Renováveis, atua no mercado de geração distribuída desde 2015 e possui hoje projetos em 19 Estados brasileiros, com mais de 100 MWp. A empresa opera um modelo de “locação de equipamentos e prestação de serviços” para autoconsumo remoto, com o qual atende grandes empresas como Raia Drogasil, Localiza, Renner, Raízen, L’Oréal, Votorantim Cimentos, TIM, Smart Fit, Burguer King.

Já os empreendimentos em construção e previstos para entrar em operação neste ano vão operar majoritariamente no modelo de geração compartilhada, para atender pessoas físicas e jurídicas de pequeno porte. Apenas parte será destinado para autoconsumo remoto para empresas de maior porte. “Para o que é autoconsumo remoto os empreendimentos estão 100% locados, mas para o que é geração compartilhada tem uma fração relevante locada, mas ainda tem espaço nas usinas para alugar”, comentou Marcolino.

Ele contou que a Axis tem negociado parcerias com empresas e associações, como canais para disponibilizar a locação dos equipamentos para pessoas físicas. Ele não revelou nome dos potenciais parceiros em São Paulo, mas sinalizou que o acordo seria semelhante ao fechado entre a Localiza e a Leve Energia Renovável, plataforma de energia solar por assinatura do mesmo grupo da Axis, que permitiu a oferta dos serviços do grupo aos funcionários da empresa e seus familiares.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/05/2023*

## **SANEAMENTO: GOVERNO QUER ESTATAIS DE VOLTA AO JOGO, MAS SAÚDE FINANCEIRA DAS EMPRESAS VIRA ENTRAVE**

Análise detalhada do balanço de 25 estatais mostra que parte das empresas apresentou uma deterioração em indicadores financeiros nos últimos anos

*Por Luiz Guilherme Gerbelli e Renée Pereira*

No momento em que o governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT) tenta recolocar as estatais de saneamento de volta ao jogo, boa parte das empresas públicas de água e esgoto apresentou uma deterioração em indicadores financeiros nos últimos anos. Além de representar uma limitação na capacidade para atender e expandir os serviços para a população, a saúde financeira das empresas é o principal requisito definido pelo novo marco regulatório para a permanência das estatais no setor.

Uma análise detalhada do balanço de 25 estatais, realizada por Ricardo Gomide, que faz parte da liderança do Novo na Câmara, mostra que quase metade das companhias - 11 empresas - não atende aos requisitos do Decreto 10.710, que cria metodologias de avaliação da capacidade econômico-financeira das empresas para universalizar os serviços.

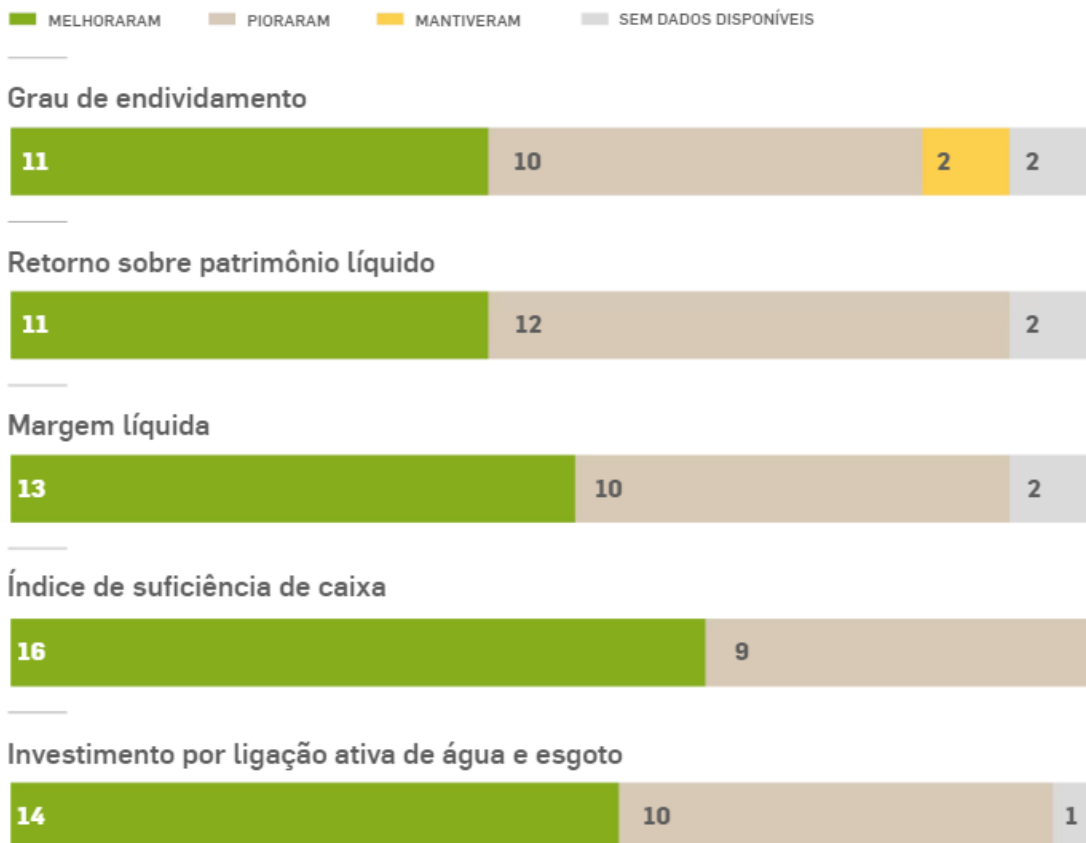
Segundo ele, as empresas com as piores condições financeiras são também as que menos atendem aos serviços de esgoto. De acordo com os dados, em alguns casos a variação da população atendida por água e esgoto caiu no período, como é o caso de Agespisa (PI) e Copanor (MG).

O levantamento foi feito com base nos dados do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (Snis), cujas informações são públicas. Além do grau de endividamento, o trabalho mostra o retorno sobre patrimônio líquido, margem líquida, índice de suficiência de caixa e investimentos entre 2019 e 2021.

No quesito margem líquida, seis não cumpriram as exigências; nos níveis de endividamento, quatro não atenderam; no retorno sobre o patrimônio, quatro; e no índice de caixa, nove. Em muitos desses indicadores, ao invés de melhorar as contas das estatais pioraram.

### Desempenho das estatais

Fatia considerável das companhias públicas não consegue melhorar em quesitos importantes do marco do saneamento



Fonte: Ricardo Gomide

ESTADÃO

“A questão é que, se a empresa não atende aos requisitos de capacidade econômico-financeira, não vai conseguir atender a população”, diz Gomide. Ele afirma que hoje boa parte da receita das empresas acaba sendo destinada ao pagamento de salários dos funcionários. Para alterar esse cenário, seria necessária uma mudança na gestão das companhias de forma a sanar as contas e investir na expansão dos serviços. “Hoje vejo zero chance dessas empresas conseguirem cumprir as metas de universalização.”

Sancionado em 2020, o marco tem como principal objetivo universalizar os serviços de água e esgoto por meio da maior competição e melhora da regulação, abrindo espaço para a iniciativa privada, dado que, sozinha, as estatais não terão condições de cumprir as metas estabelecidas.

Hoje, o País tem 35 milhões de brasileiros sem acesso à água tratada e 100 milhões sem coleta e tratamento de esgoto. Para alcançar a universalização dos serviços, o marco determinou que as empresas precisam demonstrar capacidade econômico-financeira com o objetivo de cumprir as metas estabelecidas: garantir que 99% da população tenha acesso a água tratada e que 90% do esgoto seja coletado até 2033.



“O Brasil tem um investimento médio em saneamento básico de R\$ 82 por ano por habitante. Para o País poder atingir as metas do marco legal do saneamento, é preciso ter, em média, R\$ 200 por ano por habitante de investimento em saneamento básico. E esse investimento só vai acontecer tanto com a presença do setor público como do setor privado”, afirma Luana Pretto, presidente do Instituto Trata Brasil.

### **Melhora não é garantia**

No estudo realizado por Gomide, os dados mostram, por exemplo, que a Sabesp, embora atenda a todos os requisitos do marco regulatório, apresentou uma piora em quatro dos quesitos analisados. No período, a estatal reduziu em 7% os investimentos por ligação de água e esgoto e registrou uma queda de 8,2% no retorno sobre o patrimônio líquido entre 2019 e 2021.

Procurada, a Sabesp não se manifestou. A companhia integra a lista de privatização do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos).

A melhora nos indicadores analisados pelo levantamento também não significa que a companhia está adequada ao marco do saneamento. A Agesipa teve um aumento da margem líquida em 11,2%, mas sem alcançar o estabelecido pela legislação. A companhia afirma que está sob nova gestão e também não quis se manifestar.

Um caso semelhante ocorre com a Copanor, de Minas Gerais, que apurou um crescimento de 9,7% no caixa, mas não cumpre o que determina o marco. A empresa não respondeu aos pedidos de entrevista.

Associação Brasileira das Empresas Estaduais de Saneamento (Aesbe), que representa as estatais, também foi procurada, mas não concedeu entrevista.

### **Sobrevida para as estatais**

No governo Lula, o desenho original do marco do saneamento nunca foi amplamente aceito. Decretos editados pelo presidente e, depois derrubados, em parte, pela Câmara dos Deputados, tentaram dar uma sobrevida para as companhias estatais. Agora, o tema será discutido no Senado.



**Deputados derrubaram decretos do presidente Lula sobre saneamento** Foto: GABRIELA BILO / ESTADAO

#### **Por meio de um projeto, os deputados derrubaram:**

- A possibilidade de que as empresas públicas estaduais de saneamento prestem serviços sem licitação nas regiões metropolitanas e nas microrregiões;

“Se a proposta for aprovada nesses termos (no Senado), isso trará dificuldade para as companhias estaduais participarem de um arranjo de prestação direta (sem licitação)”, afirma Fernando Vernalha, especialista em investimentos em infraestrutura pública do Vernalha Pereira Advogados. “Existem teses que fundamentam essa possibilidade, mesmo que o decreto caia. Mas é claro que vai prejudicar muito a segurança jurídica, para que as companhias estaduais participem de arranjos como esse.”

- A possibilidade de incluir contratos considerados precários ou vencidos no processo de comprovação da capacidade econômico-financeira;
- E a ampliação do prazo para a comprovação da capacidade econômico-financeira das companhias para 31 de dezembro deste ano.

“Esses três temas são os mais importantes que foram alterados com os decretos do governo federal. Se realmente esse decreto legislativo prosperar no Senado, essas normas caem”, diz Vernalha.



Na avaliação do sócio da GO Associados, Gesner Oliveira, o melhor caminho para o setor é o consenso e o aperfeiçoar o decreto, com medidas que ajudem na ampliação dos investimentos. “O Senado pode aproveitar pontos positivos dos decretos do Governo Lula, como o fim do limite de 25% para realização de Parcerias Público Privadas (PPPs). Saneamento é hoje um dos setores que mais tem parcerias no País.”

Para ele, o governo não deveria mexer numa regra que estava indo bem. “O marco não é fruto do Bolsonaro. Só foi aprovado no governo Bolsonaro. Muitas estatais, do jeito que estão, não conseguem tocar os investimentos necessários para a universalização.”

O diretor executivo da Associação das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon), Percy Soares Neto, diz que o ideal é que haja um posicionamento rápido do Senado para que as regras do jogo sejam claras. “O setor precisa de segurança jurídica. As discussões geram insegurança.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/05/2023*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### DEMONSTRAÇÃO DE UNIÃO CONTRA CHINA E RÚSSIA NO G-7 DEVE SER SEGUIDA DE AÇÃO

Países de economias mais desenvolvidas terão de convencer emergentes que teriam como compensar um afastamento entre eles e Pequim

*Por Financial Times*

Grandes reuniões de cúpula das nações mais ricas e mais poderosas do mundo são, muitas vezes, criticadas devido à falta de resultados que extrapolem promessas de cooperação vagas e simbólicas oportunidades de tirar fotos. Mas, em uma época de profundas divisões geopolíticas - com as duas maiores economias do mundo em choque e com a persistência da agressão da Rússia na Ucrânia -, essas reuniões assumem maior relevância como fatores passíveis de contribuir para evitar a desunião.

A reunião do G-7 no Japão, no fim de semana, obteve conquistas notáveis. A cúpula culminou em um enfoque amplo, mas mais unificado, da parte dos países-membros sobre a guerra na Ucrânia e a crescente assertividade da China. A convergência não deve ser considerada ponto pacífico. Mas, em última instância, o sucesso da cúpula de Hiroshima será determinado pela capacidade de converter comunicados oficiais em ação global - e há muito trabalho a ser feito.

A cúpula fez um bem-vindo esforço pela ampliação do apoio internacional à Ucrânia. O G-7 reafirmou o compromisso de enfrentar a agressão de Vladimir Putin, e o convite ao presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, também foi importante. Proporcionou a Zelensky uma plataforma global para pressionar em favor de sua agenda para a paz na Ucrânia junto aos líderes também convidados das potências emergentes - que são muito mais céticos. A decisão dos EUA de apoiar aliados com o fornecimento de caças F-16 e com o auxílio ao treinamento de pilotos ucranianos, juntamente com a concessão de um novo pacote de ajuda militar de US\$ 375 milhões de Washington, representou também um empurrão para Kiev.

Sobre a China, o grupo criticou o uso, por Pequim, de “coerção econômica” e o conclamou a lançar mão de sua influência para pressionar a Rússia a retirar soldados da Ucrânia e defendeu uma “solução pacífica” para as tensões com Taiwan. O aspecto mais significativo foi a “eliminação dos

riscos” nas relações econômicas com a China, em vez do “descolamento” - conforme apelos da presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen. Em vista da divergência dos interesses econômicos, o Ocidente tem se revelado confuso diante da melhor maneira de abordar o amplo domínio estatal da China sobre cadeias de suprimentos decisivas, e de desescalar as tensões com Pequim.

Obter o apoio do chamado “Sul Global”, no entanto, continuará a ser um grande desafio para o G-7. Os laços econômicos entre esses países e a Rússia e a China constituem uma barreira. De fato, a Índia tem-se empanurrado de petróleo russo barato, e o comércio bilateral entre Brasil e China disparou. Pelo fato de a China também estar construindo portos e distribuindo bilhões em ajuda e em investimentos por toda a América Latina, África e Sudeste Asiático, um diálogo mais sólido ficará circunscrito a certos limites.

O sucesso da estratégia do G-7 de “eliminar o risco” dos laços com a China dependerá também da existência de entendimento sobre o que isso significa, exatamente. Também não será tarefa simples desescalar as tensões com a China. De fato, no domingo, Pequim vetou o acesso à sua infraestrutura aos produtos da fabricante americana de chips Micron Technology.

Com a cúpula do G-20 agendada para se realizar em Nova Déli neste ano, o desafio agora é mostrar ao “Sul Global” que ele não é simplesmente algo secundário. Um enfoque unificado sobre a Rússia e a China entre sete das principais potências econômicas mundiais representa um passo na direção certa. Mas para consolidar um bloco compacto global, o G-7 terá de fazer com que suas palavras sejam acompanhadas por dinheiro e maiores detalhes.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 23/05/2023*

## **AÇÃO DE LULA PARA QUE PETROBRAS EXPLORE FOZ DO AMAZONAS DEMONSTRA TOM POLÍTICO ACIMA DO VIÉS TÉCNICO, DIZEM ESPECIALISTAS**

A possível insistência de Lula para que a Petrobras explore a Foz do Amazonas demonstra que o tema é conduzido com viés político, segundo advogados

*Por Kariny Leal e Juliana Schincariol — Do Rio*



**Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante declaração à imprensa, no Japão — Foto: Ricardo Stuckert/PR**

A possível insistência do presidente Luiz Inácio Lula da Silva para que a Petrobras explore a Foz do Amazonas (AP), apesar da negativa do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), demonstra que o tema está sendo conduzido com viés político e não técnico, na visão de advogados especialistas no setor. Lula disse, no domingo (21), em Hiroshima, no Japão, que vai se inteirar sobre o tema para que depois o governo decida se libera a exploração na Foz do Amazonas, uma região sensível do ponto de vista ambiental.

“Lula quer dar uma orientação em relação ao licenciamento da Margem Equatorial”, diz Paulo Valois, sócio do Schmidt Valois Advogados. Em entrevista ao jornal “O Estado de S. Paulo”, no sábado (20), o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, reconheceu que considera explorar petróleo na Guiana e Suriname, caso não reverta a decisão do Ibama. Em relação a essa alternativa, Valois afirmou: “A possibilidade de a Petrobras explorar [a bacia da Foz do Amazonas] pela Guiana seria um retrocesso enorme. Nós perderíamos os royalties. O Estado brasileiro será afetado, os investimentos também”, diz Valois.

A declaração de Prates confirma os sinais de que a Petrobras pretende participar de leilões na Guiana, conforme informado pelo jornal “O Globo”. Segundo o jornal, fontes da estatal informaram



que a empresa comprou dados sísmicos da região antes da rodada de licitações de 14 blocos preparada pela Guiana, cuja data final de apresentação de propostas vai até 15 de julho. O leilão ocorre no modelo de partilha, já adotado no pré-sal no Brasil, em que parte dos ganhos vai para o caixa do governo. O Valor procurou a Petrobras ontem para tratar do tema, mas não teve retorno.

Giovani Loss, especialista em infraestrutura e energia do escritório de advocacia Mattos Filho, diz que petroleiras estrangeiras já realizam explorações na região no território da Guiana. “A Guiana tem feito exploração na mesma região com atração gigante de investimentos. Em caso de um evento poluidor por lá, isso vai afetar o Brasil da mesma forma. Estamos sofrendo os riscos sem o benefício correspondente”, diz o especialista.

“A percepção da indústria é que a decisão do Ibama foi mal feita. Temos escutado de players que a fundamentação do órgão ficou estranha, já que jogou a responsabilidade pela avaliação ambiental sobre a empresa, o que seria de responsabilidade do próprio governo”, diz Loss. Um dos argumentos apresentados pelo Ibama para a negativa da licença à Petrobras foi a ausência de uma Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAS). O Ibama cobrou o documento da estatal, mas segundo especialistas isso deveria ter sido feito pelo próprio órgão.

O advogado Saulo Stefanone Alle, do escritório Peixoto & Cury, defende que a decisão sobre explorar a Foz do Amazonas seja tomada a partir de um diálogo interministerial: “Frequentemente, tratamos desenvolvimento e meio ambiente em processos distintos. Os processos do Ibama são sempre do ponto de vista ambiental, de maneira muitas vezes isolada e paralela aos órgãos dos outros ministérios, como por exemplo o MME [Ministério de Minas e Energia].”

Gustavo Elias Macedo dos Santos, do GVM Advogados, afirma que o licenciamento ambiental é decidido pelo Ibama. Não existe, por exemplo, a possibilidade de se recorrer em outra esfera, mas é possível um pedido de reconsideração ao próprio Ibama, lembra. “Agora cabe à Petrobras fazer o pedido de reconsideração, demonstrar a segurança da atividade, e que todas as exigências foram cumpridas”, diz.

Thiago Pastor, sócio da área ambiental do Rolim, Goulart, Cardoso Advogados, defende que o indeferimento da licença por parte do Ibama é uma decisão técnica. “Decisões com caráter técnico raramente são revistas. A decisão [sobre a Petrobras] é do presidente do Ibama, um ato administrativo sujeito a recursos. Do ponto de vista estritamente jurídico, é possível [rever]”, diz.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 23/05/2023*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### JUÍZA GABRIELA HARDT ASSUME PROCESSOS DA LAVA JATO EM CURITIBA

Ela assume o lugar do juiz afastado Eduardo Appio  
*Por André Richter – Repórter da Agência Brasil - Brasília*

A juíza federal Gabriela Hardt assumiu hoje (23) a condução dos processos da Operação Lava Jato em Curitiba, após o Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) afastar o juiz Eduardo Appio.

No auge da Lava Jato, Gabriela atuou como substituta do ex-juiz Sérgio Moro na condução da investigação.

Na primeira decisão proferida ao retornar para a cadeira, a magistrada determinou a inclusão do Ministério Público Federal (MPF) na petição na qual Appio determinou a retomada da investigação



sobre o suposto uso de escutas ilegais na cela onde o doleiro Alberto Youssef ficou preso no início das investigações da Lava Jato.

O afastamento de Appio foi determinado após uma representação feita pelo desembargador Marcelo Malucelli que, no mês passado, pediu para deixar a relatoria de processos oriundos da operação após a divulgação de que ele teria relações pessoais com a família do senador Sergio Moro (União-PR). Malucelli chegou a anular uma decisão proferida por Appio na Lava Jato.

O afastamento de Appio foi baseado na acusação de que ele teria entrado em contato com o filho do desembargador para confirmar o parentesco entre os dois. O advogado João Malucelli é sócio de Moro em um escritório de advocacia.

A assessoria de imprensa da Justiça Federal em Curitiba informou que Appio não vai se manifestar sobre a decisão que o afastou.

*Fonte: Agência Brasil - DF*

*Data: 23/05/2023*

### **SP: METRÔ ROMPE CONTRATO COM CONSÓRCIO POR ATRASO EM OBRAS**

Decisão foi tomada devido à paralisação na Linha 17 – Ouro

*Por Daniel Mello - Repórter da Agência Brasil - São Paulo*

O Metrô de São Paulo publicou nesta terça-feira (23) a rescisão do contrato com o Consórcio Monotrilho Ouro (CMO) devido à paralisação das obras da Linha 17 – Ouro. O consórcio também foi multado em R\$ 118 milhões e está impedido de participar de novos contratos públicos por dois anos.

Segundo nota do governo de São Paulo, o consórcio, formado pelas empreiteiras KPE e Coesa, atrasou de forma injustificada o cronograma de obras. Como a contratada não conseguiu restabelecer o ritmo dos trabalhos, foi tomada a decisão de romper o contrato.

A Linha 17 - Ouro foi projetada como um monotrilho em via elevada para ligar a região do Jabaquara à Estação Morumbi/São Paulo, passando pelo Aeroporto de Congonhas, em 17,7 quilômetros e 18 estações. O trecho prioritário, que atenderia aos passageiros de Congonhas, tinha sido prometido para a Copa do Mundo de 2014.

As obras chegaram, de acordo com o governo estadual, a 80% da execução. Para continuar a partir de agora, existem, segundo o comunicado, três opções permitidas legalmente: realizar uma nova licitação, contratar uma das empresas remanescentes classificadas na licitação ou repassar a execução dos trabalhos à futura operadora da Linha Ouro.

Nesta última opção, as obras seriam repassadas à Via Mobilidade, concessionária que deverá operar o monotrilho quando concluído. A empresa, que já administra as Linhas 8 e 9 do sistema metropolitano de trens, é alvo, no entanto, de um inquérito aberto pelo Ministério Público de São Paulo (MP) devido ao grande número de falhas apresentadas durante o ano passado, quando assumiu as duas linhas.

Há um mês, a Via Mobilidade apresentou uma proposta de acordo para o Ministério Público de São Paulo, com a previsão de R\$ 87 milhões em investimentos. Em março, a promotoria havia informado que, em razão da série de descarrilamentos e problemas técnicos registrados recentemente nas linhas privatizadas 8 e 9, havia encerrado todas as negociações de acordos com a Via Mobilidade e que tinha decidido "tomar as providências necessárias" para a extinção do contrato de concessão.

A Agência Brasil busca contato com o Consórcio Monotrilho Ouro.

*Fonte: Agência Brasil - DF*

*Data: 23/05/2023*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### SECRETARIA DE PORTOS DESIGNA NOMES PARA CAPS EM SANTOS E NO PARÁ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 23/05/2023 - 16:28



#### Arquivo/Divulgação

Para o CAP santista, Anderson Pomini (diretor-presidente da APS) e Bernadete Mercier (diretora de finanças/APS) foram designados e Dino Batista (SNPTA) reconduzido. Em Belém/Vila do Conde, foram indicados a coordenadora-geral de navegação do MPor, Karênina Dian, e Gegoire Francisco Giroud

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, designou nomes de representantes dos conselhos de autoridade portuária (CAPs) dos portos organizados de Santos (SP) e de Belém/Vila do Conde (PA). No CAP de Santos, foram nomeados os indicados pela Autoridade Portuária de Santos (APS): Anderson Pomini (diretor-presidente da APS), para vaga de titular, e Bernadete Bacellar do Carmo Mercier (diretora de administração e finanças da APS) como sua suplente, ambos pelo período de dois anos.

Pomini, que comanda a diretoria da APS desde abril passado, é advogado e foi secretário de Justiça do município de São Paulo; secretário parlamentar na Câmara dos Deputados; atuou na OAB/seção SP. Tem especialização em Direito Eleitoral e Processual Eleitoral e experiência na área do Direito Público. Bernadete é advogada e professora universitária, já foi superintendente e gerente jurídica da APS e secretária de Assuntos Jurídicos da Prefeitura de São Vicente (SP) em duas gestões e assessora parlamentar do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, quando ele exerceu mandato de deputado federal.

Foram dispensados o ex-diretor presidente da APS, Fernando Biral (titular), e o ex-diretor da APS, Marcelo Ribeiro de Souza (suplente), que deixaram os cargos na autoridade portuária este ano, por conta da mudança de governo. Pierdomenico também reconduziu ao CAP do Porto de Santos, pelo período de dois anos, o diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (DNHI/SNPTA) Dino Antunes Dias Batista, indicado pela própria secretaria.

#### Pará

Para o CAP dos portos organizados de Belém e Vila do Conde, a SNPTA indicou e designou por dois anos a engenheira civil e coordenadora-geral de navegação do MPor, Karênina Martins Teixeira Dian (titular), e dispensou Bruna Maria Abinader Costa (titular). A secretaria também designou para os CAPs de Belém e Vila do Conde Gegoire Francisco Rocha Giroud (suplente), representante da classe empresarial indicado pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP). Os nomes constam em portarias publicadas no Diário Oficial da União desta terça-feira (23).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2023

#### NAVALSHORE AMAZÔNIA TEM INÍCIO NESTA QUARTA-FEIRA

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 23/05/2023 - 08:33

A Navalshore Amazônia - feira e conferência da indústria naval fluvial será realizada de 24 a 26 de maio no Centro de Convenções da Amazônia Vasco Vasques, em Manaus. A primeira edição da



Navalshore realizada fora do Rio de Janeiro tem 100% da área de exposição comercializada e desperta grande interesse entre as empresas da região Norte.

O evento reúne 52 expositores e mais de 200 marcas nacionais e internacionais.

A conferência, realizada paralelamente à feira, conta com 23 palestras e dois painéis. No dia 24, o primeiro painel será dedicado a debater o financiamento à construção naval. Participam deste painel o Ministério dos Portos, Sindicato da Indústria da Construção Naval, Náutica,

Offshore e Reparos do Amazonas (Sindnaval), Conselho Regional de Economia do Amazonas, Caixa Econômica Federal e Finep.

No dia 25, o painel é dedicado a debater O futuro da navegação na Amazônia – Tendências e Oportunidades. Participam o Instituto de Pesquisas Tecnológicas - IPT, o Sindicato da Indústria da Construção Naval, Náutica, Offshore e Reparos do Amazonas (Sindnaval), o Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma), a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) e o 9º Distrito Naval da Marinha do Brasil.

A Navalshore Amazônia é organizada pela Navalshore Organização de Eventos, tem como mídia oficial a Portos e Navios e o patrocínio Master da Super Terminais, os patrocínios Diamante da International AkzoNobel, Thortech, Luanjo, Governo do Amazonas e Reintjer, e os patrocínios Platina da Anamet Brasil e da Esab.

### Serviço

Informações: <https://am.navalshore.com.br/pt/>

Visitação: [https://inscricaoeletronica.app.br/navalshore\\_am/](https://inscricaoeletronica.app.br/navalshore_am/)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2023

### EM 2022, 661 CONTÊINERES FORAM PERDIDOS NO MAR

Da Redação NAVEGAÇÃO 23/05/2023 - 08:12



O Relatório de Contêineres Perdidos no Mar de 2023 do World Shipping Council (WSC) revelou que apenas 661 contêineres dos 250 milhões transportados em 2022 foram perdidos no mar.

O ano de 2022 marca as menores perdas em termos percentuais desde o início da pesquisa, em 2008.

A WSC ressalta que a responsabilidade pela segurança dos contêineres é compartilhada em toda a cadeia de abastecimento. A média de resultados no período de 15, 2008-2022 é de 1.566 contêineres perdidos no mar a cada ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2023

### **BIMCO: 15.000 EMBARCAÇÕES DEVEM SER RECICLADAS ATÉ 2032**

Da Redação **NAVEGAÇÃO** 23/05/2023 - 08:00



Nos próximos dez anos, mais de 15 mil navios somando porte bruto superior a 600 milhões de toneladas serão reciclados, mais que o dobro da quantidade reciclada nos dez anos anteriores, estima a Bimco.

A Índia e a Turquia, que são dois dos maiores países de reciclagem de navios, também são grandes produtores de aço com uma alta participação no uso de fornos elétricos a arco. Durante os últimos cinco anos, esses países reciclaram 25% e 34% da capacidade de porte bruto dos navios e do número de navios, respectivamente.

Juntamente com Bangladesh, o maior país de reciclagem de navios do mundo, e o Paquistão, esses quatro principais países reciclaram 96% da capacidade de peso morto e 77% dos navios durante os últimos cinco anos.

Nos últimos dez anos, 7.780 navios com capacidade de porte bruto de 285 milhões de toneladas foram reciclados. A maior parte da capacidade de peso morto reciclado (60%) foi construída durante a década de 1990. Nos próximos dez anos, os navios construídos durante os anos 2000 serão a principal fonte de reciclagem.

Em comparação com a década de 1990, mais do que o dobro da capacidade de peso morto foi construída durante a década de 2000 e impulsionará o aumento esperado na reciclagem. A capacidade de peso morto construída durante a década de 2010 aumentou mais 65%, o que pode levar a níveis ainda mais altos de reciclagem daqui a 10 a 20.

Historicamente, metade de graneleiros, petroleiros e contêineres foi reciclada quando os navios tinham 25 anos, e 90% entre 30 e 35 anos.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 23/05/2023

### **CONSTRUTORES NAVAIS JAPONESES EMBARCAM EM PROJETO DE NAVIO-TANQUE DE CO2 LÍQUIDO**

Da Redação **INDÚSTRIA NAVAL** 23/05/2023 - 07:53



Em resposta à crescente demanda por transporte de CO2 resultante do crescimento dos projetos de captura e armazenamento de carbono (CCS), um grupo de construtores navais do Japão anunciou um novo projeto para desenvolver um navio-tanque oceânico de dióxido de carbono liquefeito (LCO2).

O grupo consiste na Mitsubishi Shipbuilding, uma subsidiária do Mitsubishi Heavy Industries (MHI) Group, e na Nihon Shipyard Co., Ltd., uma joint venture sediada em Tóquio entre a Imabari Shipbuilding Co., Ltd. e a Japan

Marine United Corporation. Juntos, eles embarcarão em um estudo colaborativo para o desenvolvimento do projeto.

Espera-se que a demanda por transporte de LCO2 cresça junto com o surgimento de projetos de CCS, que envolvem o armazenamento seguro de CO2. O número de projetos CCS em desenvolvimento está aumentando com o crescente apoio dos governos nacionais, particularmente na Ásia, seguindo o exemplo da UE. Como resultado, os parceiros do projeto acreditam que é crucial estabelecer uma infraestrutura robusta de construção naval no Japão para atender à demanda por navios LCO2.



A construção de um navio de teste está projetada para ocorrer no Estaleiro Nihon, com entrega estimada para 2027. O projeto capitalizará a experiência da Mitsubishi Shipbuilding e a tecnologia avançada de manuseio de gás do projeto e construção de transportadores de gás liquefeito, como gás liquefeito de petróleo (GLP) e transportadores de gás natural liquefeito (GNL). O Nihon Shipyard, por outro lado, contribuirá com sua vasta experiência em construção naval em vários tipos de embarcações e capacidades tecnológicas avançadas.

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

**Data:** 23/05/2023

## ESTUDO DE NOVA ÁREA PARA MINÉRIOS EM ITAGUAÍ PREVÊ PLENA OPERAÇÃO EM 7 ANOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22/05/2023 - 23:08



### Arquivo/Divulgação

*Futuro arrendatário do ITG-02 deverá atingir capacidade de 21,4 milhões de toneladas no período. Modelo apresentado pela Infra, S/A durante audiência pública, considera contrato de 25 anos, com início a partir de 2024*

A Infra S/A detalhou os estudos do arrendamento da nova instalação portuária localizada no Porto de Itaguaí (RJ), destinada à movimentação e armazenagem de minério (ITG-02), cujo processo se encontra em consulta pública. O futuro arrendatário deverá realizar investimentos até o 4º ano contratual em instalações e equipamentos para atingir a capacidade operação mínima de 21,4 milhões de toneladas/ano, além da construção de um novo pier para navios classe capesize (até 210.000 TPB), do sistema de embarque com equipamentos com capacidade nominal de 12.000 t/hora e de sistemas transportadores para expedição da carga equivalente a 12.000 t/h.

A capacidade estática mínima total do pátio do futuro terminal será de 900.000 toneladas, com sistema de recepção ferroviária equivalente para atender a capacidade do terminal. O arrendatário deverá implantar um sistema de descarregamento ferroviário através de virador de vagões, com composição de 136 vagões com 100 toneladas cada. O modelo prevê a aquisição de virador de vagões de 8.000 toneladas/hora com descarga de dois vagões simultâneos, além da capacidade dinâmica do sistema de recepção ferroviária anual do terminal calculada no estudo, que foi de 25,7 milhões de toneladas.

O prazo contratual desse arrendamento é de 25 anos, no período de 2024 a 2048. Durante audiência pública promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o analista Rômulo Castelo Branco, da Superintendência de projetos portuários e aquaviários da diretoria de planejamento da Infra S/A, disse que o custo total do projeto será de R\$ 2,1 bilhões (capex original), chegando a aproximadamente a R\$ 2,7 bilhões por volta do 12º ano de contrato, para quando está previsto o retrofit de 50% dos equipamentos. O critério do leilão será o de maior valor de outorga.

O escopo do projeto prevê as atividades de movimentação e armazenagem de minérios em área nobre ociosa do porto organizado, a fim de promover competição inter e intra portuária no estado, geração uma opção logística para produtores de médio e pequeno porte, principalmente de Minas Gerais, diminuição de custos logísticos e preços do serviço e construção de novas instalações de atracação, além de melhorar a saúde financeira da autoridade portuária por meio das tarifas e valor de arrendamento. A Infra S/A analisou a demanda para atender carga de terceiros e considerou projetos de expansão de novas minas em Minas Gerais, procurando excluir os terminais que operam carga própria (Vale e Tecar/CSN).

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

**Data:** 23/05/2023

### ARTIGO - TEMPORADA DE CRUZEIROS 2022/2023 SINALIZA TENDÊNCIA DE PORTO DE SALVADOR COMO HOME PORT

Por Gilberto Menezes *OPINIÃO* 22/05/2023 - 22:50



A temporada de cruzeiros 2022/2023, que se encerrou em abril, renovou as esperanças dos representantes do setor por uma expansão crescente do segmento e pela realização do potencial de turismo náutico brasileiro. Considerada a maior dos últimos 10 anos, representa também uma recuperação surpreendente desse mercado após os efeitos do isolamento social e da pandemia. Os dados da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (CLIA Brasil) comprovam os ótimos resultados: foram quase 700 mil cruzeiristas embarcados – quatro vezes mais do que em 2021/2022 –, cerca de 48 mil empregos

gerados no país e um impacto econômico de, aproximadamente, R\$ 3,6 bilhões – aumento de 240% em relação à temporada anterior.

Em Salvador, após um intervalo de dois anos sem a recepção de cruzeiros marítimos, a expectativa também era grande. E, para além do planejado, o Terminal Marítimo da cidade registrou resultados impressionantes, com aumento de mais de 59% com relação à temporada 2018/2019. Em valores absolutos, o terminal movimentou cerca de 240 mil cruzeiristas, tratando-se da maior temporada de cruzeiros da história do Porto de Salvador.

Os resultados positivos do Terminal Marítimo de Salvador vão além do total de movimentação. Há também a confirmação da tendência de transformação do Porto de Salvador em Home Port. Assim como muitos outros destinos no Brasil, Salvador recebe majoritariamente turistas em trânsito, que têm como ponto de início de suas viagens outros portos nacionais e internacionais e que visitavam a cidade. Na temporada 2018/2019, cerca de 8% dos passageiros tiveram a capital baiana como ponto de origem ou destino. Já em 2022/2023, esse volume passou para 12%, o que representa aumento de aproximadamente 50% na quantidade de passageiros que escolheram o Porto de Salvador para iniciar ou concluir suas viagens.

Podemos inferir que a indicação do Terminal Marítimo de Salvador como home port para o Nordeste se deve a uma série de fatores econômicos – como o aumento do valor das passagens aéreas e a demanda reprimida pela pandemia –, que fizeram com que os turistas do Nordeste optassem por embarcar e desembarcar em um porto mais próximo. Antes, era comum que as pessoas saíssem de várias partes do país com destino a São Paulo para embarcar em Santos, mas acreditamos que a tendência de Salvador como um home port para toda a região vai se consolidar nas próximas temporadas.

Outra tendência que está se firmando e contribuindo para o incremento dos nossos resultados é o aumento da capacidade de leitos das embarcações. Na última temporada, o Porto de Salvador recebeu dois navios da categoria 5 mil passageiros, com números expressivos de ocupação: cerca de 80%. Para a próxima temporada, a programação é que Salvador receba novamente os mesmos navios dessa categoria e um novo, com capacidade para mais de 6 mil cruzeiristas.

Estamos certos de que o cenário atual evidencia uma recuperação do setor, após o enfrentamento de seu pior momento. Os números são animadores e, além da atração de novos navios, a categoria tem trabalhado na expansão dos destinos para que possam diversificar as rotas e, assim, ofertar novos roteiros. Esse movimento trará investimentos em infraestrutura e deve movimentar ainda mais portos no Brasil.

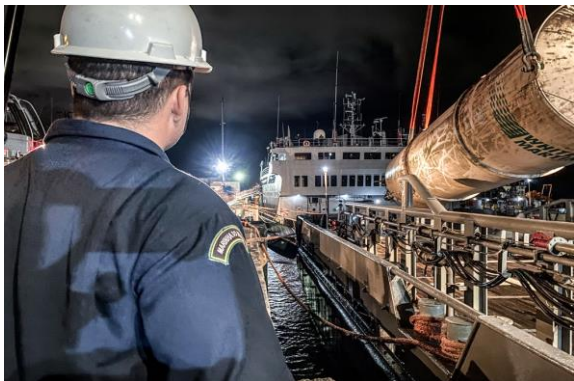
Gilberto Menezes é Diretor da Divisão Terminais Norte da Socicam e da Contermas – operadora do Terminal de Passageiros do Porto de Salvador

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 23/05/2023

## NAPOC 'IGUATEMI' CHEGA AO AMAPÁ COM REFORÇO DE OXIGÊNIO NESTA TERÇA (23)

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22/05/2023 - 19:32



### Divulgação MB

*Operação de apoio logístico atenderá demanda do estado, que enfrenta emergência de saúde pública por síndrome gripal infantil há 10 dias*

O navio de apoio oceânico (NApOc) Iguatemi, da Marinha do Brasil, chegará ao Amapá, nesta terça-feira (23), com mais de 30.000 metros cúbicos de oxigênio, além de equipamentos hospitalares e um misturador de ar medicinal. O estado enfrenta situação de emergência de saúde pública por causa de síndrome gripal infantil há cerca de 10 dias. A atracação no cais da capitania dos portos em Santana está prevista para ocorrer por volta das 7 horas da manhã.

O navio recebeu o carregamento na Base Naval de Val de Cães, em Belém (PA), de onde saiu na madrugada do último domingo (21). De acordo com a autoridade marítima, o envio atende a uma demanda da Empresa Brasileira de Serviços Hospitalares. Entre janeiro e maio deste ano, houve um aumento de mais de 108% nas internações de crianças com síndromes gripais, o que fez com que o governo do Amapá decretasse emergência no dia 13 de maio. A maioria dos pacientes tem idade entre sete meses e quatro anos.

O NApOc Iguatemi foi incorporado à Marinha em 2018 e integra o Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte, subordinado ao Comando do 4º Distrito Naval. O navio, com 28 militares compondo sua tripulação, opera nos rios da Amazônia e nos litorais do Pará, Amapá, Maranhão e Piauí, a partir da base naval de Val de Cães. Sua tripulação é composta por 28 militares. A embarcação é equipada com duas metralhadoras 12,7mm (0,5 pol.) e duas metralhadoras 7,62mm, podendo operar em conjunto com aeronaves e está apta para desempenhar tarefas de apoio logístico, patrulha, minagem e busca e salvamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2023

## RIO MAGUARI TRABALHA PARA VENCER DESAFIOS PARA EXPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 22/05/2023 - 19:04



### Arquivo/Divulgação

*Para estaleiro, que tem entregas locais garantidas até 2025, escala de produção é principal fator de competitividade em comparação a concorrentes de mesmo porte em outros países*

O Estaleiro Rio Maguari (PA) considera a escala de produção o principal desafio para a exportação de embarcações, no quesito fator de competitividade, em comparação aos principais estaleiros do mesmo porte de outros países. O ERM, especializado em embarcações fluviais, mira ampliar sua atuação no mercado internacional da construção naval, apostando na alta capacidade de produção, em preços competitivos e em uma localização geográfica favorável para atendimento ao mercado internacional.

Atualmente, o ERM tem em construção rebocadores portuários, ATBs (comboio oceânicos articulados), empurradores e balsas fluviais com entregas até 2025. “Com os contratos em andamento com empresas estrangeiras que operam no Brasil, estamos trabalhando para vencer os principais desafios para a exportação de embarcações”, disse à Portos e Navios o diretor comercial do Estaleiro Rio Maguari, Fabio Vasconcellos, que também é vice-presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval).

Vasconcellos destacou que o Sinaval entregou ao atual governo um diagnóstico completo do setor e com as principais sugestões para a retomada da indústria naval nacional. Os principais temas da agenda são a política de conteúdo local, as formas de contratação para abertura de oportunidades para as empresas brasileiras, a previsibilidade nas demandas da Petrobras e da Marinha do Brasil, a criação de um instrumento semelhante ao FGCN (Fundo Garantidor para a Construção Naval), além da proteção de bandeira.

Na visão do Sinaval, o Pará tem potencial para se consolidar como um dos maiores entrepostos graneleiros do mundo, trazendo benefícios diretos aos produtores de grãos e aumentando significativamente a demanda por embarcações nas hidrovias da região Norte. Entre as principais demandas da construção naval fluvial identificadas pelo sindicato está a implantação da Ferrogrão entre Sinop (MT) e Miritituba (PA). De acordo com o relatório do Sinaval, a previsão de demanda após a concessão da ferrovia é de 2.000 balsas e 100 empurradores em 10 anos. Na construção naval local, a estimativa é que serão gerados 1.500 empregos diretos e 6.000 indiretos.

O documento aponta ainda a necessidade celeridade na efetivação do derrocamento do Pedral do Lourenço em Itupiranga (PA). A previsão de demanda após o início das obras do derrocamento é de 300 balsas e 80 empurradores ao longo de 10 anos. O Sinaval estima a geração de 1.000 empregos diretos e 4.000 indiretos na construção naval local a partir desta obra.

Vasconcellos avalia que, de maneira geral, as maiores dificuldades foram apontadas nas principais demandas apresentadas, porém cada tipo de estaleiro e cada região onde se encontram tem suas características peculiares que dizem respeito à demanda, dificuldades logísticas, custos e infraestrutura local. Ele observa que o tema principal e que vem sendo acompanhado com preocupação é a questão do licenciamento ambiental para a exploração de petróleo na margem equatorial (foz do Rio Amazonas). Ele disse que é uma discussão sobre uma atividade no mesmo campo onde está sendo explorado petróleo nas Guianas e no Suriname e que abrirá nova fronteira para o Brasil, com a geração de centenas de milhares de empregos na cadeia de petróleo e gás.



O diretor acrescentou que a presença do ERM nos eventos nacionais e internacionais faz parte da estratégia de expansão no mercado. Vasconcellos destacou a participação na Navalshore 2023, em agosto, e as recentes presenças na OTC — Offshore Technology Conference (foto), em Houston (EUA), e na Navegistic. Na Navalshore, promovido pela Portos e Navios, o Rio Maguari estará também presente com um estande. “Estes eventos possibilitam um relacionamento

mais próximo com os principais tomadores de decisão do setor e a ampliação da divulgação institucional do estaleiro”, afirmou.

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

**Data: 23/05/2023**



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 088/2023  
Página 53 de 53  
Data: 23/05/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



### MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS  
Data: 23/05/2023