

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 091/2023  
Data: 29/05/2023



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
BRASIL E ISRAEL ASSINAM PARCERIA PARA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA NOS PORTOS .....	4
MISSÃO INTERNACIONAL PORTO & MAR BRASIL-ISRAEL PASSA POR TRÊS CIDADES ATÉ QUARTA-FEIRA .....	5
AVANÇOS DE ISRAEL SÃO DESTACADOS EM ROTEIRO PARA COMITIVA BRASILEIRA .....	6
INICIATIVAS PARA OS PORTOS – CONCOMITANTES E NÃO EXCLUDENTES.....	7
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>9</b>
BRACELL CELEBRA DIA DA INDÚSTRIA COM INVESTIMENTOS E GERAÇÃO DE EMPREGOS NO BRASIL .....	9
PRIO VAI INVESTIR MAIS DE US\$ 1 BILHÃO NA BACIA DE CAMPOS, PERFURANDO ATÉ OITO POÇOS EM WAHOO .....	10
ENEVA FAZ DESCOBERTA DE GÁS NATURAL NA BACIA DO AMAZONAS.....	11
UBUNTU, CENTRO OESTE E PETROBAHIA ASSINAM CONTRATO PARA FORNECIMENTO DE GÁS DO CAMPO DÓ-RÉ-MI .....	11
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....</b>	<b>12</b>
ANTAQ E MPOR FIRMAM ACORDO COM ISRAEL PARA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA NOS PORTOS .....	12
ANTAQ REALIZA VISITAS TÉCNICAS ÀS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE BELÉM .....	13
ANTAQ E APEC ASSINAM MEMORANDO DE ENTENDIMENTO PARA DISSEMINAÇÃO DE CONHECIMENTO TÉCNICO.....	14
<b>PORTAL PORTO GENTE .....</b>	<b>15</b>
EXECUTIVOS BRASILEIROS CONHECEM INICIATIVAS COM HIDROGÊNIO VERDE EM ANTUÉRPIA .....	15
PORTO DE SANTOS E A ROTA BIOCEÂNICA DO ATLÂNTICO AO PACÍFICO .....	16
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>18</b>
EDITORIAL – IMPULSO À LOGÍSTICA NACIONAL .....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Ferrogrão 1</i> .....	18
<i>Ferrogrão 2</i> .....	19
<i>Ferrogrão 3</i> .....	19
<i>Auditores</i> .....	19
NACIONAL - BAGAGENS, CONSÓRCIO DO GÁS E INFRAESTRUTURA NA PAUTA DAS COMISSÕES NO CONGRESSO .....	19
NACIONAL - CONFERÊNCIA DEBATE DESAFIOS JURÍDICOS DOS SETORES PORTUÁRIO E MARÍTIMO .....	21
NACIONAL - BRASIL EXPORT CRIARÁ INSTITUTO PARA AÇÕES SOCIAIS .....	24
NACIONAL - “O PRÁTICO VAI A BORDO PARA PROTEGER A SOCIEDADE DE ACIDENTES” .....	25
NACIONAL - MULTILOG CHEGA AOS 27 ANOS COM NOVAS INSTALAÇÕES E PLANOS DE EXPANSÃO NO NE.....	28
NACIONAL – VEM AÍ NORDESTE EXPORT 2023 - 19 E 20 DE JUNHO .....	29
REGIÃO SUDESTE - ESPECIALISTAS DEBATEM USO E PRODUÇÃO DO HIDROGÊNIO VERDE NA ALESP .....	29
REGIÃO SUL - COM NOVOS SILOS, SÃO FRANCISCO DO SUL AUMENTA ARMAZENAGEM DE GRÃOS .....	30
REGIÃO NORDESTE - PREFEITURA DE ILHÉUS E BAMIN DISCUTEM NOVA FASE DE IMPLANTAÇÃO DO PORTO SUL.....	31
PORTUGAL - PORTO DE LEIXÕES É CONSIDERADO O MAIS EFICIENTE DE PORTUGAL .....	32
OPINIÃO – ARTIGOS – INFRAESTRUTURA - CENTRO DE BIONEGÓCIOS DA AMAZÔNIA: OPORTUNIDADE OU AMEAÇA? 33	
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>34</b>
PREFEITURA DE PRAIA GRANDE CONVOCA ESTAGIÁRIOS.....	34
VLT PERCORRE 550 MIL KM POR ANO E POUPA 703 TONELADAS DE CO <sup>2</sup> NA ATMOSFERA .....	35
PORTO DO ITAQUI NA AGROBALSAS: NOVOS PROJETOS DE EXPANSÃO .....	36
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>37</b>
ACELEN COBRA ATUAÇÃO DO CADE PARA TER ÓLEO NAS MESMAS CONDIÇÕES DE UNIDADES NÃO PRIVATIZADAS .....	37
RECOMPRA DA VIBRA É BOATARIA ESPECULATIVA, DIZ PRATES.....	39
RENOVÁVEIS RESPONDERAM POR MAIS DE 90% DA GERAÇÃO ELÉTRICA DE JANEIRO A ABRIL.....	41
ENEVA RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA INICIAR OPERAÇÃO COMERCIAL DO COMPLEXO SOLAR FUTURA 1 .....	43
TOTALENERGIES E GOVERNO DO RIO ASSINAM ACORDO PARA ENERGIA EÓLICA OFFSHORE .....	43
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>44</b>
BLOQUEIO DE R\$ 1,7 BILHÃO: 'SAÚDE E EDUCAÇÃO ESTÃO PRESERVADOS', DIZ TEBET .....	44
PETROBRAS MUDA FORMA DE VENDER GÁS E ABRE ESPAÇO PARA PREÇOS MENORES A DISTRIBUIDORAS .....	45
DÍVIDA PÚBLICA SOBE EM ABRIL E CHEGA A R\$ 6,03 TRILHÕES, DIZ TESOURO NACIONAL .....	46
APÓS ENCONTRO COM MADURO, HADDAD FALA EM 'CONSOLIDAR' DÍVIDA DA VENEZUELA FRENTE AO BRASIL .....	47
MUDANÇA NA META DE INFLAÇÃO JÁ É DADA COMO CERTA PELO MERCADO.....	47
ZONA FRANCA É PRINCIPAL TRAVA À REFORMA TRIBUTÁRIA .....	48
PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NO BRASIL TERÁ PICO EM 2029, E PAÍS PODERÁ VOLTAR A SER IMPORTADOR EM DEZ ANOS .....	50



<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>51</b>
ALIANÇA COM BRASIL, REPRESSÃO A OPOSITORES E PETRÓLEO EM ALTA DÃO SOBREVIDA A MADURO; LEIA ANÁLISE .....	51
ALCOLUMBRE IRONIZA PERMANÊNCIA DE MARINA: 'É BOM ELA FICAR PARA INAUGURAR O POÇO COM A GENTE' .....	53
HADDAD ADMITE PREOCUPAÇÃO COM A MP DO CARF, QUE DEVE CADUCAR; GOVERNO VAI A LIRA .....	55
PETROBRAS TERÁ US\$ 3 BILHÕES PARA REALOCAR APÓS EXPLORAÇÃO NA FOZ DO AMAZONAS SER BARRADA .....	56
IA: FABRICANTE DE CHIPS NVIDIA ANUNCIA NOVOS PRODUTOS ENQUANTO SE APROXIMA DE VALER US\$ 1 TRILHÃO .....	59
NOVA REGRA TEM PROBLEMAS, MAS DEMONSTRA PREOCUPAÇÃO COM A RESPONSABILIDADE FISCAL .....	60
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>61</b>
VIABILIDADE DE VIRACOPOS EXIGE VITÓRIA DE 30% DE VALOR DISPUTADO .....	61
TRANSPORTE RODOVIÁRIO PEDE ISONOMIA COM AÉREAS .....	63
STF JULGA OBRA DA FERROGRÃO EM MEIO A EMBATE AMBIENTAL.....	63
SUPREMO JULGA FERROGRÃO EM MEIO A EMBATE AMBIENTAL .....	65
INDÍGENAS VÃO ACOMPANHAR JULGAMENTO NO SUPREMO .....	66
TOTALENERGIES ASSINA MEMORANDO DE ENTENDIMENTOS COM GOVERNO DO RIO DE JANEIRO PARA EÓLICAS OFFSHORE..	67
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>67</b>
UEA PRETENDE AMPLIAR CORPO DOCENTE E LABORATÓRIOS DA ENGENHARIA NAVAL.....	67
ARTIGO - AS NOVAS EXIGÊNCIAS LEGAIS DE PROTEÇÃO SOCIAL (ESG) E O SEU IMPACTO NA ATIVIDADE PORTUÁRIA E DA NAVEGAÇÃO.....	69
CARGAS DO AGRONEGÓCIO SE DESTACAM NA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SANTOS EM ABRIL .....	70
LOCALFRIO AMPLIA EM 50% SUA UNIDADE OPERACIONAL EM LAGES (SC) .....	71
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL RECEBE HABILITAÇÃO PARA EXPORTAR MILHO À CHINA.....	71
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ REGISTRA MOVIMENTAÇÃO DE 1.2 MILHÃO DE TONELADAS EM ABRIL .....	72
PROJETOS EM SANTOS, ITAQUI E ESPÍRITO SANTO SÃO ENQUADRADOS NO REIDI.....	73
ADEX GROUP NOMEIA DISTRIBUIDOR EM MANAUS.....	74
ODIN MOTORES - VOLVO PENTA APOSTA NO POTENCIAL NAVAL DA AMAZÔNIA PARA NOVOS NEGÓCIOS .....	75
SUPER TERMINAIS CONSOLIDA INVESTIMENTO EM EXPANSÃO .....	75
NAVALSHORE AMAZÔNIA ENCERRA EDIÇÃO COM 3.480 PARTICIPANTES E 200 MARCAS .....	76
QUESTÕES AMBIENTAIS, REGULATÓRIAS E OPERACIONAIS MOBILIZAM SETOR MARÍTIMO PARA ALCANÇAR METAS GLOBAIS DE DESCARBONIZAÇÃO.....	77
COMPLEXOS PORTUÁRIOS SE PREPARAM PARA RECEBER MOBILIZAÇÃO FUTURA DE INSTALAÇÃO E OPERAÇÃO DE EÓLICAS OFFSHORE.....	79
ANTAQ APONTA NECESSIDADE DE INTEGRAR INFORMAÇÕES CLIMÁTICAS E AVALIAÇÕES DE RISCO NO PLANEJAMENTO PORTUÁRIO.....	80
ANP TRABALHA AGENDA REESTRUTURANTE PARA LIDAR COM ASPECTOS LIGADOS À SUSTENTABILIDADE E À TRANSIÇÃO ENERGÉTICA .....	82
SÉRGIO BACCI ASSUME TRANSPETRO E PROMETE CONSTRUÇÃO LOCAL E TECNOLOGIAS VERDES PARA FUTUROS NAVIOS .....	83
CONSTRUÇÃO MAIS FORTE NA AMAZÔNIA COM BOAS EXPECTATIVAS DE ESTALEIROS, FORNECEDORES E AGENTES SETORIAIS	86
PRODUTOS E SERVIÇOS 735.....	90
EDITORIAL 735.....	93
ARTIGO - COMO STARTUPS E TECNOLOGIA PODEM CONTRIBUIR PARA UMA GESTÃO EFICIENTE DA CADEIA DE LOGÍSTICA DO COMÉRCIO EXTERIOR?.....	94
KONGSBERG CONCLUI COM SUCESSO OPERAÇÃO AUTÔNOMA DE CARGUEIRO COSTEIRO COMO PARTE DO PROJETO AUTOSHIP DA UE .....	95
HAPAG-LLOYD LANÇA SOLUÇÃO ECOLÓGICA DE TRANSPORTE.....	96
GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO E TOTALENERGIES ASSINAM MEMORANDO PARA DESENVOLVER ENERGIA EÓLICA	97
CSENO DESTACA APROXIMAÇÃO COM INDÚSTRIA E ESTALEIROS LOCAIS DURANTE NAVALSHORE AM .....	97
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>98</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM .....	98
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>98</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM .....	98





## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### BRASIL E ISRAEL ASSINAM PARCERIA PARA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA NOS PORTOS

Assinatura ocorreu no 1º dia da Missão Internacional Porto & Mar Brasil-Israel 2023, promovida pelo Grupo Tribuna

Por: *Rodrigo Nardelli, Enviado a Israel*



*Roberto Clemente Santini, Eduardo Nery, Márcio França, Shaul Schneider, Fábio Ferraz e Marcos Clemente Santini participaram da cerimônia Foto: Rodrigo Nardelli / AT*

Autoridades do Brasil e de Israel assinaram neste domingo (28), em Tel Aviv, uma carta de intenções para a troca de tecnologias e inovações voltadas aos setores portuário e aeroportuário nacional. Dois dos principais focos são as áreas da segurança e de mudanças climáticas. A parceria foi sacramentada no primeiro dia da Missão Internacional Porto & Mar Brasil-Israel 2023, organizada pelo Grupo

Tribuna e que contará com atividades até quarta-feira (31) no Oriente Médio.

Assinaram o documento o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França; o diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery; o secretário de Governo de Santos, Fábio Ferraz; o presidente do Conselho de Administração do Porto de Ashdod, Shaul Schneider; e o diretor de Inovação do Porto de Ashdod, Roy Avrahami.

Com isso, os principais órgãos portuários brasileiros e a Autoridade Portuária de Ashdod, considerado o mais moderno complexo portuário de Israel, explorarão oportunidades de colaboração em projetos que promoverão inovação, compartilhamento de conhecimento e desenvolvimento de negócios de forma conjunta nos segmentos marítimo e logístico.

A ideia é que o Ministério de Portos e Aeroportos, a Antaq e a Prefeitura de Santos facilitem a implementação de projetos desenvolvidos por startups israelenses em portos e terminais nacionais. Também haverá estímulo à realização de eventos de networking com fornecedores, potenciais clientes, câmaras de comércio e entidades empresariais portuárias brasileiras.

"Israel é um país pequeno em território, mas possui tecnologia avançada. No nosso setor, a gente quer muito essa tecnologia para efeito de segurança. Nós estamos tendo muitos problemas com relação às drogas, pessoas que tentam colocar as drogas nos navios e também nos aeroportos. Podemos fornecer para eles aquilo que nós conhecemos mais, que é a questão do espaço físico, e ao mesmo tempo servir para que eles façam amostragens daquilo que têm", explicou Márcio França.

Outro ponto que desperta atenção das autoridades brasileiras é a prevenção de fenômenos climáticos. "O que tivemos em São Sebastião (64 mortos após um temporal no fim de semana do Carnaval) foi algo muito drástico para todos nós. Eles (israelenses) têm um equipamento com o qual conseguem prever com 48 horas de antecedência um desastre como aquele, o que pode ser muito útil para a gente", destacou o ministro de Portos e Aeroportos.

Shaul Schneider destaca que Israel direciona seus esforços para a inovação e isso fez com que o Porto de Ashdod se tornasse um líder global no segmento, investindo em 70 startups e com tecnologia que pode ser utilizada em outras partes do mundo.

"Nós vemos algumas oportunidades junto à delegação brasileira. Em negócios, nós buscamos oportunidades tipo ganha-ganha. O que for feito deve ser bom para ambas as partes. É nossa forma de pensar. Nesse caso, nós iremos apresentar como nossas companhias trabalham com inovação e deixar os brasileiros verem o que é interessante para eles. Nós procuramos por oportunidades. Então será muito fácil fazermos negócios", disse o presidente do Conselho de Administração do Porto de Ashdod.

Quem também vê com otimismo a carta de intenções assinada no primeiro dia da agenda promovida pelo Grupo Tribuna é o diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Eduardo Nery classifica o acordo de ontem como "um passo importantíssimo para que os portos brasileiros passem para um próximo nível em termos de eficiência e produtividade".

"A partir dessa carta de intenções, Brasil e Autoridade Portuária de Israel vão trocar conhecimento e teremos acesso ao vasto e rico conhecimento dos israelenses em termos de tecnologia e inovação. Poderemos transformar o conhecimento deles em produtos que tornem nossos portos mais produtivos e eficientes. E os projetos serão desenvolvidos para atender às nossas necessidades, não vamos estar nos valendo de produtos já prontos e que precisariam ser adaptados à nossa realidade".

O diretor de Inovação do Porto de Ashdod, Roy Avrahami, vê o Brasil como a "capital da América do Sul e a porta do continente". "Nós pretendemos instalar uma embaixada de inovação, que pode exportar e importar startups. Por exemplo: minha startup faz uma prova de conceito em um porto brasileiro, mostra a tecnologia, e startups brasileiras podem vir ao meu porto da mesma forma. Posso me tornar cliente. Podemos nos tornar investidores também, porque temos CVC (capital de risco corporativo)".



**Porto de Ashdod é considerado referência internacional em tecnologia Foto: Divulgação**

Para o secretário de Governo de Santos, Fábio Ferraz, o acordo assinado ontem é uma excelente oportunidade para Santos e toda a Baixada Santista. Além disso, pode servir para dinamizar o trabalho no Parque Tecnológico da Cidade. "Precisamos disso, de startups e empresas que queiram investir e participar de nosso parque, para termos de fato um hub de tecnologia da informação atrelado à nossa vocação natural, que é o porto. É muito importante essa relação que

criada aqui".

O fato de Israel ser reconhecido internacionalmente como um país que incentiva a cultura da inovação chama atenção do secretário santista. "Nosso porto terá a chance de conhecer essas empresas que irão ofertar insumos de tecnologia. Estamos muito animados com essa perspectiva. Ainda é cedo para a gente falar em tempo de concretização do acordo, mas iniciamos uma excelente relação e vamos encaminhar tudo o mais rápido possível para que ele seja finalizado com sucesso".

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 29/05/2023**

## MISSÃO INTERNACIONAL PORTO & MAR BRASIL-ISRAEL PASSA POR TRÊS CIDADES ATÉ QUARTA-FEIRA

Programação promovida pelo Grupo Tribuna no Oriente Médio terá sequência nesta segunda-feira (29)

**Por: Bárbara Farias**

A programação da Missão Internacional Porto & Mar Brasil-Israel 2023, promovida pelo Grupo Tribuna nas cidades de Tel Aviv, Ashdod e Jerusalém, terá sequência nesta segunda-feira (29), com extensa programação para a comitiva formada por empresários e autoridades brasileiras.

Com o principal objetivo de conhecer as inovações tecnológicas desenvolvidas por 12 startups para a cadeia portuária e logística, a comitiva se reúne pela manhã com a Autoridade Portuária de Israel. De lá, o grupo seguirá para a empresa Innoviz, de desenvolvimento de tecnologias. De tarde, acontece um encontro entre empresários e autoridades brasileiras e startups israelenses de diferentes áreas.



***A visita ao Porto de Ashdod será realizada pela comitiva na terça-feira (30) Foto: Divulgação***

Na terça-feira (30), o grupo passará o dia no Porto de Ashdod, de acordo com o empresário e apresentador do programa Porto 360°, da TV Tribuna, Maxwell Rodrigues.

“Visitaremos o Porto de Ashdod e o Ashdod Innovation Group, dedicado à inovação. Lá, a gente vai ter a oportunidade de conhecer as provas de conceito implementadas dentro desse porto. A startup faz uma prova de conceito para avaliar se o projeto é funcional e como transformar isso em um produto capilarizado, não desenvolvendo algo exclusivamente para um terminal específico, mas para o mercado mundial. A gente vai entender como que eles fazem isso”.

No mesmo dia, empresários e autoridades irão ao Terminal de Contêineres Hadarom, a fim de conhecer as operações e soluções tecnológicas.

Já a visita à Jerusalém ocorrerá na quarta-feira (31). Lá, o grupo conhecerá as dependências da Autoridade de Inovação de Israel, que é um departamento de governo. “É como se fosse um Ministério de Inovação, olhando exclusivamente para pesquisa e desenvolvimento, fomento de áreas como engenharia, entre outras”, conta Rodrigues.

O grupo também visitará Mobileye, “voltado à mobilidade de veículos autônomos, algo que impacta na relação do porto com a cidade”. Concluindo a agenda, a comitiva terá uma programação dedicada aos roteiros religiosos e culturais na tarde de quarta-feira.

“Em Jerusalém, iremos conhecer a Via Dolorosa e o Muro das Lamentações, fechando o evento com um jantar de encerramento praticamente de frente para o portão do Rei Davi. Além de uma experiência profissional, teremos uma experiência cultural”, conclui Rodrigues.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**  
**Data: 29/05/2023**

## **AVANÇOS DE ISRAEL SÃO DESTACADOS EM ROTEIRO PARA COMITIVA BRASILEIRA**

Centro criado pelo ex-presidente e ex-premiê Shimon Peres valoriza cultura da inovação  
**Por: Rodrigo Nardelli, Enviado a Israel**



***Peres Center for Peace and Innovation fica às margens do Mediterrâneo Foto: Rodrigo Nardelli / AT***

O primeiro dia de atividades da Missão Internacional Porto & Mar Brasil-Israel 2023, neste domingo (28), reuniu autoridades e empresários dos dois países e foi marcado pelo intenso contato com os avanços tecnológicos promovidos por Israel nas últimas décadas. Em agenda organizada pelo Grupo Tribuna, também houve, em Tel Aviv, a assinatura de importante acordo entre brasileiros e israelenses para estimular a inovação tecnológica nos portos brasileiros.



A comitiva brasileira começou a agenda de domingo visitando o Peres Center for Peace and Innovation, às margens do Mar Mediterrâneo. O centro é uma organização não governamental fundada pelo ex-presidente e ex-premiê de Israel Shimon Peres (1923-2016), que ganhou o Prêmio Nobel da Paz em 1994. Na visita, é contada um pouco da história do político, de como ele pensava e das conquistas dos israelenses nas últimas décadas.

É preciso levar em conta que Israel vive em conflitos. O país de 75 anos tem um território menor que o do estado de Sergipe, carece de recursos hídricos e enfrenta guerras ao longo de sua história. Na visita ao Peres Center for Peace and Innovation, fica evidente o quanto Israel investe em soluções tecnológicas há anos. O aplicativo Waze e o pendrive USB, por exemplo, foram criados no país e hoje fazem parte da rotina de bilhões de pessoas em todos os continentes.

Dentre as novidades apresentadas à comitiva brasileira, foi destacada a carne de produção biológica, que pelas projeções dos israelenses estará até o ano de 2035 no mesmo preço dos produtos que são vendidos hoje no mercado.

Além de conhecer de perto projetos que deram certo, a comitiva teve contato com ferramentas tecnológicas que apresentavam projetos futuristas. Com a ajuda de óculos de realidade virtual, foi possível mergulhar em cenários do futuro, como pedir o próprio lanche de um jeito completamente diferente, por exemplo.



**Investimento em soluções tecnológicas, priorizado há anos pelo governo de Israel, é destacado ao grupo** Foto: Rodrigo Nardelli / AT

“O Peres Center trabalha o convencimento social sobre a importância da inovação e o quanto ela impactará nas nossas vidas no futuro”, disse o empresário e apresentador do programa Porto 360°, da TV Tribuna, Maxwell Rodrigues.

Na assinatura da carta de intenções para a troca de tecnologias e inovações voltadas aos setores portuário e aeroportuário nacional, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, comentou sobre a superação do povo israelense ao longo de décadas e o enraizamento da cultura tecnológica e de inovação que pode trazer frutos ao Brasil, a partir do trabalho estimulado pelo Grupo Tribuna.

“O fato de, no Brasil, contarmos com sol o tempo todo, termos um clima bom e vivermos em um país pacificado, às vezes, não nos permite perceber o quanto fatores como esses podem fazer a diferença. Eles (israelenses) lidam com muitos problemas e, sem espaços físicos, precisam se especializar em tecnologia e avançaram bastante nisso. Se nós pudermos ter uma boa relação com eles, vamos focar nisso”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/05/2023

## INICIATIVAS PARA OS PORTOS – CONCOMITANTES E NÃO EXCLUDENTES

Sérgio Aquino é presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

Por: Sérgio Aquino

Quando se trata de temas envolvendo o sistema portuário, geralmente há entendimentos diversos de vários analistas. Entretanto, há um assunto em que a conclusão é praticamente uníssona: as urgentes necessidades de se rever o modelo de administração dos portos públicos e de se solucionar os constantes problemas com falta de dragagens de seus canais de acessos e pontos de atracações. Os problemas com a dragagem afetam negativamente as operações portuárias realizadas nos portos de propriedade pública e nos Terminais de Uso Privado (TUPs) e são a base dos debates para mudanças no modelo de administração portuária. Sempre que se fala sobre a

necessidade de revisão, a dragagem é citada. Portanto, é natural que propostas para os dois temas caminhem conjuntamente.



***Há um assunto em que a conclusão é praticamente unânime: as urgentes necessidades de se rever o modelo de administração dos portos públicos e de se solucionar os constantes problemas com falta de dragagens de seus canais de acessos e pontos de atracações*** Foto: Divulgação/Santos Port Authority

É exatamente isso que ocorre nesse início de novo governo. O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, tem recuperado e fortalecido a proposta de administração condominial de serviços sob responsabilidade das administrações portuárias, destacando os acessos aquaviários e terrestres. Assim, seria possível que os próprios arrendatários e operadores portuários de cada porto pudessem se organizar de forma condominial para assumir as responsabilidades por tais serviços. Esses condomínios poderiam inclusive contar com a participação de TUPs que utilizem tais acessos, aquaviários ou terrestres dos portos, e ainda talvez até outras empresas relacionadas e atuantes no sistema. Todos esses eventuais participantes do proposto condomínio, com as naturais necessidades de serviços efetivos e de competitividade de suas atividades, teriam interesse total na dragagem com eficiência e redução de custos.

Os prognósticos iniciais são positivos, porém há riscos apontados para eventuais supremacias de grupos empresariais e, portanto, são necessários regramentos legais que garantam a possibilidade de criação condominial, porém com controles e garantias a todos os envolvidos. A retomada da estrutura e da competência deliberativa do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) pode ser instrumento fundamental para garantir decisões adequadas e proteção à concorrência. Pierdomenico, cioso sobre a necessidade de aprofundar o tema, informou que já solicitou ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) estudos sobre o assunto.

Outra iniciativa também é desenvolvida para dar provimento às preocupações com as dragagens de manutenção e de aprofundamento no Porto de Santos, cujo recém-empossado presidente Anderson Pomini não esperou muito tempo no cargo para anunciar que se encontra em estudo a concessão do canal aquaviário, seguindo o caminho já em avançado processo no Porto de Paranaguá. Segundo Pomini, possivelmente em 2024, a Autoridade Portuária de Santos (APS) - agora com a sigla correta - publicará edital licitatório prevendo a concessão do canal portuário por 25 anos para que a empresa vencedora seja responsável pela manutenção da profundidade de 15 metros e também realize o aprofundamento para 17 metros, que garantirão a competitividade do maior porto do hemisfério sul, fundamental para o Brasil.

Ambas as iniciativas, condomínio e concessão, caminham em concomitância e necessitam de tempo para suas aplicações. São soluções necessárias e não podem ser descartadas. Considerando que a desejada proposta condominial, muito provavelmente, necessitará de alterações legais, que naturalmente envolverá mais tempo de concretização, pode-se prever que a concessão poderá ser o resultado mais próximo. Entretanto, mesmo com a possível concessão de canais de navegação, em Paranaguá, em Santos ou outros portos, o modelo condominial deve continuar sendo buscado, para que haja opções futuras.

As concessões de canais podem inclusive garantir que as modelagens condominiais sejam debatidas com tranquilidade. Quando se debatem soluções sob pressões ou emergenciais, as soluções legais em geral não são geradas da melhor forma. Assim, sugerimos atenção para ambas as iniciativas. Não devemos aplicar energias para inviabilizar uma ou outra. Vamos evitar que tais iniciativas sejam jogadas para as tradicionais lutas de "torcidas", de uns contra os outros, que têm se transformado em triste tradição atual de nossa sociedade. Apoiamos ambas as iniciativas, fundamentais para o "estado de necessidade" que os portos e dragagens vivenciam em nosso País. Devemos nos unir para viabilizá-las, pois são concomitantes e não excludentes.





Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 29/05/2023



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### BRACELL CELEBRA DIA DA INDÚSTRIA COM INVESTIMENTOS E GERAÇÃO DE EMPREGOS NO BRASIL

A companhia já investiu mais de R\$ 15 bilhões no país e gerou cerca de 10 mil empregos diretos e indiretos nas atividades industriais, florestais, logísticas e administrativas

**Informações:** Portal Celulose



O Dia da Indústria, celebrado em 25 de maio, reforça a importância que o setor tem para a economia brasileira e que precisa ser cada vez mais valorizado, pois contribui diretamente com o desenvolvimento do país. Nesse contexto, a Bracell, que é líder global na produção de celulose solúvel, faz parte desta jornada de benefícios para o Brasil e em constante crescimento tem realizado investimentos em inovação, tecnologia, qualificação profissional e crescimento sustentável.

A companhia construiu em Lençóis Paulista (SP), a maior e mais verde fábrica de celulose do mundo. A operação tem capacidade produtiva de até 3 milhões de toneladas de celulose kraft por ano, com a flexibilidade de mudar a produção para celulose solúvel.

Em 2021, a companhia estrategicamente expandiu suas operações florestais para o Estado do Mato Grosso do Sul, marcado pelo início das atividades de plantio, operação de colheita e transporte de madeira. Uma sede administrativa foi instalada em Campo Grande (MS) e, no município de Água Clara (MS), a Bracell implantou uma unidade operacional com o objetivo de dar todo suporte às equipes em campo. A chegada da empresa na região contribui diretamente para a criação de emprego e renda nas comunidades locais.

No primeiro trimestre de 2023, a empresa fechou acordo para aquisição da OL Papéis, avançando em sua estratégia de crescimento e diversificação de portfólio no Brasil com entrada no mercado de papéis tissue. Os ativos da OL Papéis estão localizados em Feira de Santana e São Gonçalo dos Campos, na Bahia, e em Pombos, no estado de Pernambuco.

Ao todo, a Bracell já investiu mais de R\$ 15 bilhões no país na construção da maior e mais verde fábrica de celulose solúvel do mundo e, recentemente, anunciou que investirá mais R\$ 2,5 bilhões, na construção da maior fábrica de papel tissue da América Latina; e outros R\$ 2,5 bilhões em uma planta de produção de Clorato de sódio e Peróxido de hidrogênio, componentes químicos utilizados no processo produtivo de celulose.

### GERAÇÃO DE EMPREGOS

Atualmente, a empresa registra o total de 10 mil colaboradores diretos e indiretos, somando suas operações nos estados de São Paulo, Bahia e Mato Grosso do Sul. Nos últimos anos, a Bracell tem investido significativamente na expansão das suas operações no Brasil, se tornando um dos maiores e mais sustentáveis players do setor no país.

Em 2022, foram abertas mais de mil vagas e o alto volume de oportunidades é reflexo do seu rápido crescimento no país. Este ano, com as obras da maior fábrica de papel tissue da América Latina, na

fase de construção do projeto, é esperada a geração de mais de 2.000 postos de trabalho e, para a operação, serão 550 empregos permanentes. O foco da contratação está no interior de São Paulo, região de atuação, visando ampliar o compromisso da Bracell de fomentar o desenvolvimento local.

Além de Lençóis Paulista, a companhia está com diversas vagas de emprego abertas em suas operações nas cidades de Santos (SP), Campo Grande (MS), Camaçari e Alagoinhas (BA). As oportunidades são para diversos cargos com diferentes níveis de escolaridade, experiência na área e qualificação profissional.

No centro-oeste Paulista, a chegada da Bracell trouxe grandes marcos em desenvolvimento e fomento da economia. Segundo dados do Caged (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados) divulgados em janeiro/2023, no ano de 2022 a cidade de Lençóis Paulista registrou saldo positivo de 2,7 mil registros em carteira. Desse total, mais de 2,1mil foram contratados pela Bracell. A taxa de desemprego foi a menor registrada desde 2015 na região e o maior impacto destes números vem dos trabalhadores com carteira assinada do setor privado, que cresceu 2,3%.

### QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL

A Bracell tem como prioridade a valorização de pessoas. Com esse foco, a empresa inaugurou em janeiro de 2023 o Bracell Learning Institute (BLI), na unidade fabril em Lençóis Paulista, SP. Por meio deste espaço, a empresa reforçou seu compromisso com o desenvolvimento de pessoas, unindo diversas trilhas e cursos que são ofertados aos colaboradores e a comunidade, que contribui para o desenvolvimento profissional.

Segundo dados da companhia, até fevereiro de 2023, a empresa já acumulou 20 mil horas de capacitação. Em 2021, a Bracell realizou parcerias estratégicas com o poder público e instituições privadas de Lençóis Paulista para promover a capacitação e treinamento de mão de obra local e regional. As parcerias seguem até os dias atuais com o Sistema S (Senai, Senac, Sest etc.), universidades e consultorias externas. Já em 2022, o acumulado foi de 139 mil horas de treinamento.

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 29/05/2023*

### PRIO VAI INVESTIR MAIS DE US\$ 1 BILHÃO NA BACIA DE CAMPOS, PERFURANDO ATÉ OITO POÇOS EM WAHOO

Informações: PetroNotícias



A Agência Nacional do Petróleo (ANP) aprovou na tarde de hoje (25) o Plano de Desenvolvimento do campo de Wahoo, operado pela PRIO na Bacia de Campos. De acordo com o plano apresentado pela petroleira, o investimento total passará da casa de US\$ 1 bilhão e contempla a perfuração de seis poços, sendo quatro produtores e dois injetores, que serão conectados ao FPSO Valente (anteriormente chamado de FPSO Frade). Além dos seis poços firmes, a PRIO poderá ainda perfurar outros dois contingentes, a depender dos resultados da campanha de perfuração dos poços iniciais. O contrato do campo de Wahoo terá validade até o ano de 2049.

Para lembrar, o campo de Wahoo fica a cerca de 35 km ao norte do campo de Frade (também operado pela PRIO), com lâmina d'água de 1.400 metros. Assim como fez com os campos de Tubarão Martelo e Polvo, a PRIO planeja fazer um tie-back (interligação) entre os campos de Frade e Wahoo – que irão compartilhar o mesmo sistema de produção.

O diretor Fernando Moura, relator do processo de avaliação do plano, disse em seu voto que a PRIO deverá apresentar os resultados do estudo de detalhamento de aumento de capacidade de processamento de líquidos no FPSO Valente até 31 de dezembro de 2023. A agência pediu ainda

que a petroleira prepare um relatório detalhado sobre a viabilidade da avaliação do upside sul e sudoeste da região de Wahoo, por meio da perfuração de um poço contingente, levando em consideração as informações obtidas no poço produtor 4 até 31 de agosto de 2026.

Por fim, a ANP determinou que a PRIO também apresente um relatório o upside leste da região, também por meio de um poço contingente, mas considerando as informações obtidas nos poços do campo de Frade e o desempenho da produção de Wahoo até 31 de agosto de 2028. Nos dois casos, se for constatada a inviabilidade da operação, a operadora deverá propor uma readequação da área de Wahoo.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**  
**Data: 29/05/2023**

## ENEVA FAZ DESCOBERTA DE GÁS NATURAL NA BACIA DO AMAZONAS

**Informações: PetroNotícias**



A Eneva notificou a Agência Nacional do Petróleo (ANP) sobre a descoberta de indícios de gás natural no poço de extensão 3-ENV-41D-AM, no bloco AM-T-85, na Bacia do Amazonas. O poço começou a ser perfurado pela empresa no início deste mês.

Ainda em maio, a empresa já havia notificado a ANP sobre a descoberta de gás no poço 3-ENV-40D-AM, localizado também dentro do bloco AM-T-85. A área foi arrematada pela empresa no final de 2020, durante o Segundo Ciclo da Oferta Permanente. Segundo dados da companhia de dezembro de 2022, as suas reservas de gás natural na Bacia do

Amazonas somam 14,8 bilhões de metros cúbicos.

No início da semana, a Eneva anunciou que conseguiu derrubar uma liminar que suspendia a produção dos poços do campo de gás natural de Azulão, no Amazonas. Segundo a companhia, a Segunda Instância da Justiça Federal no Estado atendeu aos argumentos da companhia, de que a liminar, proferida no dia 19, colocava em risco o abastecimento de energia elétrica de Roraima e a segurança energética do Estado. Para lembrar, a usina termelétrica Jaguatirica II, também operada pela Eneva, fornece energia para Roraima e é alimentada pelo gás do campo de Azulão.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**  
**Data: 29/05/2023**

## UBUNTU, CENTRO OESTE E PETROBAHIA ASSINAM CONTRATO PARA FORNECIMENTO DE GÁS DO CAMPO DÓ-RÉ-MI

**Informações: PetroNotícias**



Um novo contrato assinado nesta semana vai permitir o fornecimento do gás do campo de Dó-Ré-Mi, localizado na Bacia do Sergipe. O acordo foi firmado entre o Grupo Ubuntu, operador do campo; a Centro Oeste Óleo e Gás, que forma consórcio com o Grupo Ubuntu em Dó-Ré-Mi; e a Petrobahia, que irá atender consumidores livres na região via distribuição de gás natural comprimido (GNC). O acordo foi assinado no estande da Agência Nacional do Petróleo (ANP) durante o evento Bahia Oil & Gas Energy 2023, em Salvador.

“O contrato foi viabilizado devido às autorizações outorgadas pela ANP para a comercialização de gás pelas empresas produtoras. A assinatura do



contrato permite, dessa forma, que consumidores livres adquiram gás natural mais competitivo proveniente de produtor da região. E, por outro lado, é importante para viabilizar comercialmente a própria produção de gás do campo”, disse a agência.

A ANP disse ainda que a possibilidade de ampliação do acesso do consumidor livre a outras fontes de gás natural é um dos instrumentos que vem permitindo uma maior abertura e dinamismo no mercado brasileiro de gás natural, conforme a Nova Lei do Gás (Lei nº 14.134/2021). O consumidor livre é, de acordo com essa lei, aquele que, nos termos da legislação estadual, tem a opção de adquirir o gás natural de qualquer agente que realiza a atividade de comercialização de gás natural, inclusive produtores.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 29/05/2023**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ E MPOR FIRMAM ACORDO COM ISRAEL PARA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA NOS PORTOS

Carta de intenção prevê troca de experiências na área de segurança e mudanças climáticas



#### ***MPor ANTAQ e Governo de Santos assinam carta de intenções com a autoridade portuária de Ashdod***

Brasília 29/05/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Ministério de Portos e Aeroportos assinaram uma carta de intenção com a autoridade portuária de Ashdod para inovação tecnológica nos portos brasileiros.

A assinatura aconteceu no último domingo (28) em Tel Aviv, Israel, durante o primeiro dia da Missão Internacional Porto & Mar Brasil-Israel. A carta de intenção tem como foco fazer a troca de informações e tecnologias voltadas às áreas de segurança pública e mudanças climáticas.

O documento foi assinado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, o secretário de Governo de Santos, Fábio Ferraz, e o presidente do Conselho de Administração do Porto de Ashdod, Roy Avrahami.

O objetivo do acordo é facilitar a implementação de startups israelenses em portos e terminais nacionais. Vale lembrar que o Porto de Ashdod é considerado o mais moderno complexo portuário de Israel, com mais de 70 Startups voltadas a tecnologias de inovação.

A carta de intenção também prevê a realização de eventos de networking com fornecedores, câmaras de comércio e entidades empresariais portuárias brasileiras.

De acordo com o diretor-geral da ANTAQ, a assinatura do documento firma uma parceria importante para o Brasil com um dos principais portos do mundo na busca pelo aprimoramento tecnológico dos portos nacionais.

“Inovação é fundamental para a modernização do setor portuário e, a partir do acordo firmado, abrem-se oportunidades para aproveitarmos todo o conhecimento tecnológico desenvolvido pelas empresas israelenses, em favor de atender às necessidades do setor portuário brasileiro”, disse Nery.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ  
Fone: (61) 2029-6520  
FAX: (61) 2029-6517  
E-mail: asc@antaq.gov.br  
Data: 29/05/2023

## ANTAQ REALIZA VISITAS TÉCNICAS ÀS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE BELÉM

Especialistas da Agência constataam que região apresentou grande desenvolvimento operacional nos últimos anos



*Na operação em espelho d'água as embarcações são amarradas em boias especiais posicionadas.*



*Reunião entre os agentes da ANTAQ e a autoridade portuária da CDP para tratar da padronização tarifária*

Brasília 29/05/2023 - Belém é um estado que, nos últimos anos, apresentou destacado incremento nas suas operações de líquidos combustíveis e sólidos a granel, em termos de tecnologia, áreas exploradas e quantidades movimentadas. Essa é a constatação feita pela equipe da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) durante visitas técnicas realizadas nos dias 24 e 25 de maio.

Ao longo dos dois dias, a equipe da Superintendência de Regulação da ANTAQ realizou reuniões e visitas nos portos administrados pela Companhia Docas do Pará (CDP), observando ainda os Terminais de Uso Privado (TUPs) e Estações de Passageiros da região.

Logo no primeiro dia, a equipe fez reuniões com a autoridade portuária dos portos do Pará no intuito de tratar sobre a aplicabilidade e particularidades da Resolução Antaq No 61/2021, que trata da padronização das tarifas portuárias dos portos brasileiros.

Também foi apresentado o trabalho de melhoria na gestão de custos empreendido pela equipe interna da CDP, mostrando melhorias nos controles e nos indicadores, conforme trabalhos levados à cabo nos últimos quatro anos, revertendo situação antes deficitária.

### **Desenvolvimento**

O segundo dia foi marcado por visitas técnicas às instalações portuárias da região. Porto de Belém, Porto de Vila do Conde, Porto de Santarém, Terminal de Miramar e Terminal Hidroviário de Belém foram algumas das instalações portuárias visitadas pela ANTAQ.

Durante as visitas, os agentes da ANTAQ puderam conhecer algumas das atividades que vêm sendo desenvolvidas dentro dos portos administrados pela CDP, entre elas a construção do terminal que futuramente se tornará uma Unidade de Regaseificação de Armazenamento Flutuante (FSRU).

A equipe ainda conheceu a atual operação de movimentação de grãos feita em espelho d'água na Bahia de Marajó, em Vila do Conde, que liga o Rio Amazonas ao oceano Atlântico. A operação em espelho d'água para exportação é inovadora, concretizada por meio de uma pequena instalação flutuante apta ao recebimento de embarcações de pequeno porte que alimentam embarcações maiores, que por sua vez são amarrada em boias posicionadas.

De acordo com o Gerente de Regulação Portuária, Sandro Monteiro, as visitas e reuniões foram importantes para constatar como o Porto de Belém e o Complexo de Vila do Conde estão se tornando referência na busca do desenvolvimento portuário brasileiro.

"Podemos constatar uma visível melhoria na gestão tarifária e de custos da empresa, com reflexos na sustentabilidade da autoridade portuária, inclusive para o seu potencial de investimentos na expansão da infraestrutura. Também conseguimos avaliar como os novos TUPs estão trazendo nova dimensão e aumento de produtividade para o setor local" disse.

**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: 29/05/2023**

## ANTAQ E APEC ASSINAM MEMORANDO DE ENTENDIMENTO PARA DISSEMINAÇÃO DE CONHECIMENTO TÉCNICO

Objetivo é capacitar agentes com as melhores práticas internacionais



**Diretor-geral e diretores junto com prefeito de Bruges após assinatura do MoU**



**Missão contou com a presença do Ministro de Portos e Aeroportos, Marcio França**



**Missão conjunta com a ATP aos portos da Bélgica**

Brasília 26/05/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Antwerp/Flanders Port Training Center (APEC) assinaram um Memorando de Entendimento (MoU) de ações conjuntas para disseminar o conhecimento técnico especializado.

APEC é o centro internacional de treinamento sem fins lucrativos filiado à autoridade portuária da Antuérpia. A instituição organiza cursos portuários desde 1977, transferindo conhecimento e experiência entre as comunidades portuárias. Mais de 19 mil profissionais do setor em todo o mundo tiveram a oportunidade de participar de cursos promovidos pela instituição. Os treinamentos





ofertados são voltados às práticas consideradas prioritárias para o mundo como, por exemplo, a sustentabilidade ambiental, a relação porto cidade e a governança.

A negociação do MoU com a APEC começou no ano passado a partir de visita técnica realizada pela ANTAQ ao Porto da Antuérpia e é resultado de uma série de discussões para implementação de uma parceria que desenvolva a capacidade de treinamento e de levantamento de benchmarking internacional para a atuação da agência.

De acordo com o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, a assinatura do documento concretiza mais uma ação da autarquia para capacitar os servidores na busca pelas melhores práticas internacionais.

“A assinatura deste memorando de entendimento é mais um passo da agência na busca pelo aprimoramento e capacitação do seu corpo funcional. A ideia é que já no segundo semestre deste ano, capacitações sejam realizadas pela organização aos nossos servidores”, disse.

O MoU Também permitirá a modulação de cursos customizados e adaptados à realidade brasileira e às necessidades da Agência. A assinatura contou com a presença do prefeito de Bruges, atual presidente do conselho do instituto, Dirk De Fauw, além de outros membros do conselho, como o Diretor Operacional do Porto da Antuérpia.

### **Missão Bélgica**

O acordo entre a autoridade portuária belga faz parte da agenda conjunta da ANTAQ com a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) em missão de visitação às principais autoridades portuárias da Bélgica. O objetivo é vivenciar a realidade da operação e da gestão portuária em locais que são referências no segmento logístico e portuário.

Além do diretor-geral da ANTAQ, a missão conta com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, e dos diretores da Agência Lima Filho, Alber Vasconcelos e Caio Farias.

Ao longo da missão, o grupo pode conhecer entidades líderes mundiais em dragagem, recuperação de terras, infraestrutura marítima, energia offshore e remediação ambiental especializadas em carga fracionada. Também foram visitados clusters petroquímicos e a eclusa de Kieldrecht, a maior do mundo, que conecta a doca de Deurganck.

**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](mailto:asc@antag.gov.br)**

**Data: 29/05/2023**



## **PORTAL PORTO GENTE**

### **EXECUTIVOS BRASILEIROS CONHECEM INICIATIVAS COM HIDROGÊNIO VERDE EM ANTUÉRPIA**

*Por Redação Portogente*

*Terminal de Antuérpia e Bruges já testa em suas operações veículos com sistema híbrido, que combina diesel e hidrogênio e reduz em 65% emissões de poluentes.*

A plataforma internacional de hidrogênio verde do porto de Antuérpia e Bruges, na Bélgica, foi apresentada à comitiva brasileira, formada por executivos dos portos privados e autoridades e liderada pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). O objetivo é substituir as fontes de energia fósseis em muitas aplicações industriais e tornar as operações portuárias cada vez mais sustentáveis.



**Ulisses Oliveira (Porto Sudeste); diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa; e Armando Hosken (ArcelorMittal), em missão na Bélgica. Crédito: ATP | Divulgação.**

O terminal belga, com alto potencial de se tornar um dos mais sustentáveis do mundo, em parceria com a CMB.TECH, já está testando veículos com um sistema híbrido que combina diesel e hidrogênio, reduzindo as emissões globais de poluentes em 65%. \*A comitiva segue em viagem na Bélgica até esta sexta-feira (26)\* e confere de perto projetos que podem ser adotados pelos portos brasileiros. “Aqui, com todo o grupo, estamos vendo

de perto esse exemplo de porto público eficiente e que está bem avançado no tema da sustentabilidade”, afirmou o presidente da ATP, Murillo Barbosa.

Na busca por fortalecer a modernização do setor portuário brasileiro, o grupo também visitará, até o dia 26 de maio, o Porto de Ghent, um dos maiores portos fluviais do continente; e o Porto de Zeebrugge, importante centro de transporte e logística para cargas; entre outros locais. A comitiva brasileira é formada por 39 participantes, entre os quais estão o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, e quatro diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que integram a equipe a partir de amanhã, além de representantes de 16 empresas associadas à entidade.

A Missão ATP Bélgica é a primeira viagem internacional de estudos da ATP. Planejada desde 2020, ela tem o objetivo de reunir autoridades e representantes de portos privados para vivenciar a realidade da operação e da gestão portuária em locais que são referências no segmento logístico e portuário.

**Fonte: Portal Porto Gente**  
**Data: 29/05/2023**

## PORTO DE SANTOS E A ROTA BIOCEÂNICA DO ATLÂNTICO AO PACÍFICO

**Editor Portogente**

*Um dos mais relevantes aspectos do planejamento estratégico é a análise da competitividade.*

Uma realização que engrandece o Brasil, como é a transposição do Rio São Francisco, a rota transoceânica, ligando os oceanos Atlântico e Pacífico, entra em operação em 2025. Um antigo sonho nacional, idealizada na década de 1950 e iniciada no segundo governo Lula, em 2008. Foi o destaque da participação do ministro dos Transportes, Renan Filho, na Cúpula Anual 2023, do Fórum Internacional de Transportes (ITF, sigla em inglês), nos dias 25 e 26 de maio último. O Brasil, depois de ficar, durante os últimos três anos, apenas como país observador, foi aprovado, por unanimidade, como membro pleno do Fórum. O evento foi realizado na sede da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento (OCDE), em Leipzig, na Alemanha.



**Secretário-geral do ITF, Young Tae Kim, e o ministro Renan Filho se cumprimentam após adesão do Brasil ao fórum global. Crédito: Luiz Siqueira/MT.**

**Veja mais \* Autoridade Portuária de Santos decide Parque Valongo**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115428-autoridade-portuaria-de-santos-decide-parque-valongo-no-porto-de-santos>

Essa rota de aproximadamente 2.400 km, com origem em São Paulo, cruza o Mato Grosso e a fronteira do



Paraguai; a cidade de Mision La Paz na Argentina e destino no Chile, próximo ao trópico de Capricórnio. Um percurso comercial que vai competir com os quase 25 mil quilômetros pelo Canal do Panamá. É o surgimento de uma conexão flexível, que possibilita mais pontualidade e menor custo final às cadeias de suprimento. Logisticamente, possibilita soluções integradas, novos investimentos e desenvolvimento regional, bem como geração de trabalho.

### ***Veja também \* Porto oceânico aprimora a logística do Porto de Santos***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115226-porto-oceanico-aprimora-a-logistica-do-porto-de-santos>

Fato relevante será a redução do tempo previsto de até 2 semanas na viagem da exportação para a China, com essa nova infraestrutura. Nesta rota, a obra de arte magnífica é a ponte estaiada sobre o rio Paraguai, com extensão de 1.294 metros e vão livre de 350 metros. Entre Porto Murinho (MS) e Camilo Peralta (Paraguai), financiada pela diretoria paraguaia de Itaipu. A inauguração dessa ponte está prevista para o primeiro semestre de 2024.

### ***Veja ainda \* Debater Porto-Cidade de Santos destaca o importante e o fundamental***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115409-debater-porto-cidade-de-santos-destaca-o-importante-e-o-fundamental>

Essa será, em breve, a rota da exportação da produção do Centro-Oeste brasileiro para a China. Esse ganho de competitividade, no tempo, também induz rearranjos das estratégias operacionais do Porto de Santos, para ordenar o seu papel hub, em relação ao polo bioceânico, em São Paulo, e fomentar novos negócios e facilidades. Em sentido inverso, abre caminho para a rota da seda, estratégia da China para fluir seus produtos ao redor do mundo.

### ***Veja também \* Um novo olhar para o futuro do Agro***

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/114866-um-novo-olhar-para-o-futuro-do-agro>

A atual diretoria do Porto de Santos tem competência para tratar tamanho desafio, com êxito. É um processo de definir metas e ações, envolvendo amplamente a comunidade do porto, na percepção da nova realidade e de forma a se manter coesa, através dos interesses comuns. Assim, construir estratégias para atrair apoio governamental, desenvolver potencial comercial e otimizar o desempenho operacional.

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

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

Do presidente da República, ao ministro e o secretário dos Portos, todos eles têm o Porto de Santos como parte das suas vidas. Este porto está situado na região mais produtiva do Brasil. Portanto, é hora de otimizar as variáveis da competitividade desse complexo portuário e, assim, adotar posicionamento para alavancar oportunidades em vantagem sustentável.

### ***Veja também \* Lula, Lula, Lula***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115071-lula-lula-lula>

## **A importância do ITF**

O ITF é uma organização intergovernamental autônoma ligada administrativamente à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Trata-se de um órgão internacional que atua como um think tank para questões relacionadas à política de transportes de todos os modais e que realiza anualmente um encontro entre ministros de Transportes dos países membros, no qual são apresentadas as últimas novidades e políticas do setor.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 29/05/2023





# BE NEWS

## BE NEWS – BRASIL EXPORT

### EDITORIAL – IMPULSO À LOGÍSTICA NACIONAL

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

Os recentes investimentos no Porto de São Francisco do Sul (SC) exemplificam a importância da contínua realização de melhorias nas instalações dos complexos marítimos brasileiros. A inauguração do novo berço de atracação e dos três silos de armazenagem de grãos representa um marco para a logística nacional, bem como uma oportunidade para impulsionar ainda mais a competitividade do País no setor do agronegócio.

O Terminal Portuário Santa Catarina (Tesc) demonstrou visão estratégica ao investir R\$ 250 milhões nessa expansão. A capacidade ampliada de armazenagem de grãos, que chega a 90 mil toneladas, permitirá um aumento significativo na movimentação de cargas, atendendo à crescente demanda nacional e internacional. Isso fortalece a posição do Brasil como um dos principais players no mercado global de commodities agrícolas.

A modernização das estruturas portuárias é outro destaque desses investimentos. Os silos de concreto, com 31 metros de altura e 38 metros de diâmetro, demonstram o compromisso em fornecer infraestruturas de qualidade. Além disso, a construção de uma galeria de 400 metros para transporte de grãos e a automatização dos gates de entrada e saída de caminhões são avanços significativos que agilizam e otimizam os processos logísticos.

É importante ressaltar que esses investimentos vão além das vantagens locais. O Brasil é um dos principais produtores agrícolas do mundo, exportando grandes volumes de commodities. Portanto, o desenvolvimento e a modernização dos portos são essenciais para garantir a eficiência e a competitividade de nossas exportações. Investir em infraestrutura portuária não apenas fortalece a economia local, mas impulsiona o crescimento nacional, gera empregos e atrai investimentos estrangeiros.

Além disso, é fundamental que haja um planejamento estratégico de longo prazo para orientar esses investimentos. O Brasil tem potencial para se tornar uma potência logística global, conectando-se de maneira eficiente com o mercado internacional. Para alcançar esse objetivo, é necessário um esforço contínuo para aprimorar a infraestrutura portuária, investir em tecnologias inovadoras, melhorar os processos de movimentação de cargas e aprimorar a capacitação da mão de obra.

Em suma, os recentes investimentos no Porto de São Francisco do Sul demonstram que o caminho para o fortalecimento da logística nacional passa pela contínua realização de investimentos nos portos brasileiros. A modernização das infraestruturas portuárias, aliada a um planejamento estratégico robusto, impulsionará a competitividade do Brasil no mercado global, gerando empregos, atraindo investimentos e promovendo o desenvolvimento econômico do país como um todo. É necessário que governantes, empresários e autoridades portuárias trabalhem em conjunto para transformar essa visão em realidade e consolidar o Brasil como uma referência em logística portuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2023

## NACIONAL - HUB – CURTAS

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

### FERROGRÃO 1

O Governo Federal aguarda apenas a situação da Ferrogrão ser resolvida - e liberada - no Supremo Tribunal Federal (STF), para dar continuidade ao projeto. A informação é do ministro dos Transportes, Renan Filho. Ao participar da cúpula anual do Fórum Internacional de Transportes, na

semana passada, na Alemanha, a autoridade afirmou que “se a decisão do Supremo for no sentido de seguir (com o projeto da Ferrogrão), nós vamos seguir. Se for no sentido de alterar, nós vamos alterar o que precisa alterar. Isso aconteceu agora com a Petrobras e com vários outros segmentos do Governo”, referindo-se ao veto do Ibama para a exploração de petróleo na direção da foz do Rio Amazonas.

### **FERROGRÃO 2**

A Ferrogrão é um dos empreendimentos mais estratégicos para o agronegócio brasileiro. Orçada em R\$ 20 bilhões, esta ferrovia terá cerca de mil quilômetros de extensão, ligando Sinop, uma das principais regiões produtoras do Mato Grosso, a Mirituba, no Pará, às margens do Rio Tapajós - e assim, facilitando o embarque das commodities agrícolas pelos portos do Arco Norte. O projeto foi interrompido há dois anos, por determinação do ministro Alexandre de Moraes, a partir de uma ação de autoria do PSOL, que argumentou que a linha férrea impactaria o Parque Nacional do Jamanxim (PA).

### **FERROGRÃO 3**

A proposta do ministro dos Transportes, Renan Filho, é, se obter a liberação do STF para retomar o projeto, fazer uma profunda avaliação ambiental no empreendimento, implantando as alterações necessárias para que sua construção e suas operações ganhem características sustentáveis.

### **AUDITORES**

Na quinta-feira, dia 1, auditores-fiscais da Receita Federal planejam realizar uma operação especial em todos os portos do Brasil, como parte de seu protesto pela regulamentação do pagamento de um bônus de produtividade. Eles já promovem um “apagão” às terças, quartas e quintas-feiras, adotando medidas administrativas e aduaneiras. Como resultado, o relatório de arrecadação do mês passado está com sua elaboração atrasada e, ainda, as sessões do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) foram suspensas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/05/2023**

## **NACIONAL - BAGAGENS, CONSÓRCIO DO GÁS E INFRAESTRUTURA NA PAUTA DAS COMISSÕES NO CONGRESSO**

Autoridades federais e lideranças do setor foram convidadas para a audiência pública

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



**A Comissão de Viação e Transportes irá debater a política de despachos de bagagens com base no caso de uma mulher que foi expulsa de voo em Salvador**

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados debaterá, amanhã (30), sobre a política de despachos de bagagens nas aeronaves.

O autor do requerimento da audiência pública é o deputado Ricardo Silva (PSD-SP). Na justificativa, ele enfatiza o caso da passageira Samantha Vitena Barbosa, que foi retirada de uma aeronave da Gol

Linhas Aéreas no aeroporto de Salvador, com destino a São Paulo.

O caso aconteceu no dia 28 de abril deste ano. Na ocasião, Samantha disse que não havia encontrado lugar no bagageiro do avião para guardar a mochila que continha um notebook. Avisada pela tripulação de que teria que despachar a bagagem, Samantha se recusou, pois temia que o equipamento fosse danificado. Os comissários, então, acionaram a Polícia Federal e três oficiais retiraram a mulher da aeronave.



Em nota, a Gol informou que Samantha não seguiu viagem por “medida de segurança”, pois “não aceitou a colocação da sua bagagem nos locais corretos e seguros destinados às malas”.

“Os relatos publicados na imprensa demonstram que o problema teve como origem o despacho de bagagem de mão. Desse modo, faz-se necessário discutir a política de bagagem e as competências legais das companhias aéreas em retirar passageiros de suas aeronaves”, disse o deputado Ricardo Silva.

Está pendente de apreciação do Congresso Nacional o Veto nº 30/2022 – Despacho gratuito de bagagem, originário do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2022 (oriundo da Medida Provisória 1.089/2021).

“Após o encerramento da franquia de bagagem os passageiros passaram a adotar massivamente o uso da bagagem de mão, o que tem sobrecarregado a cabine das aeronaves e gerado conflitos recorrentes e desconforto aos passageiros”, justificou o parlamentar.

Também foram convidados para a audiência pública o secretário nacional do Consumidor do Ministério da Justiça e Segurança Pública, Wadih Damous; a presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Jurema Monteiro; e o diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Pereira.

### CONSÓRCIO DO GÁS

Amanhã também (30), mas na Comissão de Minas e Energia da Câmara, por iniciativa do deputado Carlos Zarattini (PT-SP), serão debatidos os impactos da formação de consórcio entre as engarrafadoras e distribuidoras de GLP (gás liquefeito de petróleo) Supergasbras e Ultragaz, as potenciais retrações na oferta do gás e os seus efeitos nos preços para o consumidor final.

Entre os convidados estão o diretor-geral da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Rodolfo Saboia, e os representantes das empresas.

Na justificativa, Zarattini lembra que quando a Supergasbras e a Ultragaz anunciaram a formação de um consórcio para compartilhamento de suas operações e de sua infraestrutura de armazenamento e envase do gás de cozinha, foi questionada a possibilidade de cartel, o que prejudica o preço final aos consumidores.

“Tão logo anunciada, a intenção das duas empresas foi prontamente questionada por empresas e profissionais participantes do mercado, principalmente com relação a possível tentativa de realizar, na prática, uma fusão que resultaria na formação de um cartel no fornecimento de GLP. Com efeito, uma das principais críticas é que tal operação compartilhada dos parques industriais poderia resultar em uma concentração de 60% no mercado nacional de fornecimento de gás de cozinha”, afirma Carlos Zarattini.

### INFRAESTRUTURA

O Senado também tem agenda para discutir melhorias para o setor de infraestrutura. O diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Sandoval de Araújo Feitosa Neto, vai debater com os membros da Comissão de Infraestrutura (CI), a apresentação do plano de atuação da agência em relação à regulação e ao potencial de fontes de energia renovável no país, além das perspectivas de atuação do novo governo para o setor. A audiência pública foi proposta pelo presidente do colegiado, senador Confúcio Moura (MDB-RO).

Para quarta-feira (31), o presidente da Comissão também convidou o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Fabrício Galvão, para discutir o plano de atuação de sua pasta referente ao planejamento de obras e perspectivas de melhorias de infraestrutura de transportes.



### NACIONAL - CONFERÊNCIA DEBATE DESAFIOS JURÍDICOS DOS SETORES PORTUÁRIO E MARÍTIMO

Conadimp começa hoje, às 8h45, no Rio de Janeiro, reunindo autoridades, empresários e especialistas

Por BE NEWS - DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



***Vista aérea do Porto do Rio de Janeiro: modelos de exploração dos complexos portuários brasileiros estão entre os temas que serão debatidos na Conadimp (crédito:PortosRio/Divulgação)***

Magistrados, advogados, autoridades dos setores portuário e marítimo e empresários desse segmento vão estar reunidos hoje e amanhã, no Rio de Janeiro, para debater os principais desafios desse mercado, do papel estratégico da Economia do Mar à necessidade de varas e câmaras do Judiciário especializadas no Direito Marítimo e Portuário, passando pelas expectativas para a exploração dos portos brasileiros, a regulação do programa de incentivo à Cabotagem, a BR do Mar, e a atuação do trabalho portuário avulso e vinculado e do trabalho marítimo.

Esses são alguns dos temas que serão debatidos na Conferência Nacional de Direito Marítimo e Portuário (Conadimp), que será realizada nesta segunda e na terça-feira, no Hotel Fairmont, no Rio. O evento é organizado pela Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) Nacional, a partir da sua Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário, e pela seção da OAB no Rio de Janeiro, com sua Comissão do Direito Marítimo, Portuário e do Mar.

À frente do comitê organizador, estão a presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB e vice-presidente da OAB-PE, a advogada Ingrid Zanella Andrade Campos, e o presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ, o advogado Godofredo Mendes Vianna.

Para seus realizadores, a Conadimp é uma oportunidade para a discussão de casos relevantes dos mercados portuário e marítimo, para a troca de experiências e, ainda, para se analisar tendências e inovações desses segmentos.

Entre os debatedores confirmados, estão o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Alexandre Agra Belmonte, o presidente do Instituto dos Magistrados do Brasil, o desembargador Peterson Barroso Simão, o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região Celso Peel (presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export), o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico, os diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Flávia Takafashi e Alber Vasconcelos e, também, o diretor da Diretoria de Portos e Costas, da Marinha do Brasil, vice-almirante Sérgio Salgueirinho.

A Conadimp é um evento presencial, aberto apenas a inscritos. Mas as inscrições já estão encerradas. A conferência terá a cobertura do BE News.

#### Programação (sujeita a alterações)

Local: Hotel Fairmont, no Rio de Janeiro (RJ)

Hoje, segunda-feira, **dia 29**

**8h45 a 10h15**



Painel de abertura Economia do Mar

*Participantes:*

Godofredo Mendes Vianna, presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ

Ingrid Zanella, presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB e vice-Presidente da OAB-PE

Peterson Barroso Simão, desembargador e presidente do Instituto dos Magistrados do Brasil

Luciano Bandeira, presidente da OAB RJ

Almirante Ralph Dias, presidente do Tribunal Marítimo

Flavia Takafashi, diretora da Antaq

Almirante Ilques Barbosa, ex-comandante da Marinha do Brasil

**10h45 a 12h30**

Painel Qual o futuro da frota descarbonizada?

Moderação: Camila Mendes Vianna Cardoso

*Participantes:*

Heloisa Borges, diretora de Estudos do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis da Empresa de Pesquisa Energética

Comandante Fernando Alberto Costa, da Marinha do Brasil

Ana Carolina Siniscalchi, head of South American na Mitsui O.S.K Lines para Energia, Descarbonização e Negócios Offshore

Comandante Jones Soares, diretor de Transporte Marítimo, Dutos e Terminais na Transpetro

André Pompeo, gerente do Departamento de Gás Petróleo, Navegação e Descarbonização do BNDES

**12h30 a 13h30**

Almoço

13h30 a 15 horas

Painel O Direito Marítimo e Portuário e a especialização do judiciário (Varas e Câmaras Especializadas)

Moderação: James Winter

*Participantes:*

André Ricardo Cruz Fontes, desembargador do Tribunal Regional Federal da 2ª Região

Nelson Cavalcante, desembargador do Tribunal Marítimo

Frederico Messias, juiz de Direito do Tribunal do Estado de São Paulo e coordenador do Núcleo de Estudos em Direito Marítimo da Escola Paulista da Magistratura

Carmen Pimenta, advogada e professora da Fundação dos Estudos do Mar (Femar)

Luis Felipe Salomão Filho, procurador da OAB/RJ

Monica DiPiero, desembargadora do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro

**15h30 a 17h**

Painel Tendências da Arbitragem Marítima e Portuária no Brasil e no Exterior

Moderação: Fabrine Hartog Soares

*Participantes:*

Selma Lemes, professora, advogada e árbitra

Juan Alegre, advogado e árbitro, sócio de Penningtons Manches Cooper, Madrid e Londres

Julia Thiebaut, advogada da União e membro do Núcleo Especializado em Arbitragem da Advocacia Geral de União (AGU)

Daniel Brantes, CEO do Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem (CBMA)

**17h15 a 18h45**

Painel Relações de Trabalho: o trabalho portuário avulso e vinculado e o trabalho marítimo

Moderação: Pedro Calmon Neto

*Participantes:*

Alexandre Agra Belmonte, ministro do Tribunal Superior do Trabalho



Celso Peel, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região  
Flávia Bauler, coordenadora da Coordenadoria Nacional de Trabalho Portuário e Aquaviário (Conatpa) do Ministério Público do Trabalho (MPT)  
Caio Morel, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec)  
Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP)

### **19 horas**

Coquetel

Amanhã, terça-feira, dia 30

### **8h45 a 10h15**

Painel BR do Mar – Regulação na teoria e prática

Moderação: Ursula Peroni

Participantes:

Comandante Luís Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac)

Dino Batista, diretor de Navegação e Hidrovias na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos

Marcelo Campos, gerente de Logística da Arcelor Mittal

Alber Vasconcelos, diretor da Antaq

### **10h45 a 12h30**

Painel Portos e Terminais: modelos de exploração e as novas perspectivas para o Brasil

Moderação: Ingrid Zanella

Participantes:

Fabrizio Pierdomenico, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos

Ibson Hulle, diretor-presidente da VPorts

Flavia Takafashi, diretora da Antaq

Mario Povia, presidente do Conselho de Administração da Appa/Portos do Paraná

Alvaro Luiz Savio, diretor-presidente da PortosRio

### **12h30 a 13h30**

Almoço

### **13h30 a 15 horas**

Painel A Logística Offshore – perspectivas e desafios

Moderação: Godofredo Mendes Vianna

Participantes:

Lilian Schaefer, diretora-executiva da Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo. (Abeam)

Ricardo Chagas, vice-presidente Latam do Grupo Chouest

Marcos Tinti, diretor-presidente do Grupo CBO

Marcelino Nascimento, CEO do Grupo Bravante

Gisela Macedo, gerente-geral de Estratégia de Contratação, Planejamento e Parceria de Negócios para os Projetos de Investimentos da Petrobras

Leonardo Moreno, gerente de Logística da Prio

### **15h30 às 17 horas**

Painel Descomissionamento das plataformas e unidades offshore: reflexões propositivas para a regulamentação

Moderação: Olympio Carvalho

Participantes:

Vice-Almirante Sérgio Salgueirinho, diretor da Diretoria de Portos e Costas, da Marinha do Brasil

Pedro Vianna, diretor jurídico da Triunfo Logística

Marcelo Mazzaroppi, gerente de Offshore para a América do Sul na DNV



Pedro Henrique Castilho, legal counsel da Ocyan  
Clarissa Brandao Kowarski, doutora em Direito pela UFF e pesquisadora no Projeto Descomissionamento da COPPE/UFRJ

### 17h15 às 18h45

Painel O impacto do ESG na indústria marítima

Moderação: Livia Sancio

Participantes:

Augusto Vedan, gerente de Afretamento da Antaq

Fernanda Delgado, diretora executiva corporativa do IBP

Raphael Moura, superintendente de Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico e conduz os estudos de ESG da ANP

Fernando Borensztein, diretor de Sustentabilidade do Grupo OceanPact

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/05/2023

## NACIONAL - BRASIL EXPORT CRIARÁ INSTITUTO PARA AÇÕES SOCIAIS

Sem fins lucrativos, entidade será voltada, principalmente, a projetos com crianças e jovens com deficiência. Fundação será no próximo dia 6 de junho, em Santos (SP)

Por **BE NEWS - DA REDAÇÃO** [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



**“Nossa missão será criar um mundo em que negócios são agentes de transformação social positiva”, destaca o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião (crédito: Brasil Export/Arquivo)**

O Brasil Export, maior fórum de debates sobre portos, transportes e infraestrutura, ampliará suas ações, passando a atuar no campo social, principalmente com crianças e adolescentes com deficiência. Isso será possível através do Instituto Social Brasil Export (Isbe), que será fundado no próximo dia 6 de junho, às 11 horas, na sede da Associação Comercial de Santos (ACS), em Santos (SP). O evento reunirá autoridades e lideranças empresariais apoiadoras da iniciativa.

O instituto atuará tanto no apoio direto a projetos sociais de outras entidades, como poderá alavancar ajuda financeira para essas ações, explica o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião – que idealizou o instituto junto com sua esposa, Fabíola Souza, que irá presidir a entidade. Julião destaca que o Isbe terá atividades em todo o País, seguindo as ações do Brasil Export, presentes nas cinco regiões do Brasil através de seus fóruns.

O Isbe irá auxiliar programas que tenham como foco, principalmente, o atendimento e o tratamento de crianças com deficiência, tanto cognitiva como física. Dará atenção especial a ações voltadas à “fase de ouro” do desenvolvimento infantil, do nascimento aos cinco anos, explica Julião. “São anos importantes para o crescimento e o desenvolvimento das crianças. E no caso das crianças com deficiência, as intervenções, as terapias nessa fase são estratégicas, ajudando bastante”, destacou.

Como parte dessa estratégia, o Brasil Export e o Instituto Social Brasil Export vão realizar um fórum para debater políticas públicas destinadas a pessoas com deficiência (PCD) e à inclusão. O evento ocorrerá no ano que vem, em Brasília.

O Isbe também vai priorizar a inserção de jovens com deficiência no mercado de trabalho, especialmente nos setores portuário e de logística. “O instituto irá atuar tanto nos anos iniciais do desenvolvimento infantil como no preparo desses jovens, agora no fim da adolescência, para que conquistem suas vagas no mercado profissional. E as próprias empresas interessadas nessas contratações terão o instituto como uma referência”, explicou Fabrício Julião.



“Nossa missão será criar um mundo em que negócios são agentes de transformação social positiva. O objetivo é fortalecer o ecossistema de negócios de impacto e inspirar as pessoas e empresas a fazerem parte dessa transformação”, afirmou o empresário.

O primeiro projeto apoiado pelo Isbe já está definido. Será o Porto para o Futuro, desenvolvido pelo Instituto Amigu e pelo Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps) de Santos. A parceria foi firmada no início deste mês, durante a programação do Santos Export, principal fórum de debates sobre o Porto de Santos e sua cadeia de negócios.

Sem fins lucrativos, o Instituto Social Brasil Export será mantido pelo Brasil Export e as demais empresas do grupo, além de parceiros.

### ***Porto para o futuro prevê inclusão sociodigital de jovens***

Primeiro projeto apoiado pelo Instituto Social Brasil Export (Isbe), o Porto para o futuro é uma ação de inclusão sociodigital na região da Santos (SP). Ele vai além de um projeto de qualificação tecnológica de jovens de famílias de baixa renda, pois prevê ações voltadas às famílias dos alunos e, na fase final, ajudará na sua inserção no mercado de trabalho local.

O projeto é desenvolvido a partir de uma parceria entre o Instituto Amigu e o Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps) de Santos. O Camps irá selecionar 50 jovens com mais de 18 anos e que já atuaram como menor aprendiz pela entidade, mas não conseguiram se inserir no mercado de trabalho. Outro critério é que suas mães ou responsáveis devem prestar algum serviço ou ter algum tipo de empreendimento. Já o Instituto Amigu responderá pelo conteúdo do projeto e o atendimento aos alunos.

O Porto para o futuro engloba um curso de inteligência artificial aplicada, no qual os alunos vão aprender a desenvolver esses assistentes virtuais, explica o dirigente do Instituto Amigu, Marco Riveiros. A partir desse conhecimento e dependendo das suas aptidões, eles poderão atuar como “vendedores” dessas soluções, designers ou programadores. A fase final do projeto prevê o desenvolvimento de um assistente virtual para auxiliar as mães ou as responsáveis por esses estudantes na atividade profissional delas. A proposta é que “a solução desenvolvida pelo jovem ajude sua mãe a expandir sua atividade profissional. Não importa se ela vende salgados, faz faxina, passa roupa. A ideia é que ela possa aumentar sua quantidade de clientes, ganhar um impulso em sua vida profissional a partir de uma solução tecnológica desenvolvida pelo próprio filho”, explica Riveiros.

Em seguida, os alunos ainda vão passar por um hackathon, em que terão de “resolver” um problema de empresas do setor portuário e terão contato com gestores dessas companhias. Segundo Marco Riveiro, “a participação deles nessa competição, em que vão resolver problemas reais, vai apresentá-los ao mercado de trabalho. Será uma oportunidade para inseri-los”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/05/2023**

### **NACIONAL - “O PRÁTICO VAI A BORDO PARA PROTEGER A SOCIEDADE DE ACIDENTES”**

Em entrevista ao BE News, o presidente da Praticagem do Brasil, Ricardo Falcão, fala sobre o trabalho dos práticos e rebate mitos ligados a esses profissionais.

Por **RICARDO MARCH** – Colaborador - [rmarch.com@gmail.com](mailto:rmarch.com@gmail.com)

**“O PRÁTICO É O PROFISSIONAL QUE PILOTA O NAVIO NÃO SOMENTE NA ATRACAÇÃO E DESATRACAÇÃO, MAS EM TODA A SUA NAVEGAÇÃO NO CANAL DE ACESSO AO PORTO”**



Serviço que conduz os navios na entrada e saída dos portos e outras áreas abrigadas, a praticagem ainda é muito desconhecida do público, inclusive no setor marítimo e portuário. Mesmo entre os poucos que sabem da sua existência, há aqueles que têm a visão simplista de que o prático é o profissional muito bem remunerado para “apenas estacionar embarcações”. Nesta entrevista, o presidente da Praticagem do Brasil, o prático Ricardo Falcão, fala sobre a atividade – de orientação da navegação das embarcações nos portos – e rebate mitos que cercam a profissão.

### **Presidente, por que as pessoas têm essa visão de que o prático é o profissional que ganha muito para “estacionar” navios?**

Essa mensagem é disseminada por aqueles que querem pagar menos pelo serviço para aumentar o lucro da viagem, apesar de a praticagem não representar nem 1% do frete marítimo. E a mensagem acaba sendo propagada pelos que desconhecem a atividade. Desconhecem o nível de especialização do prático, o risco que ele corre a cada embarque, a responsabilidade ambiental que ele administra e os elevados custos de prestação do serviço.

### **E como é o trabalho do prático?**

O prático é o profissional que pilota o navio não somente na atracação e desatracação, mas em toda a sua navegação no canal de acesso ao porto. Essa navegação é complexa e pode se estender por 25 milhas náuticas, 46 quilômetros – até terminais como no Rio de Janeiro ou no Paraná – a 615 milhas, 1.138km – como na Amazônia, viagem que pode durar quatro dias com dois práticos se revezando na ponte de comando.

### **“ANTECIPAÇÃO É CRUCIAL NO TRABALHO DA PRATICAGEM”**

### **E como acontece este trabalho a bordo?**

Na ponte de comando, o prático dá ordens de leme ao timoneiro e de máquinas ao comandante ou a um dos oficiais de serviço, todas em inglês. Além disso, dá ordens de puxar e empurrar aos mestres dos rebocadores, na sua língua nativa. Ele também monitora o tráfego ao redor, combina cruzamentos com outros navios e coordena o serviço de amarração.

### **Por que o comandante do navio não pode realizar o trabalho, sendo ele um oficial de náutica?**

Ele é treinado para a navegação em alto-mar, longe dos perigos, chamada de ship manoeuvrability. Já o prático recebe treinamento para navegar e manobrar em águas mais restritas ao tráfego, onde as embarcações se comportam de maneira diversa e existem condições com as quais o comandante não está familiarizado, como ventos, correntes, ondas e marés. Esse treinamento se chama shiphandling. Ambos são traduzidos como manobra, mas têm significados bem diferentes.

### **Como é a formação do prático?**

O prático é selecionado em processo seletivo público realizado pela Marinha do Brasil, que é quem regula a atividade. Para participar, ele precisa ter curso superior e habilitação de mestre-amador. É uma seleção totalmente específica, em que o candidato deve estudar temas como manobrabilidade do navio, arte naval, navegação em águas restritas, meteorologia, oceanografia etc. Este processo é para praticante de prático. Isso significa que, depois de aprovado, ele participa de um programa de qualificação no qual executa centenas de manobras supervisionadas durante o mínimo de um ano. Só então, o praticante pode prestar o exame de habilitação para prático, a bordo de embarcação. Para se manter habilitado, o prático deve realizar uma quantidade de manobras por período, já que a profissão exige a manutenção da experiência em diferentes navios e manobras. Além disso, a cada cinco anos, ele é obrigado a completar um curso de atualização.

**“AS EMPRESAS DE PRATICAGEM TÊM A POLÍTICA DE NÃO DIVULGAR O GANHO DOS SÓCIOS POR ENTENDER QUE ESSA É UMA QUESTÃO PESSOAL QUE AFETA O DIREITO À PRIVACIDADE, ASSIM COMO UM MÉDICO OU ADVOGADO NÃO SAI POR AÍ DIZENDO QUANTO GANHA”**



### Quais os principais desafios da profissão?

Cada zona de praticagem apresenta suas particularidades geográficas e ambientais, além de limitações em infraestrutura portuária. Mas, em geral, todos lidamos com a inércia dos navios em canais e bacias de giro, onde não há espaço para erros. Para se ter ideia, graneleiros ou petroleiros de médio para grande porte podem, mesmo utilizando máquina atrás, avançar uma milha náutica até a parada completa, ou seja, 1.852 metros. Por isso, antecipação é crucial no trabalho da praticagem. Condições ambientais inesperadas, como um vento acima do limite, também podem ocorrer no meio da manobra, assim como emergências, como um leme travado, falha de máquina ou apagão do navio. Tudo isso acontece em áreas mais restritas à navegação, em meio a prédios nas margens do canal, praias e reservas ambientais.

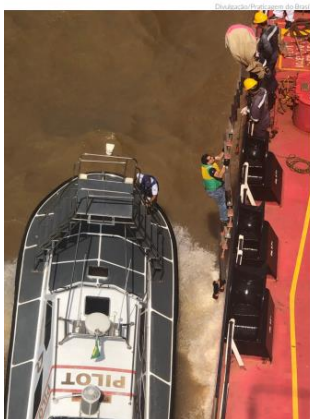
### Por que a praticagem diz que o Estado é o seu cliente, se é o armador que paga pelo serviço?

Justamente porque o práctico vai a bordo para proteger a sociedade de acidentes que podem provocar severa poluição ambiental, mortes, danos ao patrimônio público e privado e fechamento de um porto para a economia. Não à toa, a praticagem é um serviço essencial por lei federal, devendo estar permanentemente disponível 24 horas, sete dias por semana, nos 365 dias do ano. Sinistralidade mínima é um dos princípios da Organização Marítima Internacional (IMO) que regem o serviço de praticagem. Prático a bordo é sinônimo de praias limpas, turismo, pesca, subsistência de ribeirinhos e população abastecida.

### E sobre a remuneração? Por que não se fala sobre o salário?

Prático não recebe um salário fixo mensal de um empregador. Ele é selecionado pela Marinha para trabalhar em uma empresa privada, como sócio, recebendo parte do lucro após o pagamento dos custos da empresa. As empresas de praticagem têm a política de não divulgar o ganho dos sócios por entender que essa é uma questão pessoal que afeta o direito à privacidade, assim como um médico ou advogado não sai por aí dizendo quanto ganha. Todas as informações que aparecem sobre ganho individual são imprecisas e não partem das empresas de praticagem, até porque este valor varia muito dentro de uma zona de praticagem e entre zonas de praticagem diferentes, de acordo com a quantidade de navios atendidos no período. O que podemos afirmar é que a remuneração é condizente com o que falamos até aqui: o nível de especialização, o risco de morte em serviço, a responsabilidade ambiental e os custos de prestação do serviço.

### Que custos são esses?



Custos advindos de padrões de operação exigidos nas Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem, a Normam-12. Usamos lanchas para embarcar e desembarcar o práctico que custam milhões de reais e precisam de manutenção regular. São embarcações com características especiais de manobrabilidade, estabilidade e potência de máquina, capazes de suportar o contato direto com os navios. A norma também exige equipamentos mínimos para o funcionamento dos nossos centros de operações. Essas estações, chamadas de atalhas, são dotadas de alta tecnologia e fornecem as informações de apoio para a tomada de decisão do práctico a bordo, como a situação do tráfego e os dados ambientais. Toda essa estrutura deve estar disponível durante o ano inteiro. E essa prontidão ininterrupta tem um custo considerável, inclusive de pessoal, fora outros investimentos que realizamos para compensar limitações portuárias, como as lanchas de batimetria que identificam assoreamentos.

**“PRÁTICO A BORDO É SINÔNIMO DE PRAIAS LIMPAS, TURISMO, PESCA, SUBSISTÊNCIA DE RIBEIRINHOS E POPULAÇÃO ABASTECIDA”**

### Faltou falarmos da questão do risco de morte. É no momento do embarque e do desembarque que se faz presente?

Exatamente. O práctico embarca de sua lancha no navio em movimento, a partir de uma escada estendida no costado da embarcação, chamada de escada de quebra-peito. Ela pode ser



combinada com uma escada de portaló, inclinada, quando a distância da superfície da água até o ponto de acesso à embarcação supera os nove metros, evitando uma longa escalada do prático. O problema é que esses dispositivos dos navios muitas vezes estão malconservados ou instalados incorretamente. Em 2022, 16,79% estavam irregulares, de acordo com a pesquisa anual de segurança da Associação Internacional de Práticos Marítimos (IMPA). Infelizmente, todo ano um prático morre em serviço no mundo. Este ano, lamentavelmente já foram sete.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/05/2023**

## **NACIONAL - MULTILOG CHEGA AOS 27 ANOS COM NOVAS INSTALAÇÕES E PLANOS DE EXPANSÃO NO NE**

Atuando no setor de logística integrada, companhia inaugurou polo de saúde em Alphaville, em Barueri (SP), neste ano

Por **BRUNO MERLIN** – Colaborador – [bruno@forumbrasilexport.com.br](mailto:bruno@forumbrasilexport.com.br)



**Implantação da unidade da Multilog em Alphaville representou um investimento de R\$ 12 milhões (crédito: Divulgação)**

Empresa voltada à prestação de serviços de logística integrada, a Multilog completa 27 anos de atividade hoje, dia 29 de maio, data na qual, em 1996 e ainda chamada de Portobello, recebeu autorização para operar sua primeira Estação Aduaneira do Interior (EADI), em Santa Catarina. O ano de 2003 marcou a troca de nome para a Multilog

que, desde então, expandiu suas operações nas regiões Sul e Sudeste.

A implantação de novas unidades se mostra uma constante. Neste ano, a Multilog inaugurou um novo polo de saúde em Alphaville, bairro de Barueri (SP). “Fizemos um investimento de R\$ 12 milhões, que proporcionou à companhia uma estrutura completa de armazéns alfandegados e centros de distribuição com ambiente de temperatura controlada, localizados estrategicamente na Região Metropolitana de São Paulo”, explica o presidente Djalma Vilela.

Com o objetivo de ampliar as operações em outras localidades, Vilela diz que sua equipe avalia oportunidades de negócios no Nordeste, região na qual a empresa fez sua primeira aquisição em julho de 2022, um complexo logístico instalado em Salvador, capital do estado da Bahia.

A Multilog, informa seu presidente, posiciona-se como uma empresa de infraestrutura e logística, com unidades próximas a alguns dos portos e aeroportos mais movimentados do Brasil. Em termos de diversificação, a empresa já atua no modelo de logística integrada, focada em três pilares: armazéns alfandegados, centros de distribuição e transportes. “O que nos diferencia de muitas empresas do mercado é que atuamos realmente de ponta a ponta, podendo dar ainda suporte para processos de entrepostos de importação ou outros regimes aduaneiros necessários conforme cada cliente, pois somos uma empresa com certificação OEA (Operador Econômico Autorizado). A certificação nos facilita nas questões burocráticas e nas remoções de cargas ainda não nacionalizadas, dando agilidade a todo o processo”, enfatiza.

Outros investimentos ressaltados por Vilela são a torre de controle e o sistema Genius, por meio dos quais os clientes conseguem visualizar e acompanhar todo o processo logístico de movimentação de cargas.

Para o futuro, a Multilog busca oportunidades de crescimento a partir de aquisições ou de forma orgânica, aprimorando os equipamentos administrados para aumentar a eficiência das operações de



logística integrada. “O ano de 2023 está se apresentando mais desafiador do que os anteriores”, avalia Vilela.

A ampliação dos armazéns é outra prioridade da Multilog, que busca aumentar a estrutura física que disponibiliza aos clientes. Os 27 anos de experiência hoje completados, observa, são um grande trunfo para a parceria que oferece ao mercado, atuando do início ao fim do projeto estabelecido por cada cliente.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/05/2023

### **NACIONAL – VEM AÍ NORDESTE EXPORT 2023 - 19 E 20 DE JUNHO**

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

**NORDESTE EXPORT 2023**

**19 DE JUNHO**  
a partir das 15 horas

# InfraJUR

**TEMAS EM DESTAQUE**

- Adicional de Risco e Aplicação do Tema 1046 do STF
- Formas de contratação: exclusividade x prioridade
- Atuação do TCU no controle das atividades das agências reguladoras

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: 29/05/2023

### **REGIÃO SUDESTE - ESPECIALISTAS DEBATEM USO E PRODUÇÃO DO HIDROGÊNIO VERDE NA ALESP**

Evento, que faz parte do Ciclo ILP-FAPESP, será realizado hoje à tarde

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



A Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp) promove, hoje (29), mais uma edição do Ciclo ILP-FAPESP de Ciência e Inovação, que terá como tema as potencialidades do hidrogênio verde (H2V). O evento contará com a participação de pesquisadores que buscam superar as complexidades e desafios que envolvem a produção e o uso da energia. O evento acontecerá de forma presencial, a partir das 15h.

Elemento abundante no planeta, o hidrogênio pode ser usado em transporte, geração de energia elétrica, aquecimento residencial e industrial, armazenamento de energia e produção de produtos químicos. No entanto, ele precisa passar por uma série de etapas até se converter em energia verde.

A produção de hidrogênio verde por meio de fontes renováveis de energia é considerada limpa e sustentável, cujo atores de diversos setores demonstram muito interesse em sua utilização.

Os especialistas estão convencidos de que investimentos contínuos em pesquisa e desenvolvimento e na infraestrutura para produção, armazenamento e distribuição em larga escala vão possibilitar que o H2V seja uma alternativa viável aos combustíveis fósseis.

“Vários grupos de pesquisa no Brasil têm trabalhado na diminuição do consumo de energia na produção do hidrogênio verde, desenvolvimento de catalisadores mais baratos para a eletrólise da água, uso de biomassa para geração de H2V, desenvolvimento de membranas mais duráveis e formas alternativas de armazenamento e transporte. O hidrogênio é altamente inflamável e seu manuseio, armazenamento e transporte são desafios técnicos a serem enfrentados”, declarou a pesquisadora Lucia Helena Mascaro Sales, professora da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) e integrante do Centro de Desenvolvimento de Materiais Funcionais (CDMF).

O hidrogênio também pode ser obtido a partir de etanol. O interesse da indústria pela pesquisa sobre produção e uso do hidrogênio verde é considerado fundamental para que ele deixe de ser apenas uma alternativa promissora. Daniel Gabriel Lopes, pesquisador e diretor da Hytron Energia e Gases Especiais, participará do evento. Ele trará para o debate as soluções tecnológicas em curso para tornar o H2V viável.

O evento acontecerá no auditório Teotônio Vilela a partir das 15h. Haverá transmissão ao vivo pelo Youtube, através do canal oficial da Alesp.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/05/2023**

## REGIÃO SUL - COM NOVOS SILOS, SÃO FRANCISCO DO SUL AUMENTA ARMAZENAGEM DE GRÃOS

Expectativa é de movimentar 2 milhões de toneladas por ano

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



**O terminal investiu R\$ 250 milhões nos silos e obras complementares Crédito: Divulgação/SCPAR São Francisco do Sul**

Foi inaugurado nesta semana, no Porto de São Francisco do Sul (SC), um novo berço de atracação, com três novos silos que serão dedicados para a armazenagem de grãos. As enormes e novas estruturas de concreto foram construídas pelo Terminal Portuário Santa Catarina (Tesc). Com os novos espaços, o terminal portuário pretende ampliar a

capacidade de armazenagem de grãos, com expectativa de movimentar 2 milhões de toneladas de grãos por ano.

De acordo com a SCPAR Autoridade Portuária, cada um dos três silos tem capacidade para armazenar 30 mil toneladas de grãos, totalizando 90 mil toneladas. As estruturas verticais alcançam 31 metros de altura e 38 metros de diâmetro.

“Estamos celebrando a mais nova conquista do Tesc: um dos mais modernos sistemas de movimentação de granéis agrícolas do país”, declarou o presidente do Tesc, Paulo Caprioli..

Na solenidade de inauguração, ocorrida na última quinta-feira (25), o secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Beto Martins, afirmou que os novos espaços marcam um momento histórico em São Francisco do Sul.

“São ações empresariais como esta que fazem de Santa Catarina um Estado de excelência na logística brasileira”, disse.

A cerimônia contou com a presença de cerca de 300 pessoas, entre autoridades, empresários do agronegócio e representantes do setor e da comunidade portuária de todo o país.

### INVESTIMENTOS

O Terminal Portuário Santa Catarina investiu um total de R\$ 250 milhões nos três silos e, segundo a Autoridade Portuária, contemplou obras complementares tais como, uma galeria de 400 metros para o transporte de grãos até os navios. Essa estrutura de correias transportadoras tem 5 metros de largura e fica a 22 metros de altura, sendo totalmente vedada.

Além disso, as obras complementares incluem quatro novos gates de entrada e saída de caminhões, que agora se somam aos quatro já existentes. De acordo com a SCPAR São Francisco do Sul, os novos equipamentos são completamente automatizados, contando com controle de acesso biométrico e leitura de placas de veículos.

Nos gates foram instaladas modernas balanças, com capacidade para caminhões maiores, de 30 metros, podendo pesar até 100 toneladas. Também há dois tombadores de caminhões, com plataformas de 30 metros. O shiploader, equipamento que lança os grãos dentro dos navios, tem 43 metros de comprimento e capacidade para transportar 2 mil toneladas por hora.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2023

### REGIÃO NORDESTE - PREFEITURA DE ILHÉUS E BAMIN DISCUTEM NOVA FASE DE IMPLANTAÇÃO DO PORTO SUL

Terminal portuário está em fase de construção, com previsão de conclusão para 2027

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



**A Bamin deve entregar 127 quilômetros de ferrovia até 2027.**

Representantes da Prefeitura de Ilhéus (BA) e da Bahia Mineração (Bamin) se reuniram na última terça-feira (23) para avaliarem o andamento das obras do Porto Sul, terminal portuário que está em fase de construção na cidade, com previsão de conclusão para 2027.

O gerente-geral de Controladoria da companhia, Cristiano Botelho, detalhou a nova fase de implantação do complexo e apresentou demandas relativas ao projeto, das quais a prefeitura se



colocou à disposição para garantir que o empreendimento avance e contribua com a geração de emprego e renda no município.

O encontro ocorreu no Centro Administrativo da Conquista e, além de Cristiano, contou com a presença do secretário da Fazenda, Gabriel Bittencourt, do auditor fiscal da cidade, Adriano Sales, e do assessor técnico, Diego Danton.

Em abril deste ano, a Bamim ganhou também a concessão para a construção de parte do Trecho 1 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), que ligará Ilhéus à região Centro-Oeste do Brasil. Na época, o prefeito Mário Alexandre destacou que a ferrovia marca um novo ciclo econômico para todo o sul da Bahia.

A obra será um importante corredor logístico de exportação para a Bahia e representa um novo vetor de desenvolvimento econômico para diversos setores produtivos do Brasil, com potencial para alavancar diversas cadeias produtivas, além de atender a demanda da própria companhia, que é responsável pela extração de minérios na região de Caetité e Guanambi, ambas na Bahia.

A Bamim também assumiu o compromisso de contratar, no mínimo, 60% de mão de obra local, visando promover a circulação de renda para as comunidades do entorno da obra.

### **PORTO SUL**

A obra do terminal Porto Sul começou em 2020 e deve ser entregue em 2027, com capacidade para movimentar 42 milhões de toneladas de cargas por ano. Quando entrar em operação, a Bamim vai exportar a sua produção para o mercado internacional, disponibilizando 50% da capacidade total do complexo também para outras cargas, como grãos, fertilizantes e demais minérios.

O terminal deve se tornar o primeiro do Nordeste a receber navios com capacidade de até 220 mil toneladas. A intenção é torná-lo um corredor logístico para o agronegócio e para a mineração do estado.

### **FIOL**

A Bamin, concessionária responsável pelo trecho 1 da Fiol entre Ilhéus/BA e Caetité/BA, deve entregar 127 quilômetros de ferrovia até 2027.

De acordo com a companhia, as obras do trecho receberão investimentos de R\$ 1,1 bilhão e serão executadas pelo consórcio TCR-10, formado por uma empresa chinesa e uma brasileira, no prazo de 36 meses.

O traçado da Fiol 1 atravessará as seguintes cidades baianas: Ilhéus, Uruçuca, Aureliano Leal, Ubaitaba, Gongogi, Itagibá, Itagi, Jequié, Manoel Vitorino, Mirante, Tanhaçu, Aracatu, Brumado, Livramento de Nossa Senhora, Lagoa Real, Rio do Antônio, Ibiassucê e Caetité.

A expectativa é de que a Fiol 1 comece operando com capacidade para 18,4 milhões de toneladas de carga, entre grãos e, principalmente, o minério de ferro produzido na região de Caetité.

Estimativas apontam que o volume vai mais que dobrar em 10 anos, atingindo 45,6 milhões de toneladas em 2036 – sendo a maior parte o minério de ferro. Entre as cargas também estão alimentos processados, cimento, combustíveis, soja em grão, farelo de soja, manufaturados, petroquímicos e outros minerais.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/05/2023**

### **PORTUGAL - PORTO DE LEIXÕES É CONSIDERADO O MAIS EFICIENTE DE PORTUGAL**

Informação foi divulgada pela Autoridade Portuária que administra o complexo

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





**Porto de Leixões contribui para 7% do emprego em Portugal e 6% de seu Produto Interno Bruto**

O Porto de Leixões, em Matosinhos, Portugal, foi considerado o mais eficiente do país, afirmou em comunicado a Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL), tendo por base a classificação do CPPI - Container Port Performance Índice 2022, divulgada na última semana.

Segundo explica a APDL, o complexo ocupa a 175ª posição no índice e é o 43º melhor na região da Europa/Norte de África. “Estas posições classificam o Porto de Leixões como o mais eficiente porto a nível nacional”, destaca a Autoridade Portuária. O Porto de Leixões é o principal complexo exportador do país em relação à carga containerizada, contribuindo para 7% do emprego em Portugal e 6% do Produto Interno Bruto (PIB).

De acordo com a APDL, o Porto de Leixões vai continuar crescendo, já que possui uma estratégia que prevê “potenciar a qualificação dos seus equipamentos e estruturas”, a partir de um “ambicioso plano de investimentos” que permitirá a “valorização dos segmentos de operação”, principalmente os voltados à movimentação de contêineres, carga geral e ro-ro (veículos). Construído nos finais do século XIX e sucessivamente ampliado, o Porto de Leixões, situado na foz do Rio Leça, é o maior porto artificial de Portugal.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/05/2023**

## OPINIÃO – ARTIGOS – INFRAESTRUTURA - CENTRO DE BIONEGÓCIOS DA AMAZÔNIA: OPORTUNIDADE OU AMEAÇA?



**AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA**

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas  
opiniao@portalbenews.com.br



O maior dos problemas que existe na Amazônia diz respeito ao ignorar dos locais, seus modos de vida, sua terra e a natureza exuberante. A abordagem com a região segue sendo a do saqueador.

O Centro de Biotecnologia da Amazônia (CBA) foi finalmente destravado no último dia 3, passando a se chamar Centro de Bionegócios da Amazônia. O decreto responsável pela medida, assinado pela Presidência da República, resgata um esforço de mais de 20 anos, desde a sua concepção, passando por muitas idas e vindas em diferentes governos. Em breve, este sonho acalentado começa a sair do papel para a realidade além de um prédio. As entidades que terão que transformar a situação são lideradas por uma organização social formada pela Universidade do Estado do Amazonas (UEA) e pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), de São Paulo, voltando, depois de muitos anos, para Manaus.

Convém chamar a atenção dos que virão para Manaus, para lerem os textos de Sueli Carneiro e de Boaventura de Souza Santos, para que não façam o “epistemicídio”, que é “a destruição de algumas



formas de saber locais, à inferiorização de outros, desperdiçando-se, em nome dos desígnios do colonialismo, a riqueza de perspectivas presente na diversidade cultural e nas multifacetadas visões do mundo por elas protagonizadas”. O maior dos problemas que existe na Amazônia diz respeito ao ignorar dos locais, seus modos de vida, sua terra e a natureza exuberante. A abordagem com a região segue sendo a do saqueador.

Sair da condição de império e passar para a república, sair do saquear e passar para o progresso amplo e total será um grande esforço. Reconhecer os locais será um esforço titânico. O negacionismo é amplo em questões sobre a região. Tipicamente se fala na Amazônia a partir de uma perspectiva imperial. Quase nunca é ecoado pelo País uma lógica de progresso. Quando há algo na região que é progressista, torce-se e contorcem-se os conceitos para buscar uma forma de destruir, como no caso da indústria da Zona Franca de Manaus, que tem gerado impostos e respeitado o meio ambiente.

Ao invés de se discutir como ampliar esta indústria, melhorar seu nível tecnológico ou de remuneração dos trabalhadores ou ainda como trazer mais capital nacional para alocar seu esforço em Manaus, o que mais se discute é uma forma de regredir da indústria para a extração destrutiva da floresta, como se existisse atividade sustentável na mineração ilegal ou na extração transloucada de madeira. Chega de desperdícios de esforços. É imperiosa uma mudança de pauta sobre a Amazônia, e o CBA precisa se dar conta deste papel.

O maior esforço que terá o CBA será o de mudar da concepção destrutiva e assassina para uma concepção de progresso e valorização da Amazônia. Não existe mais um vasto e desconhecido território na região. O que existe é um potencial econômico enorme, que vem sendo transportado para o exterior ou para o País, com uma ilegalidade ou falta de respeito ambiental ou humano. Entender o que tem dado errado será o primeiro passo na missão do CBA. Entender o que precisa ser feito para mudar a realidade será o segundo passo.

Estimo que os gestores da UEA, do IPT e da organização social constituída percebam que possuem este trabalho histórico e tenham a coragem de trazer sociólogos, antropólogos e economistas para irem além das biomoléculas, pois há algo muito maior do que o bio e do que a tecnologia para fazer com que a inovação tecnológica saia dos saberes tradicionais, para os laboratórios e daí para os produtos. Afinal, já têm saído – a questão é que quem tira e quem ganha não estão na região, nem investem na Amazônia e os lucros estão nos lugares de sempre. Se não houver um olhar apropriado, teremos mais 20 anos de inação ou uma espoliação potencializada. Seja bem-vindo o novo CBA – mas fica o apelo: comecem com cuidado e sem assassinar pelo epistemicídio ou pelo negacionismo.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 29/05/2023*



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

### PREFEITURA DE PRAIA GRANDE CONVOCA ESTAGIÁRIOS

*Informações: Diário do Litoral (29 de maio de 2023)*

A Prefeitura de Praia Grande publicou nova convocação de estágio remunerado do edital 02/2022 para as áreas de Comércio Exterior, Pedagogia e Sistema de Informação. Os candidatos deverão comparecer até o dia 02/06/2023 na Divisão de Estágios, Plano de Carreira e Convênios, da Secretaria de Administração (Sead), de segunda a sexta-feira, exceto feriados e pontos facultativos, das 9h às 16h. A Sead está localizada no primeiro andar do Paço Municipal (Avenida Presidente Kennedy, 9000, Mirim).

Os candidatos deverão apresentar os seguintes documentos:



- Documento de identidade original com foto
- Atestado de matrícula atualizado (referente ao primeiro semestre de 2023)
- Comprovante de residência – conta de água ou luz (cópia simples),
- RG (cópia simples),
- CPF (cópia simples),
- Certidão de Nascimento / Casamento (cópias simples);
- Certificado de Alistamento Militar / Reservista (cópia simples);
- Carteira Profissional (foto e qualificação civil – cópia simples);
- Cartão Transporte (cópia simples),
- NIS (cópia simples),
- Comprovante de Situação cadastral no CPF, que poderá ser obtido através do endereço eletrônico [www.receita.fazenda.gov.br](http://www.receita.fazenda.gov.br)

O edital completo com os nomes dos aprovados pode ser consultado no site da Prefeitura ([www.praia grande.sp.gov.br](http://www.praia grande.sp.gov.br)), clicando em ‘Serviços Online’ e depois no botão ‘Concursos Públicos e Processos Seletivos’.

**Fonte:** O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
**Data:** 29/05/2023

## **VLT PERCORRE 550 MIL KM POR ANO E POUPA 703 TONELADAS DE CO<sup>2</sup> NA ATMOSFERA**

**Informações:** *Diário do Litoral (29 de maio de 2023)*

Operando há sete anos na Baixada Santista, o Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) é referência brasileira em mobilidade urbana sustentável. Alternativa 100% elétrica e não poluente, o modal de transporte oferece qualidade e conforto aos 6,5 milhões de passageiros por ano que se deslocam entre Santos e São Vicente.

No Dia Mundial da Energia, celebrado nesta segunda-feira (29/05), a EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, responsável pelo gerenciamento do VLT, destaca a produtividade deste importante transporte para a região, como modelo de transporte público limpo e moderno.

Em um ano, o VLT realizou cerca de 52 mil viagens entre Santos e São Vicente ao longo de um trajeto com 15 estações de embarque e desembarque. Foram aproximadamente 550 mil quilômetros percorridos com zero emissão de poluentes. Significa que, em média, 703 toneladas de gás carbônico (CO<sup>2</sup>) foram poupados ao meio ambiente no ano, em comparação ao mesmo trajeto realizado com ônibus convencionais.

Além de proporcionar uma viagem silenciosa, tranquila e confortável aos passageiros que se deslocam ao trabalho diariamente, o VLT integra-se à malha cicloviária existente e é também uma excelente opção de passeio para os turistas, já que passa por pontos turísticos e próximo das praias.

Em breve, um novo trecho do VLT será entregue na região central de Santos. Serão mais 8 km de percurso e 12 estações, interligando a avenida Conselheiro Nébias ao Valongo. O trajeto, que tem recebido revitalizações urbanísticas de vias e melhorias de infraestrutura, será um importante meio de deslocamento entre os bairros e o centro, com estações próximas a locais de interesse público como o Mercado Municipal, Poupatempo, universidades, áreas comerciais e o Terminal Valongo.

Já a Área Continental de São Vicente será conectada com Santos na futura Linha 3 do VLT, que ligará os terminais Barreiros e Samaritá. As obras já estão em processo de licitação, incluindo a reforma e modernização da Ponte A Tribuna (antiga Ponte dos Barreiros). O novo trajeto vai beneficiar cerca de 150 mil pessoas que residem em dez bairros da área continental e dependem do transporte público para se deslocar até Santos.

### **Sobre a EMTU**





Vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU) é controlada pelo Governo de São Paulo. Fiscaliza e regulamenta o transporte metropolitano de baixa e média capacidade nas cinco regiões metropolitanas do Estado: São Paulo, Campinas, Sorocaba, Baixada Santista e Vale do Paraíba / Litoral Norte. Juntas, as áreas somam 134 municípios.

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

*Data: 29/05/2023*

### **PORTO DO ITAQUI NA AGROBALSAS: NOVOS PROJETOS DE EXPANSÃO**

*Informações: Agência Porto (29 de maio de 2023)*

A participação do Porto do Itaqui na AgroBalsas 2023, realizada na semana passada, foi marcada por ações estratégicas para o desenvolvimento do Maranhão por meio da cadeia produtiva de grãos, que movimenta, principalmente, soja, milho, fertilizantes e combustíveis. O presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), Gilberto Lins, e equipe técnica, discutiram temas importantes para o fortalecimento do agronegócio no estado.

Desde a sua abertura, o evento colocou como foco a integração das forças geradoras de desenvolvimento regional, a partir do tema geral, Responsabilidades Compartilhadas. Gilberto Lins recebeu homenagem da Fundação de Apoio à Pesquisa do Corredor de Exportação Norte (FAPCEN), ao lado do governador Carlos Brandão e de autoridades locais, como o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo de Balsas, Adriano Tito.

“A presença na 19ª AgroBalsas nos deu a oportunidade de reafirmar nossos esforços em alavancar as cadeias produtivas do Maranhão, dialogando de perto com os produtores e investidores do sul do estado. Parabenizo a FAPCEN, promotora do evento, pelos 30 anos dedicados ao fomento da pesquisa no corredor de exportação norte. E agradeço especialmente ao governador Carlos Brandão, pela liderança aberta e atenta às necessidades do Sul do Maranhão”, afirmou Gilberto Lins.

A soja sustentável teve lugar de destaque e pautou encontro da equipe do Itaqui com a superintendente da FAPCEN, Gisela Introvini; o diretor executivo da Mundial Round Table Responsible Soy, Marcelo Visconti, e o consultor externo Brasil RTRS, Cid Sanches. Os principais temas da reunião foram a crescente demanda pelas verificações e certificações de origem da soja e outras commodities, sobretudo por exigência dos mercados europeus (a partir de 2025) e o destaque do Maranhão no cenário nacional, com 20% da sua produção de soja feitas por fazendas voluntariamente certificadas RTRS.

“Nesse encontro reiteramos nosso apoio às ações que agreguem valor à cadeia do agronegócio, a exemplo do programa Porto do Futuro, iniciativa que visa apoiar projetos de desenvolvimento tecnológico e pesquisas sobre temas do universo marítimo, portuário e logístico”, disse o presidente da EMAP.

Ao final dessa reunião, que discutiu outros projetos inovadores voltados à promoção da conservação dos biomas e sustentabilidade, foi apresentado o projeto de criação do Clube dos Amigos da Terra do MATOPI (compreendendo os estados do Maranhão, Tocantins e Piauí).

A apresentação foi feita pelo diretor do Grupo Araunah e presidente da Federação Brasileira do Sistema Plantio Direto, Jônadan Hsuan Min Ma, e pelo gerente administrativo e coordenador de Projetos da FEBRAPDP, Jeankleber Bortoluzzi. Ainda sobre grãos, o estande do Porto do Itaqui recebeu o diretor presidente da GEES S.A., José Antônio Gorgen para reunião sobre investimento em um novo terminal de grãos e fertilizantes no Itaqui.

A empresa, com sede em Balsas, é a maior produtora de grãos da região e a intenção é expandir sua área atual na retroárea do porto onde já possui um terminal de fertilizantes. Antes denominada RISA S.A., tem atuação nas áreas de defensivos agrícolas, fertilizantes, agricultura, logística, máquinas e trading. O Estudo de Viabilidade Técnica e Ambiental (EVTEA) do projeto já foi apresentado à EMAP.

No setor de combustíveis, destaque para a inauguração da Base de Distribuição de Combustíveis da Petrobahia em Balsas. A empresa utiliza o Porto do Itaqui para receber derivados de petróleo e distribuir na região e agora, com uma unidade em Balsas, estará mais próxima dos produtores da região.

Os resultados desta edição da Agrobalsas demonstram a importância do Porto do Itaqui para o Maranhão e reafirmam seu papel estratégico como hub regional e nacional em uma série de cargas, principalmente grãos, fertilizantes e combustíveis.

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

*Data: 29/05/2023*



### AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

#### ACELEN COBRA ATUAÇÃO DO CADE PARA TER ÓLEO NAS MESMAS CONDIÇÕES DE UNIDADES NÃO PRIVATIZADAS



Empresa entrou com pedido de medidas preventivas contra a Petrobras junto ao Cade, o que inclui o pleito para abertura de inquérito

*Por Luma Poletti/Luma Poletti 29 de maio de 2023 Em Combustíveis, Política energética*

*Refinaria de Mataripe na Bahia (foto: Acelen/Divulgação)*

A Acelen entrou com pedido no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para que sejam adotadas

medidas preventivas contra a Petrobras.

A empresa do grupo Mubadala que opera a Refinaria de Mataripe (BA) quer ter as mesmas condições de compra de petróleo bruto que as demais refinarias da petroleira.

Pede garantias também de que a estatal não elevará os preços internos. Caso contrário, a Acelen alega que a operação de Mataripe se torna inviável.

A empresa também defende junto ao Cade isonomia na oferta de volumes, correntes e logística (“não-previsão de privilégios à Petrobras no atracamento de navios”, por exemplo).

E a segregação contábil do E&P e refino da estatal – com monitoramento do Cade sobre receitas, custos e preços – e a publicação dos preços internos para o refino do 1º trimestre de 2023, que foram omitidos do balanço da estatal.

“(…) num pior cenário, a principal refinaria rival da Petrobras no Brasil (e segunda maior do país), e outras, podem ser inviabilizadas. A política objetivada pelo TCC do Refino (…) se verá morta. É evidente o periculum in mora”, afirmou Acelen ao Cade.

Por esse motivo, a empresa também pede que o tribunal antitruste abra outro inquérito contra a Petrobras.



A Petrobras utiliza o Preço Interno de Transferência (PIT), como registro contábil para controlar o repasse do óleo bruto para suas refinarias integradas, e argumenta que o PIT “não serve, nem deve servir, de referência para os preços praticados”.

No passado, era apresentado como “preço de venda do petróleo no Brasil”, nos balanços trimestrais.

Na manifestação ao Cade, a Acelen ainda reforçou que a nova estratégia comercial da Petrobras, que abandona o PPI como referência – substitui pela “margem” de preços competitivos para as distribuidoras – agrava a situação de Mataripe, em razão das incertezas.

A Petrobras anunciou em maio mudanças na precificação do diesel e gasolina. E as primeiras reações da concorrência é que a precificação ficou mais difícil de prever. Veja o que falta saber sobre a nova política de preços da Petrobras.

O Cade aguarda a Petrobras se manifestar sobre o pedido e medida preventiva, e sobre a afirmação de que a estatal omitiu dados em seu balanço trimestral.

### **Sigilo de informações sobre suposto acordo**

Além do pedido de ação imediata do Cade, a Acelen também pede que seja preservado o sigilo das informações (“se existentes”) citadas na defesa da Petrobras como evidência de que a refinaria privada estaria cobrando um acordo inexistente por desconto.

Isto é, “a confidencialidade de dados apresentados pela Petrobras, em especial, mas sem prejuízo de outras: (i) as (aparentes) comunicações com a Refinaria de Mataripe citadas nos parágrafos 60, 61 e 62 da defesa da Petrobras”.

Antes, a Petrobras já havia afirmado ao Cade que a Acelen cobra um acordo inexistente por desconto em óleo.

As manifestações de ambos os lados coincidem na avaliação de que Mataripe é eficiente como uma refinaria integrada da estatal.

Para Acelen a conclusão endossa o argumento de que a Petrobras precisa preservar as condições comerciais que mantinha com a antiga RLAM, do contrário fere a concorrência e tira do mercado sua principal rival.

Para a Petrobras, a avaliação reforça sua isenção no caso: a Acelen reuniu informações suficientes sobre o empreendimento que adquiriu e assumiu o negócio.

Além de comprar a refinaria, esse ano, a Acelen anunciou um plano de investimentos de R\$ 12 bilhões para produção de biocombustíveis a partir de óleo vegetal e, futuramente, com produção local de macaúba.

### **Caso tem origem em denúncia contra Acelen**

O inquérito contra a Petrobras foi instaurado oficialmente em setembro de 2022, e tem origem em outra investigação, contra a Acelen, aberta em junho do mesmo ano.

Nesta, o Cade apura suposta discriminação de preços entre compradores de gasolina A e diesel S10 produzidos na refinaria de Mataripe, em desfavor dos clientes localizados na Bahia.

A denúncia, feita em março pelo Sindicombustíveis/BA, AEPET-BA e Abraspet, chegou a ser arquivada pela Superintendência-Geral do Cade em maio.

No mesmo mês, o conselheiro Gustavo Augusto avocou o caso, e entendeu que o tribunal deveria não só dar andamento à apuração da denúncia apresentada pelas organizações, mas também investigar a possibilidade de que a discriminação de preços por parte da Acelen tivesse origem em uma discriminação anterior, por parte do fornecedor do óleo cru (a Petrobras).



“É plausível, e isso pode ser objeto de investigação, que a distorção se refira, na verdade, a uma possível discriminação de preços do fornecedor do óleo cru, o qual pode estar praticando preços distintos em prejuízo da refinaria representada, privilegiando as refinarias do próprio grupo econômico, com as quais possui integração vertical”, afirmou o conselheiro em despacho.

No mês seguinte, foi instaurado inquérito contra a Acelen, e, quatro meses depois, contra a Petrobras.

Acelen e Petrobras preferiram não emitir comentários adicionais sobre o caso. O espaço segue aberto.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 29/05/2023*

### RECOMPRA DA VIBRA É BOATARIA ESPECULATIVA, DIZ PRATES

Recompra da Vibra é boataria especulativa, diz Prates; Petrobras já desmentiu articulação com Previ e judicialização por marca BR

*Por epbr 29 de maio de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Política energética*



**Jean Paul Prates, presidente da Petrobras, na Fiesp (Foto: Rovena Rosa/Agência Brasil)**

Você vai ver aqui: Recompra da Vibra é boataria especulativa, diz Prates; Petrobras já desmentiu articulação com Previ e judicialização por marca BR; Lula e Alckmin defendem exportação de motores flex: é a descarbonização sem abrir mão dos combustíveis líquidos.

Haddad afirma que o plano definitivo para estimular carros mais ecológicos virá depois; desoneração será pontual. Marina garante veto em MP que flexibiliza licenciamento de

linhas de transmissão — libera supressão de vegetação.

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, afirmou neste fim de semana, no Twitter, que notícias sobre a recompra da Vibra são uma “boataria especulativa”.

– Prates faz referência a suposta participação de Aloysio Nunes, ex-chanceler de Michel Temer (PMDB), nas negociações, em nome de Ronaldo Cezar Coelho, acionista da empresa. O próprio Nunes negou. As informações foram publicadas na coluna de Lauro Jardim, em O Globo.

– Prates cita também uma nota sobre o desejo da Petrobras de voltar a controlar a antiga BR Distribuidora.

Na sexta (26/5), a companhia já havia desmentido “qualquer ação coordenada com a Previ ou outra instituição com o objetivo de adquirir as ações de emissão da empresa Vibra Energia”. Segundo o RI da Petrobras, “são inverídicas as matérias acerca do assunto”.

A Vibra Energia, maior distribuidora do país, foi privatizada por meio da pulverização do controle da Petrobras no mercado de ações. Deixou de ser uma subsidiária, mas manteve a marca BR na bandeira dos postos, em contrato até 2029, prorrogáveis por mais dez anos.

– Prates também negou, em entrevistas passadas, que a Petrobras vá judicializar o contrato de licenciamento para retomar a marca da companhia na distribuição de varejo de combustíveis.



Em defesa do motor a combustão. O governo Lula está alinhado com o trabalho feito há anos pelo setor de etanol no Brasil para manter o motor a combustão como uma solução global para a descarbonização dos veículos.

– “A redução do uso de combustíveis fósseis na indústria automotiva se dará com o carro elétrico, mas também com biocombustíveis. Podemos exportar carros ou motores flex para mercados aptos a usar etanol na Ásia, na África e na América Latina”, dizem Lula e seu vice-presidente Geraldo Alckmin, em artigo publicado pelo PT.

– Além dos produtores de etanol, montadoras com atuação na América Latina, promovem a vitória dos motores a combustão flex e os híbridos elétricos com etanol como alternativas viáveis na disputa com os motores elétricos pelo mercado automobilístico do futuro.

Descontos nos carros. Na semana passada, o governo anunciou o pacote de desoneração para carros nacionais, com emissões de carbono sendo um dos três critérios para obtenção de descontos. Outros são os preços dos carros e o conteúdo nacional das peças – Governo promete baratear carros com base em emissão de carbono

– A medida deve ser pontual, segundo o ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), e durar poucos meses ao longo do segundo semestre deste ano. Ele também estimou que o custo da desoneração – ainda em estudo pela pasta – “talvez não chegue a um quarto” de R\$ 8 bilhões, como chegou a ser estimado (GloboNews)

Longo prazo em pacote verde. A Fazenda trabalha em um pacote de medidas para “transição ecológica”. Segundo o ministro, nessa agenda, serão tratados os estímulos de longo prazo para veículos menos poluentes.

– A previsão é que os anúncios comecem em agosto. Antes, o foco será a aprovação do marco fiscal e da reforma tributária na Câmara dos Deputados, antes do recesso parlamentar do meio de ano.

Uma expectativa é a estratégia para o hidrogênio. Diversos projetos são desenvolvidos, especialmente em portos com polos industriais, visando à exportação de derivados de hidrogênio verde, a partir de energia renovável.

– Há uma visão concorrente: atrair as indústrias de fora, que demandam a descarbonização a partir de hidrogênio de baixo carbono e energia renovável, para produzir seus produtos aqui. Questão já mencionada por Haddad.

Eólicas offshore no Rio. O governo do estado assinou um acordo com a TotalEnergies para colaboração em estudos, ao longo de dois anos – incentivos fiscais, tributários e a expansão do sistema de transmissão (MegaWhat).

– TotalEnergies é uma das petroleiras com campos em produção no offshore do Rio e projetos de geração de energia eólica em fase inicial de desenvolvimento: Estados produtores de O&G atraem maioria de projetos de eólica offshore.

O preço do gás da Petrobras. A companhia está lançando novos contratos para as chamadas públicas das distribuidoras e clientes no mercado livre de gás natural.

– O diretor de Transição Energética e Sustentabilidade, Maurício Tolmasquim, afirmou que a ideia é oferecer mais flexibilidade e preços mais competitivos aos clientes. Contratos mais longos terão preços menores: Petrobras lança novos tipos de contrato de gás e promete preço mais competitivo.

Produção de gás no Amazonas. A Justiça Federal derrubou mais uma decisão liminar e liberou a Eneva para realizar uma audiência pública, etapa do licenciamento ambiental para novas termelétricas a partir do gás de Azulão.

– Em outra decisão, também derrubada, a Justiça manteve as licenças ambientais para operação do campo.

– A tese contrária ao projeto é que o Ibama deveria ser responsável pelo licenciamento e foi omissa. O licenciamento da produção em terra é dos estados; nas térmicas, há delegação formal de competência para os órgãos estaduais. Veja os detalhes

Licenciamento ambiental. Após reunião com a cúpula do governo, a ministra Marina Silva afirmou que trechos da MP 1150 que flexibilizam o desmatamento na Mata Atlântica serão vetados. Parte das mudanças flexibiliza a construção de linhas de transmissão e gasodutos.

– É um imbróglio: o Senado havia derrubado os trechos com a estratégia nova, o uso de requerimentos para exclusão de trechos de projetos e emendas não-relacionados à matéria original – os jabutis.

– A Câmara considerou essa saída como emenda supressiva do Senado e, portanto, derrubou a derrubada dos trechos, por rejeição dessas emendas. Pode parar no STF. Veja mais em Senado exclui de MP emenda para instalação de linhas

Foz do Amazonas. Encerra hoje o prazo inicialmente dado pela Petrobras para manter a sonda e demais recursos mobilizados para a perfuração do FZA-M-59. A companhia fez um pedido de reconsideração da negativa do Ibama, que confirmou o recebimento do pedido na sexta (26/5), sem prazo para uma resposta — Petrobras manterá mobilização no Amapá por dez dias para recurso

O ex-presidente da Petrobras, Armando Guedes Coelho morreu no sábado (27/6). Engenheiro químico, foi o primeiro a ocupar o posto, entre 1988 e 1989. A Firjan e Jean Paul Prates prestaram solidariedade. Coelho foi conselheiro da federação industrial do Rio.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 29/05/2023*

## RENOVÁVEIS RESPONDERAM POR MAIS DE 90% DA GERAÇÃO ELÉTRICA DE JANEIRO A ABRIL

De acordo com ONS, geração hidráulica, eólica e solar somadas responderam por 91,4% da energia gerada entre janeiro e abril

Por epbr 29 de maio de 2023 Em Energia solar, Eólica, Setor elétrico



*Hidrelétrica de Itaipú, localizada na fronteira entre o Paraguai e Brasil e capaz de produzir 14.000 MW de energia*

BRASÍLIA — A geração hidráulica, eólica e solar respondeu por 91,4%, na média, da energia elétrica distribuída pelo Sistema Interligado Nacional (SIN), entre os meses de janeiro e abril, de acordo com dados do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

A maior parte da carga foi atendida pelas hidrelétricas, que responderam por cerca de 77,2% da geração do período, em média. Eólica atendeu a 11,5% da demanda, solar 2,7%.

Por mês, as renováveis responderam por 91% da distribuição no SIN em janeiro, 92,6% em fevereiro, 92,4% em março e tiveram uma ligeira queda para 89,4% em abril.

Segundo o ONS, os números atestam que o Brasil tem uma capacidade elevada de geração de energia limpa, se comparado com outros países.





“O sistema elétrico brasileiro já é sustentado por fontes renováveis que também oferecem segurança energética, isto é, conseguem atender plenamente às demandas de carga e potência”, diz o operador.

A participação de geração das fontes renováveis entre janeiro e abril de 2023 foi superior à mediana do mesmo período de 2022 (87,8%).

Entre os motivos para o alto aproveitamento dos recursos renováveis, o ONS lista a ampliação do número de usinas, o crescimento das fontes renováveis, notadamente eólica e solar, assim como os bons resultados de Energia Armazenada (EAR) no período úmido de 2022/2023.

### **Energia Armazenada**

Em abril de 2023, a energia armazenada, ou seja, a capacidade de gerar eletricidade pela força das águas, no Sudeste e Centro-Oeste registrou 86,2%, o melhor resultado para o mês de abril desde 2011 (87,8%). O avanço ante o abril de 2022 foi de 19,7 p.p. (66,5%).

As indicações de EAR no Sudeste e Centro-Oeste para o final de outubro de 2023 estão entre 73,4%, no cenário inferior, e 88%, no superior, de acordo com o ONS.

O órgão avalia que, mesmo que se confirme a estimativa mais baixa, será a melhor EAR para o subsistema ao final do mês de outubro em toda a série histórica, iniciada em 2000.

O SIN apresenta uma projeção similar, com a possibilidade de atingir o patamar mais alto de EAR ao final de outubro do histórico, com as perspectivas variando entre 70,4% e 81,6%.

### **2,4 GW renováveis no 1º trimestre**

A matriz elétrica brasileira fechou o primeiro trimestre de 2023 com expansão de 2,7 gigawatts (GW) de capacidade instalada, o dobro do crescimento verificado no mesmo período de 2022, de 1,3 GW.

Os dados divulgados nesta quinta (5/4), pela Aneel, mostram que a expansão ocorreu com a entrada em operação comercial de 82 novas usinas até 31 de março.

Dessas, 44 são eólicas (1.485 MW), 23 solares fotovoltaicas (920,2 MW), 10 termelétricas (278,1 MW), quatro pequenas centrais hidrelétricas (59,8 MW) e uma central geradora hidrelétrica de capacidade reduzida (3,4 MW).

Juntas, solar e eólica representam 87,6% da capacidade instalada no ano.

Considerando apenas o mês de março, 28 usinas adicionaram 708,4 MW à matriz.

Cerca de 338,5 MW vindos de 17 parques eólicos e mais 340,3 MW de instalações solares fotovoltaicas.

De acordo com a Aneel, as usinas que começaram a operar este ano estão distribuídas em 13 estados de quatro regiões brasileiras.

Por estado, Minas Gerais lidera nas instalações, com 827,7 MW, seguido pelo Rio Grande do Norte (666,4 MW), Bahia (501,6 MW) e Piauí (276,4 MW).

No total, o Brasil somou 191.323,9 MW de potência fiscalizada até 31 de março, com 83,6% das usinas consideradas renováveis.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**  
**Data: 29/05/2023**

### ENEVA RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA INICIAR OPERAÇÃO COMERCIAL DO COMPLEXO SOLAR FUTURA 1

O complexo de 837 MWp de capacidade instalada fica em Juazeiro, na Bahia, e é considerado um dos maiores parques solares do Brasil

*Por repbr 29 de maio de 2023 Em Energia solar*



#### ***Eneva recebe autorização para iniciar operação comercial do Complexo Solar Futura 1***

A Eneva informou nesta segunda-feira (29/5) que recebeu autorização da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para iniciar a operação comercial do Complexo Solar Futura 1, de 837 MWp, localizado em Juazeiro, na Bahia.

A empresa investiu R\$ 3,2 bilhões no complexo, que tem mais de 1,4 milhão de placas fotovoltaicas distribuídas em mais de 1.600 hectares.

O complexo é composto pelas UFVs Futura 1 a 22 e começou a operação em teste em abril. No começo de maio, a Eneva anunciou a parceria com a White Martins para a venda de energia.

O acordo prevê a entrega de 100,6 megawatts médios de energia de 2023 a 2035 às instalações da White Martins, que também se tornou sócia do projeto.

A entrada em operação comercial do Complexo eleva em 8% a capacidade total de geração solar centralizada na matriz elétrica brasileira.

A companhia já havia concluído a energização de todas as UFVs em 11 de maio e foi remunerada pela energia gerada ao longo deste período.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 29/05/2023*

### TOTALENERGIES E GOVERNO DO RIO ASSINAM ACORDO PARA ENERGIA EÓLICA OFFSHORE

Memorando de entendimentos prevê colaboração entre o estado e a empresa nos estudos relacionados aos incentivos fiscais, tributários e à expansão para futuros projetos

*Por epbr 29 de maio de 2023 Em Eólica, Transição energética*



#### ***Eólica offshore com torres fixadas no leito marinho da costa da Noruega (Foto: TotalEnergies/Divulgação)***

A TotalEnergies assinou um memorando de entendimentos com o governo do Rio de Janeiro para o desenvolvimento da geração eólica offshore no estado. O acordo, com duração de dois anos, envolve estudos relacionados aos incentivos fiscais, tributários e à expansão para futuros projetos.

O acordo foi celebrado entre o governador Cláudio Castro e Charles Fernandes, diretor-geral da empresa

TotalEnergies EP Brasil e presidente da marca no país. Participou também o secretário de Estado de Energia e Economia do Mar, Hugo Leal.

Charles Fernandes afirmou que a parceria com o Governo reforça a sinergia da TotalEnergies com o movimento de expansão do mercado das eólicas offshore. Segundo a empresa, a assinatura está

alinhada com a estratégia da empresa de alcançar a neutralidade de carbono até 2050 e com o seu compromisso de investir a longo prazo no país.

A petroleira está se preparando para o primeiro leilão de eólica offshore, que prevê que aconteça em 2024.

Leal destacou as vantagens competitivas do Rio de Janeiro para a implantação de usinas eólicas offshore. A TotalEnergies avalia áreas desde o ano passado para licenciamento ambiental de projetos eólicos offshore. A empresa já anunciou a assinatura de um memorando com a Prumo Logística para estudos que visam a instalação de bases de apoio logístico no Açu para apoiar projetos eólicos que venham a ser desenvolvidos pela TotalEnergies.

Os estados que já têm produção offshore de petróleo concentram hoje a maioria dos projetos de eólicas offshore.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*  
*Data: 29/05/2023*



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### **BLOQUEIO DE R\$ 1,7 BILHÃO: 'SAÚDE E EDUCAÇÃO ESTÃO PRESERVADOS', DIZ TEBET**

Na última segunda-feira, o governo anunciou a necessidade de bloquear R\$ 1,7 bilhão em despesas para cumprir a regra do teto de gastos  
Por Renan Monteiro — Brasília



*A ministra do Planejamento, Simone Tebet, e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad José Cruz/Agência Brasil/30-03-2023*

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, informou na tarde desta segunda-feira que os ministérios de "menor orçamento", assim como as pastas da Saúde e Educação, não serão atingidas pelo bloqueio de R\$ 1,7 bilhão no orçamento, anunciado pelo governo federal na última semana.

Segundo ela, a Junta de Execução Orçamentária (JEO) já finalizou as discussões sobre o tema. Na última segunda-feira, o governo anunciou a necessidade de bloquear R\$ 1,7 bilhão em despesas discricionárias do Orçamento federal para cumprir a regra do teto de gastos, que ainda está em vigor.

– O que só posso adiantar para vocês, que fiquem tranquilos que os ministérios menores, que têm menores orçamentos, e (as pastas) de Educação e Saúde estarão preservados. É um bloqueio temporário. Não vai estar atrapalhando a execução e a continuidade das políticas públicas — afirmou Tebet após reunião com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

#### **Carros populares**

O Ministério do Planejamento vai realizar um estudo de impacto orçamentário do programa para baratear carros, anunciado na semana passada. A informação foi confirmada pela ministra Simone Tebet na tarde desta segunda-feira, após reunião com Haddad.



A análise da pasta comandada por Tebet será precedida por estudos do Ministério da Fazenda, que vão indicar a compensação para a renúncia fiscal com a implementação do programa encabeçado pelo vice-presidente Geraldo Alckmin.

– Nós vamos aguardar os estudos do Ministério da Fazenda, em relação a compensação e a prazo, e entramos com a nossa parte (Planejamento), que é a questão orçamentária. Esse é um anúncio que o próprio ministro vai fazer na hora certa porque os estudos estão sendo elaborado essa semana – disse Tebet, em conversa com jornalistas na Fazenda.

- As ações foram divulgadas pelo vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, no dia Dia da Indústria - quinta-feira passada;
- Conforme anunciado, os descontos nos preços dos veículos vão variar entre 1,5%, no mínimo, e 10,96%, no máximo, a partir da redução de impostos federais, como IPI e PIS/Cofins;
- Os benefícios terão validade para carros de até R\$ 120 mil;
- Também na semana passada, Alckmin já havia afirmado que a Fazenda apresentaria em até 15 dias um parecer sobre a conformidade fiscal do programa.

Na manhã desta segunda, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, havia informado que ainda esta semana vai levar ao presidente Lula estudos sobre o impacto da renúncia fiscal com a medida para baratear os preços de carros.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 29/05/2023*

## PETROBRAS MUDA FORMA DE VENDER GÁS E ABRE ESPAÇO PARA PREÇOS MENORES A DISTRIBUIDORAS

Serão dez formatos distintos, considerando cinco diferentes prazos, dois indexadores e os custos do local de entrega da matéria-prima

*Por Bruno Rosa*



### *A Petrobras muda forma de vender gás a distribuidoras Bloomberg*

A Petrobras anunciou hoje que vai alterar a forma como vende o gás natural às distribuidoras. Há duas semanas, a estatal criou uma nova política de preços para gasolina e diesel, levando em conta os custos logísticos e de produção no Brasil sem se afastar dos preços internacionais, como a cotação do barril do petróleo.

A mudança envolve a criação de novos modelos de comercialização do gás, explicou a estatal. De acordo com a Petrobras, serão dez formatos distintos, considerando cinco diferentes prazos, dois indexadores e os custos do local de entrega da matéria-prima. Isso vai permitir, diz a empresa, mais possibilidades e flexibilidade para as distribuidoras que compram o gás.

Segundo fontes na estatal, essa maior flexibilidade vai permitir preços menores. Isso porque a Petrobras irá utilizar, além da cotação do preço do barril de petróleo, o chamado Henry Hub, um centro de distribuição de gás nos Estados Unidos cujos preços são usados como referência internacional e já usado por companhias do setor ao redor do mundo.

A Petrobras informou que "já está participando dos processos competitivos de chamadas públicas de distribuidoras estaduais com a nova carteira comercial". Para uma fonte ligada à estatal, o novo modelo vai ajudar a Petrobras a criar condições para oferecer preços menores.



A estatal informou que o novo modelo vai permitir a "redução de volumes contratados pelas distribuidoras estaduais em caso de migração de volumes de clientes cativos para o ambiente livre".

Hoje, lembrou um analista, os contratos de fornecimento envolvem quantidades específicas de gás, independente da demanda da distribuidora ao longo dos anos com cláusulas chamadas de "take or pay", quando há pagamento da molécula mesmo que não haja consumo.

Segundo Rivaldo Moreira Neto, sócio da Gas Energy, há uma indicação de preços menores para o gás em relação aos valores que vem sendo praticados hoje pela estatal:

-E isso ocorre a medida que há contratos mais longos. A nossa visão é que há uma expectativa de preços menores por conta dessa maior competitividade no mercado. Apesar de prazos longos serem complexos se levar em conta o mercado livre, a estatal indicou que haverá flexibilidade para reduzir o volume ao longo do tempo.

*Fonte: O Globo - RJ  
Data: 29/05/2023*

## DÍVIDA PÚBLICA SOBE EM ABRIL E CHEGA A R\$ 6,03 TRILHÕES, DIZ TESOURO NACIONAL

O estoque da dívida cresceu R\$ 140,12 bilhões, em relação ao registrado no mês anterior.

*Por Renan Monteiro — Brasília*

A dívida pública federal chegou ao total de R\$ 6,032 trilhões em abril deste ano, conforme dados da Secretaria do Tesouro Nacional divulgados nesta segunda-feira. Foi um aumento de R\$ 140,12 bilhões ou 2,38% em relação ao mês de março.

O Tesouro Nacional emite títulos de dívida para financiar o déficit orçamentário do governo federal, ou seja, para pagar despesas que ficam acima da arrecadação.

- A dívida chega a R\$ 6,032 trilhões em abril deste ano;
- No terceiro mês do ano, a dívida estava em R\$ 5,892,70;
- Já em abril de 2022, a dívida pública havia atingido R\$ 5,598,95;
- Ou seja, em 12 meses, houve aumento de R\$ 442,87 bilhões até abril de 2023.

Conforme os dados divulgados, a emissão líquida (quando os valores emitidos superam os resgates) foi R\$ 92,30 bilhões em títulos da dívida do governo federal, a maior desde junho de 2021. As emissões em si chegaram a R\$ 127,5 bilhões, enquanto os resgates somaram R\$ 35,28 bilhões, o que resultou no saldo de R\$ 92 bi.

Em abril também houve a primeira emissão externa desde 2021. A captação foi de R\$ 11,08 bilhões do novo benchmark de 10 anos (Global 33). No quarto mês do ano, a Dívida Federal Externa acumulada chegou a R\$ 242,4 bilhões (equivalente a US\$ 48,48 bilhões), enquanto em abril de 2022 esse total era de R\$ 230,19 bilhões.

### Juros

O custo médio acumulado em 12 meses do estoque da dívida pública federal fechou abril em 10,68%, contra 11,10% ao ano registrado em março.

Em abril, segundo o relatório do Tesouro, a curva de juros foi reduzida. O cenário externo favorável e o a tramitação do arcabouço fiscal ajuradam, segundo o coordenador-geral de Operações da Dívida Pública do Tesouro Nacional, Luis Felipe Vital.

— Quando olhamos para a parte intermediária e longa da curva (de juros), nós tivemos uma queda substancial. A curva entre 30 pontos na parte intermediária, até 50 pontos na parte mais longa. O tom mais positivo do mercado externo, melhora na percepção de risco para emergentes e a própria

tramitação do arcabouço fiscal acabou trazendo um ambiente favorável para a queda de juros no mercado local — cita Vital.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 29/05/2023*

## APÓS ENCONTRO COM MADURO, HADDAD FALA EM 'CONSOLIDAR' DÍVIDA DA VENEZUELA FRENTE AO BRASIL

O presidente da Venezuela, Nicolás Maduro, chegou ao Palácio do Planalto na manhã desta segunda-feira

*Por Renan Monteiro e Eliane Oliveira — Brasília*



*O ministro da Fazenda, Fernando Haddad Washington Costa/MF*

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou na tarde desta segunda-feira que a equipe econômica do governo irá criar um grupo de trabalho para "consolidar" a dívida da Venezuela frente ao Brasil. Ou seja, buscar regularidade no pagamento da dívida do país chefiado por Nicolás Maduro.

O presidente venezuelano chegou ao Palácio do Planalto na manhã desta segunda-feira para uma reunião privada com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e outros integrantes do governo.

— No que diz respeito ao Ministério da Fazenda, vai se constituir um grupo de trabalho para consolidar a dívida da Venezuela frente ao Brasil. A partir dessa consolidação dos números, reprogramar o pagamento. No que me diz respeito, a encomenda é essa: consolidação da dívida e reprogramação — disse Haddad, após a reunião.

Maduro confirmou a criação da comissão. Segundo ele, a ideia é saber o real valor devido por seu país ao Brasil.

—Vai ser estabelecida uma comissão para estabelecer esse tamanho [da dívida] e retomar os pagamentos. A comissão vai estabelecer a verdade — afirmou Maduro, ao deixar o Palácio do Itamaraty.

Conforme apuração do GLOBO, o endividamento da Venezuela com o Brasil já havia sido tratado em março deste ano, quando uma delegação liderada por Celso Amorim, assessor especial da Presidência, foi a Caracas para o primeiro encontro de alto nível do governo com Maduro.

A dívida que o país vizinho tem com o Brasil é estimada em cerca de US\$ 1 bilhão. Desse total, aproximadamente 80% são com o BNDES.

No encontro de hoje, o presidente Lula falou em "recuperar" o intercâmbio comercial entre os dois países, ao argumentar que houve uma queda de um terço no comércio entre Brasil e Venezuela. Lula também chamou o encontro com Maduro de "momento histórico" e disse que houve "equivoco" na proibição de visita do venezuelano.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 29/05/2023*

## MUDANÇA NA META DE INFLAÇÃO JÁ É DADA COMO CERTA PELO MERCADO

CMN deve avaliar o tema na reunião de junho, e expectativa de economistas ouvidos pela Warren Rena é de alteração no prazo para o objetivo

*Por Maeli Prado*

Uma possível mudança no prazo para que o Banco Central entregue a inflação dentro da meta estipulada pelo CMN (Conselho Monetário Nacional) já é dada como certa pela maior parte dos economistas e estrategistas ligados ao mercado financeiro.

É o que mostra enquete feita pela Warren Rena, que ouviu 108 participantes do mercado entre terça e sexta-feira da semana passada. O tema será discutido na próxima reunião do conselho, no mês que vem.

O levantamento chegou à conclusão de que 88,8% dos pesquisados acreditam que a meta-calendário (o sistema atual, quando o objetivo para a inflação é anual) será alterada.

A maior parte dos respondentes (48,1%) acredita que a mudança será feita para a chamada meta contínua - quando o BC traça uma trajetória para que, ao longo do tempo, a inflação se encaminhe para o objetivo desejado.

Já para 40,7% dos economistas o sistema escolhido será a média móvel de médio prazo, onde o Banco Central sempre miraria seis trimestres à frente.

Metade dos pesquisados acredita que a meta será alterada numericamente, e a outra metade que será mantida em 3% ao ano, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo, a partir do ano que vem.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## ZONA FRANCA É PRINCIPAL TRAVA À REFORMA TRIBUTÁRIA

Governo e grupo na Câmara ainda não se entenderam sobre como preservar incentivos para indústrias de Manaus

*Por Victoria Abel*



***Vista aérea do polo industrial de Manaus: modelo da Zona Franca vai na contramão da reforma tributária***  
***Divulgação/Suframa***

Mesmo após meses de diálogo entre o governo federal, deputados e o Amazonas, a Zona Franca de Manaus ainda é um dos principais entraves para o avanço na Câmara da reforma tributária, pauta econômica que vai suceder o arcabouço fiscal. A perda de arrecadação do governo estadual com a unificação de tributos pode ser resolvida com repasse de recursos de um fundo compensatório, mas não garante a permanência de

empresas na região sem incentivos, argumentam defensores do atual modelo, que dizem temer desemprego no polo.

A lógica da Zona Franca é conceder benefícios tributários a empresas que montem fábricas na região. Com a reforma tributária e a unificação de tributos em todo o território nacional — entre eles o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) — quem produz na região pode perder as vantagens fiscais em relação a outros estados mais próximos dos mercados consumidores.

O problema tem sido discutido em reuniões do grupo de trabalho (GT) para a reforma tributária na Câmara e em conversas entre o governo do Amazonas e o Ministério da Fazenda, mas nenhuma saída até agora foi apresentada.





— A arrecadação do estado é apenas um ponto. Nenhuma atividade econômica vai substituir empregos no curto e médio prazos — diz o deputado Saullo Vianna (União-AM), um dos integrantes do GT.

Segundo a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), em 2022, havia 108.646 trabalhadores, na média mensal, entre efetivos, temporários e terceirizados. Representantes do setor industrial da região dizem que os empregos diretos e indiretos chegam a 500 mil.

Vianna afirma que já se reuniu com o secretário extraordinário para Reforma Tributária da Fazenda, Bernard Appy, duas vezes, para demonstrar a vulnerabilidade da mão de obra na região. Segundo ele, Appy prometeu propor uma saída até a metade deste mês, mas nada foi apresentado:

— O governo tem dificuldades de saber números reais dos incentivos. Cobramos dele uma posição. Ele diz que ainda precisa de alguns números. Fomos duros, porque, se ele está com dificuldade de conseguir os dados, imagina a gente.

Procurado pelo GLOBO, Appy disse que tem a proposta, mas não quis dar detalhes:

— O Ministério da Fazenda já levou ao governo do Amazonas o desenho geral de uma proposta, que, em princípio, foi bem recebida. Nós estamos fazendo cálculos, que de fato estão um pouco atrasados, para poder detalhar a proposta.

O governador do Amazonas, Wilson Lima, disse ao GLOBO que o governo precisa apresentar a proposta detalhada para o debate avançar:

— A gente não sabe como vai funcionar. As regras precisam estar muito claras. Com qualquer movimento, as empresas reprogramam seus investimentos. Isso tem efeito imediato, o desemprego é imediato.

### **Retenção de fábricas**

O governador e deputados do Amazonas defendem dois modelos de incentivos para as indústrias permanecerem na Zona Franca, que perdurem por pelo menos 50 anos. Um deles é dar desconto nos impostos para empresas que fiquem na região. Outro seria a criação de um imposto seletivo.

Hoje, o governo considera a possibilidade de um tipo de tributo como esse sobre produtos como cigarros e bebidas alcoólicas, que são prejudiciais à saúde, a chamada “externalidade negativa”. Além do IVA resultante da reforma, esses produtos pagariam um imposto adicional. A mesma lógica seria aplicada para produtos eletrônicos ou veículos fabricados fora da Zona Franca.

Mas essa ideia não foi bem aceita pelo governo e é rechaçada pelos deputados de outros estados no GT. Eles lembram que ter diferentes tributos para produtos do mesmo setor contraria a principal lógica da reforma, de igualdade e simplificação na cobrança de impostos. Integrantes do GT estudam a possibilidade de um repasse superior do Fundo de Desenvolvimento Regional para estados (além do Amazonas, as vantagens tributárias valem para áreas de Acre, Rondônia e Roraima) e municípios que hoje integram a área sujeita a benefícios da Zona Franca de Manaus.

A reforma deve estabelecer transferências da União para estados e municípios durante a transição entre os sistemas tributário atual e o novo, a ser aprovado, que pode durar de dez a 30 anos. No caso da Zona Franca de Manaus, a transição pode durar até 50 anos, já que uma emenda à Constituição garantiu a manutenção do parque industrial até 2073.

— Existe um entendimento de que a Zona Franca é importante para a manutenção de emprego e renda e a conservação ambiental (desestimulando indústrias em outras regiões da Amazônia). Vamos tentar construir algo que seja de comum acordo — afirmou o deputado Jonas Donizette (PSB-SP), integrante do GT.

Além dos políticos do Amazonas, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) também defende o tratamento diferenciado para o polo amazonense. “É necessário manter o tratamento tributário favorecido à Zona Franca de Manaus. O modelo permitiu a constituição de um sofisticado parque industrial na região e sua suspensão teria consequências socioeconômicas e ambientais”, posicionou-se a entidade em comunicado.

A reforma institui a cobrança de impostos no destino, no local da venda final do produto ao consumidor. Os amazonenses defendem que se misture recolhimento na origem e no destino, alegando que seu mercado é bem menor que o de outros estados e desproporcional ao seu parque fabril. Mas a ideia também não tem adesão de parlamentares de outros estados e do governo. A avaliação é que geraria confusão e os mesmos resultados com repasses da União.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## **PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NO BRASIL TERÁ PICO EM 2029, E PAÍS PODERÁ VOLTAR A SER IMPORTADOR EM DEZ ANOS**

Pré-sal dá sinais de esgotamento, colocando em risco a autossuficiência. Governo aposta na região da Margem Equatorial para elevar produção petrolífera nacional

*Por Manoel Ventura — Brasília*



***Produção de petróleo deve alcançar pico no país em 2029, antes de começar a declinar. Com isso, o Ministério de Minas e Energia defende a exploração na região da Margem Equatorial Agência Petrobrás***

Ao defender a exploração de petróleo na Margem Equatorial, região que é considerada a nova fronteira petrolífera no Brasil e que foi eleita pela Petrobras como uma de suas prioridades, o Ministério de Minas e Energia afirma que o Brasil precisa repor suas reservas de óleo e gás pois o país atingirá seu pico de produção dentro de seis anos.

Essa região se estende por uma área de mais de 2.200 quilômetros do litoral do Amapá ao Rio Grande do Norte, próxima à Linha do Equador. A área em que se estima haver mais petróleo é na bacia da chamada Foz do Amazonas, alvo de divergências entre as áreas ambiental e energética do governo.

Pelos cálculos da área de planejamento energético do governo, a produção de petróleo no Brasil atingirá 5,4 milhões de barris por dia em 2029, quando será seu pico, e entrará em declínio. Hoje, o país é autossuficiente e produz entre 3 milhões e 4 milhões de barris por dia, volume suficiente para que o país seja exportador líquido de petróleo.

### **Novas frentes**

A previsão, contudo, é que o declínio das reservas faça o país voltar a ser importador de petróleo em dez anos.

O diagnóstico também é que o pré-sal — que já foi classificado como “bilhete premiado” pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva no seu segundo mandato — enfrenta “claros sinais de esgotamento exploratório”.

Principal área de exploração de óleo e gás do Brasil hoje, o pré-sal teve a última declaração de comercialidade relevante — quando uma empresa vê condições comerciais de tocar um bloco de petróleo — notificada em 2019.



Dos 11 blocos do pré-sal ofertados pelo governo em dezembro do ano passado, apenas quatro foram arrematados. Além disso, dois blocos foram devolvidos pelas empresas. Por fim, algumas reservas de produção da Petrobras já estão caindo e, se quiser manter o mesmo nível de produção, a empresa terá que abrir novas frentes de trabalho.

É esse cenário que faz os setores de energia do governo defenderem a ampliação da produção nacional, tendo a Margem Equatorial como maior aposta. A região da bacia da Foz do Amazonas é considerada a mais promissora, porque ali perto, em Guiana e Suriname, há descoberta de bilhões de barris de petróleo.

Na fronteira brasileira, estimativas do Ministério de Minas e Energia (MME) apontam que há cerca de 10 bilhões em barris de petróleo recuperáveis. Para se ter uma ideia do que isso significa, o Brasil tem hoje 14,856 bilhões de barris de petróleo de reservas provadas. O MME calcula que a área pode gerar US\$ 56 bilhões em investimentos, além de arrecadação da ordem de US\$ 200 bilhões.

### Transição energética

Ambientalistas não veem sentido na preocupação com o declínio na exploração de petróleo, porque essa fonte de energia deve perder força no processo de transição energética.

Na área de energia, porém, o argumento é que só a partir de 2040 se vê uma redução mais forte da demanda por petróleo, segundo dados da Agência Internacional de Energia. Mesmo assim, ainda serão consumidos cerca de 60 milhões de barris diariamente, no cenário mais otimista, com aplicação de fontes renováveis de energia — hoje é algo próximo de cem milhões de barris.

A Petrobras apresentou recurso na semana passada para que o Ibama reveja a decisão que não liberou licença para a estatal perfurar o bloco da bacia da Foz do Amazonas, localizado a 175 quilômetros de Oiapoque (no extremo norte do Amapá). O órgão ambiental disse que vai analisar novamente a proposta e discutir tecnicamente as alterações apresentadas no novo pedido.

Um dos pontos reclamados pelo Ibama é que a base de socorro a animais em caso de desastre fica em Belém. A empresa vai ampliar a base em Oiapoque, além de propor mais embarcações de contenção de vazamento.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### ALIANÇA COM BRASIL, REPRESSÃO A OPOSITORES E PETRÓLEO EM ALTA DÃO SOBREVIDA A MADURO; LEIA ANÁLISE

Aliado de peso na região, Brasil ignora, ao menos publicamente, os relatos de abusos de direitos humanos, indícios de fraudes eleitorais e inépcia econômica no país vizinho

*Por Luiz Raatz*

Entre 2013 e 2020, quem ia regularmente à Venezuela de Nicolás Maduro costumava encontrar uma situação pior do que tinha presenciado na visita anterior. De um ano para outro, as ruas estavam mais violentas e vazias. As pessoas pareciam vez mais magras e com fome. Os preços subiam de maneira vertiginosa. A única constante era o medo - da polícia, do governo, das milícias chavistas ou do crime organizado.

A crise econômica levou 7 milhões de pessoas a fugirem para outros países da América do Sul, Estados Unidos e Europa, segundo a agência da ONU para refugiados, a Acnur. O Conselho de Direitos Humanos das Nações Unidas também estima que no auge da repressão do regime de Maduro à oposição, entre 2018 e 2019, mais de 7 mil pessoas foram vítimas de execuções

extrajudiciais no país. Até hoje, 245 presos políticos estão no cárcere do temido presídio Helicoide, em Caracas.

A hiperinflação dizimou a economia do país. Se no começo da crise, em 2014, os preços subiam 70% ao ano, em 2016 esse número saltou para 800%. Dois anos depois, ele chegaria a inacreditáveis 1.800.000%, segundo cálculo de economistas privados. Os preços subiam tanto que, em determinado momento, o governo simplesmente parou de medi-los.

O retorno de Lula e o PT ao poder no Brasil, como visto na visita destes dias a Brasília, deu a Maduro um aliado de peso na região, que ignora, ao menos publicamente, os relatos de abusos de direitos humanos, indícios de fraudes eleitorais e inépcia econômica no país vizinho.

Os problemas de Maduro se agravaram quando ele ainda não tinha sido declarado persona non grata no Brasil. Em 2015, data de sua última visita, a popularidade do chavismo, alcançada nos anos de Hugo Chávez à base de pesados subsídios à população mais pobre, já tinha evaporado.

A crise econômica sequer tinha atingido o auge, quando o chavismo perdeu o controle da Assembleia Nacional para a oposição. A resposta do governo Nicolás Maduro, que àquela altura já controlava o Judiciário e a Corte Eleitoral, foi impugnar deputados eleitos pela oposição e assim impedir que ela obtivesse a maioria qualificada no Congresso. Nos anos seguintes, os trabalhos do Legislativo foram anulados por decreto, depois que Maduro declarou o órgão “em desacato”. A medida foi interpretada à época pela Organização dos Estados americanos (OEA), como um golpe de Estado.

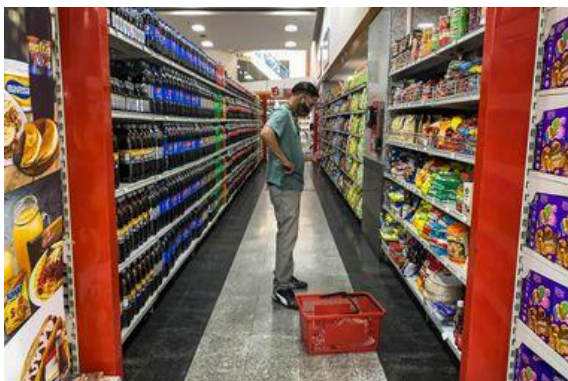


***Membro da FAES patrulha posto de controle em Barquisimeto, Venezuela; na parede, um graffiti diz 'aquí no hablamos mal de Chavez' Foto: Ivan Alvarado/Reuters***

No fim de 2018, a oposição foi dividida para a eleição presidencial, na qual Maduro tentou a reeleição, em meio a novas denúncias de fraude. No começo do ano seguinte, o presidente da Assembleia Nacional, Juan Guaidó, apoiado pelos Estados Unidos e outros países sul-americanos como Brasil, Argentina e Colômbia, à época governados pela direita, declarou-se presidente interino e foi reconhecido por dezenas de países.

A Venezuela se tornou alvo de sanções americanas, ainda no governo Donald Trump. O êxodo de venezuelanos aumentou, assim como a pobreza. Sem comer, venezuelanos chegaram a morrer envenenados por consumir mandioca brava.

Eram anos sombrios. Maduro fechou o regime. Líderes opositores foram presos, e outros fugiram para Miami ou Madri. Esquadrões da morte, conhecidos como Faes, aterrorizavam bairros das cidades venezuelanas, e o herdeiro de Chávez consolidou seu poder, mesmo se tornando um pária perante a comunidade internacional.



***Economia da Venezuela começou a melhorar depois da pandemia Foto: Miguel Gutierrez/Efe***

### **Reabilitação silenciosa**

*Então veio a pandemia.*

Donald Trump perdeu a reeleição nos EUA. A esquerda voltou ao poder na maioria dos países da América do Sul, como Argentina, Chile, Bolívia, Peru e Colômbia.



Silenciosamente, Maduro adotou tímidas reformas econômicas para dar o mínimo de estabilidade à Venezuela. O país viveu uma espécie de dolarização informal que permitiu que os preços ao menos parassem de subir de maneira descontrolada.

Com a oposição desmobilizada e um cenário externo mais desfavorável do que quando se declarou presidente interino, Guaidó também perdeu força.

O retorno de Lula ao poder no Brasil, aliado à necessidade americana e europeia de buscar novas fontes de petróleo, em meio à Guerra na Ucrânia, criaram as bases políticas para a reabilitação de Maduro.

No ano passado, ele se reuniu com Macron, um dos antigos apoiadores de Guaidó. Ao líder francês, disse que o petróleo venezuelano estava disponível para quem quisesse comprá-lo.

Em paralelo, o Departamento de Estado sinalizou uma reaproximação e ofereceu um alívio nas sanções caso Maduro aceite organizar eleições livres e justas no ano que vem.

Com isso, Maduro, o sobrevivente, ganhou mais tempo para sua próxima jogada. Nada indica que ele vá reabilitar a oposição e organizar eleições minimamente justas. Mas, como sempre fez ao longo de sua carreira política, o presidente da Venezuela apenas barganha por mais tempo.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 29/05/2023*

## **ALCOLUMBRE IRONIZA PERMANÊNCIA DE MARINA: 'É BOM ELA FICAR PARA INAUGURAR O POÇO COM A GENTE'**

Senador une líderes do Congresso e até adversários para isolar ministra do Meio Ambiente e forçá-la a sair do governo após crise envolvendo exploração de petróleo na Foz do Amazonas

*Por Daniel Weterman*

BRASÍLIA – O senador Davi Alcolumbre (União-AP) articula um movimento para isolar a ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, e forçá-la a deixar o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva após a crise envolvendo a exploração de petróleo na foz do Rio Amazonas.

A estratégia é abrir espaço para seu grupo político e conquistar mais um ministério na Esplanada. O União Brasil já abocanhou as pastas das Comunicações, do Desenvolvimento Regional e do Turismo.



***O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e a ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, durante o encerramento do Acampamento Terra Livre Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil***

O cerco a Marina aumentou após o Ibama negar a exploração de petróleo na foz do Rio Amazonas pela Petrobras. A decisão contrariou interesses diretos de Alcolumbre no Amapá, seu reduto eleitoral. O senador saiu em defesa da exploração alegando ganhos econômicos para a população da região, que teria um “novo pré-sal”. Outro fator que desgastou a ministra foi

a decisão do Congresso de esvaziar a pasta do Meio Ambiente com a mudança de uma medida provisória de Lula.

Em conversa com o Estadão, Alcolumbre foi irônico ao falar de Marina e da permanência dela no governo. “Ela é gente boa. É bom ela ficar para ir lá com a gente inaugurar o poço”, afirmou.



Ver mais no Instagram



1.239 curtidas

davialcolumbre

É inaceitável que o Amapá não tenha o direito de conhecer os potenciais das riquezas que temos na margem equatorial do rio Amazonas do ponto de vista da exploração de petróleo e gás.

Como Senador da República, repúdio firmemente a decisão do Ibama de não dar condições ao povo brasileiro de não conhecer suas riquezas. Sabemos que a Petrobras seguiu todas as regras internacionais do ponto de vista da questão ambiental.

Como filho do Amapá, seguirei trabalhando em Brasília com todas as minhas forças para viabilizar as condições necessárias para conhecermos nossas riquezas e dar ao Amapá e ao Brasil a condição de desenvolvermos a região amazônica.

Nós vamos lutar!

Ver todos os 145 comentários

Adicione um comentário...



### Todos juntos

Para colocar seu projeto em prática, o senador uniu líderes do Congresso, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), o presidente da Petrobras, Jean

Paul Prates (PT), o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), o líder do governo no Congresso, Randolfe Rodrigues (Sem partido-AP), e até mesmo adversários políticos locais em defesa da exploração. O governador do Amapá, Clécio Luís (Solidariedade), aliado do senador, diz que vai recorrer à Justiça se o Ibama não rever a decisão.

Nesse grupo, ninguém acredita que Lula vai demitir Marina neste momento, mas apostam em um desgaste total da ministra a ponto de sua permanência ficar insustentável no governo e ela pedir para sair. Se isso acontecer, já existe até candidato para assumir o ministério: o ex-senador, Jorge Viana, aliado de Alcolumbre e Randolfe.

Viana chegou a ser afastado do comando da Apex após o Estadão revelar que ele não é fluente em inglês e ter alterado o regulamento interno da agência para revogar o domínio da língua como requisito para ocupar o cargo. Na quinta-feira, 25, o TRF-1 manteve Viana à frente do órgão em decisão liminar.

***“Ela (Marina Silva) é gente boa. É bom ela ficar para ir lá com a gente inaugurar o poço.”  
Davi Alcolumbre (União-AP), senador***

Como a Coluna do Estadão informou, o próximo passo do grupo de Alcolumbre é retomar o debate de abertura da Reserva Nacional do Cobre e seus Associados (Renca), uma área preservada entre o Amapá e o Pará. O governo de Michel Temer tentou abrir a área para exploradores, mas recuou diante de pressão de entidades e celebridades internacionais.

Marina subiu o tom em reação à pressão do grupo de Alcolumbre. Ela disse que “decisão técnica em um governo democrático é cumprida e respeitada” e criticou o esvaziamento do ministério pelo Congresso. O presidente Lula sinalizou alinhamento com o interesse da Petrobras, mas pediu uma saída negociada entre os integrantes do governo, o que ainda não ocorreu.

Alcolumbre e Randolfe ficaram do mesmo lado na disputa mesmo após os dois terem se afastado em função de interesses eleitorais no Amapá. No passado, Randolfe já fez manifestações contra a exploração de petróleo na foz do Rio Amazonas. Agora, está do outro lado. Após decisão do Ibama, ele defendeu a exploração e deixou a Rede Sustentabilidade, partido fundado pela ministra.

Mesmo antes da polêmica proposta, o líder do governo já havia comunicado a dirigentes da Rede que sairia da legenda. Para aliados de Marina, o anúncio serviu como estratégia do senador para forçar a demissão da ministra.

### Esvaziamento

Após a decisão do Ibama, Alcolumbre comandou uma votação que esvaziou o Ministério do Meio Ambiente. O interesse do senador é transformar a pasta num mero “cartão de visita” para a imagem de Lula no exterior, dizem aliados. Na última quarta, a comissão do Congresso que analisa a primeira medida provisória de Lula tirou o Cadastro Ambiental Rural (CAR) e a Agência Nacional de Águas (ANA) do guarda-chuva da ministra.

Sem base política no Congresso, Marina conquistou mais uma oposição: a do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). “O petróleo é explorado no Rio de Janeiro, é explorado em tantos outros Estados brasileiros, e eu quero crer que o Amapá tem o mesmo direito a essa exploração”, disse Pacheco em entrevista ao portal UOL. O parlamentar foi eleito e reeleito para presidir o Senado em articulações de Alcolumbre.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 29/05/2023*

### HADDAD ADMITE PREOCUPAÇÃO COM A MP DO CARF, QUE DEVE CADUCAR; GOVERNO VAI A LIRA

Ministro da Fazenda explica que medida provisória envolvendo o Carf é uma preocupação por estar em vias de perder a validade

*Por Fernanda Trisotto*

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta segunda-feira, 29, que a única medida provisória em vias de perder a validade que preocupa o governo é a do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), mas que a alternativa de um projeto de lei deve avançar, com nomeação de relator nesta semana.

“A única MP que preocupa é a do Carf. A do Coaf (Conselho de Controle de Atividades Financeiras) não vai ser votada, eu acho. Sobre a do Carf, nós combinamos com o (presidente da Câmara, Arthur) Lira de mandar um PL com urgência constitucional e ele deve nomear um relator para o PL nesta semana”, disse Haddad há pouco ao chegar ao Ministério da Fazenda. O PL citado pelo ministro já foi enviado pelo governo no dia 5 de maio, com urgência constitucional, que é um mecanismo que permite ao presidente solicitar celeridade na avaliação de projetos no Congresso, com prazo para avaliação e sob pena de trancamento de pauta.



**Ministro da Fazenda explica que medida provisória envolvendo o Carf é uma preocupação por estar em vias de perder a validade Foto: Sergio Lima/AFP**

O governo quer restabelecer o voto de qualidade (voto de minerva em caso de empate) no Carf, mas aceitou fazer a mudança por projeto de lei, ainda que possa haver um vácuo entre o fim da vigência da MP e a votação da proposta.

O ministro também comentou sobre o plano de conformidade da Receita Federal para a taxaçoão do comércio eletrônico internacional. Ele disse que a proposta está avançada e que pode haver novidades nos próximos dias, mas não nesta semana, e que não há definição sobre as alíquotas.

Questionado sobre a proposta para os carros populares, Haddad disse que apesar do prazo de 15 dias dado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), a Fazenda apresentará cenários para ele ainda nesta semana.

No fim da tarde desta segunda-feira, Haddad se reunirá com deputados para discutir a reforma tributária. Ele explicou que o relator, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), quer dar as diretrizes do texto e que

a equipe da Fazenda trabalhará com a assessoria dele para a redação da proposta de emenda à Constituição (PEC) estar adequada. “Ele está muito otimista e nós também”, comentou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/05/2023

## PETROBRAS TERÁ US\$ 3 BILHÕES PARA REALOCAR APÓS EXPLORAÇÃO NA FOZ DO AMAZONAS SER BARRADA

Empresa pode se internacionalizar e buscar novas reservas na Margem Equatorial, via Guiana ou Suriname, ou na Namíbia

Por Denise Luna

RIO - Se for mantida a decisão do Ibama de negar a licença ambiental para a Petrobras explorar a bacia da foz do Amazonas, na Margem Equatorial brasileira, a empresa terá que decidir onde aplicar os US\$ 3 bilhões que estavam destinados para a exploração da área.

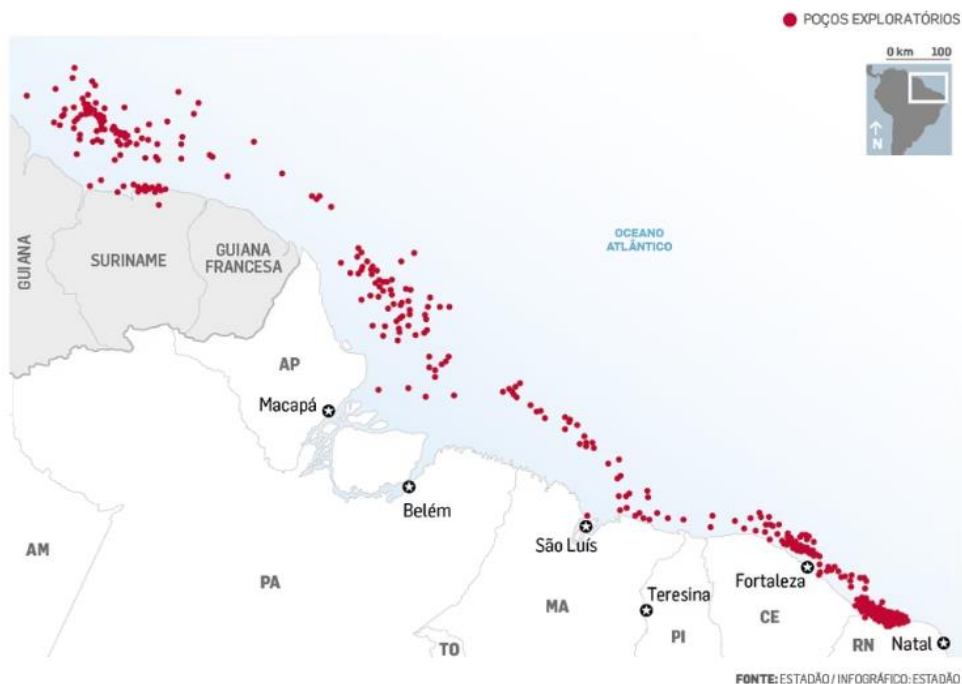
Na revisão do Plano Estratégico 2023-2027, esses recursos poderão tanto impulsionar a transição energética como ajudar na volta da internacionalização da estatal, em busca de novas reservas.

A revisão do plano, com a realocação dos recursos destinados à Margem Equatorial, precisa ser entregue pela diretoria ao Conselho de Administração da empresa até julho, enquanto a previsão é que a versão 2024-2028 seja entregue apenas em novembro.

“Não podendo fazer exploração na área, metade do potencial exploratório da Petrobras desaparece. A empresa vai ter que rever o plano estratégico e decidir se vai usar esse investimento que era da Margem Equatorial no Brasil ou não”, avalia o professor do Instituto de Energia da PUC-Rio, Edmar Almeida.

### MARGEM EQUATORIAL BRASILEIRA

Área é formada por seis Estados: Amapá, Pará, Maranhão, Piauí, Ceará e Rio Grande do Norte



Ele explica que não faz sentido destinar esses recursos para o pré-sal, segundo maior destino dos investimentos em exploração da companhia, mas que já não possui áreas interessantes para serem exploradas. O caminho, na avaliação do especialista, é buscar reservas fora do Brasil. As melhores



alternativas, pela escala do volume de possíveis reservas, seriam a Margem Equatorial, via Guiana ou Suriname, e a Namíbia, na África.

“Do ponto de vista exploratório, no pré-sal o grande esforço já foi feito. Em termos de exploração não tem muito mais do que a Petrobras já está fazendo”, constata.

A Margem Equatorial contém cinco bacias, que se estendem do Rio Grande do Norte ao Amapá e é considerada a última grande fronteira no Brasil para a descoberta de reservas de petróleo. Sem ela, a estatal teria que buscar a internacionalização para aumentar seus números, diz Almeida.



**Nos últimos quatro anos, Petrobras teve seus investimentos reduzidos e se concentrou no pré-sal e nos planos para explorar a Margem Equatorial Foto: Fabio Motta/Estadão**

Em entrevista ao Estadão/Broadcast na semana passada, o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, admitiu que é possível explorar a Margem Equatorial via Guiana ou Suriname se não for permitida a exploração na parte brasileira da área. Ele disse também que ainda existem algumas oportunidades em outras bacias da Margem, como a

Potiguar, e talvez na Bahia, mas nada se compara às perspectivas da bacia da foz do Amazonas.

Na quarta-feira, 31, uma audiência pública da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, da Câmara dos Deputados, vai debater a intenção da Petrobras de explorar petróleo e gás na bacia foz do Amazonas, uma das cinco bacias sedimentares da Margem Equatorial.

### **Novo pré-sal**

Na Guiana e no Suriname já foram descobertos reservatórios com mais de 10 bilhões de barris de petróleo, o que poderia gerar uma produção média de 1 milhão de barris por dia, mesmo patamar dos melhores poços do pré-sal, como Tupi e Búzios, na bacia de Santos.

Segundo o Centro Brasileiro de Infraestrutura (Cbie), no pico de produção, em 2029, a parte brasileira da margem poderia atingir 1,1 milhão de barris por dia, elevando o total diário produzido no País para quase sete milhões de barris.

Nos últimos quatro anos, a estatal teve seus investimentos reduzidos e se concentrou no pré-sal e nos planos para explorar a Margem Equatorial. A previsão era a de que o primeiro poço fosse perfurado em novembro do ano passado, e, por esse motivo, uma sonda foi instalada no local.

Sem a licença, no entanto, a estatal iniciou esta semana as atividades para levar o equipamento para a bacia de Campos, e posteriormente para a bacia Potiguar, enquanto aguarda uma solução para o impasse. O custo estimado da manutenção da sonda inoperante é de cerca de US\$ 1 milhão, segundo a consultoria Wood Mackenzie.

Para o coordenador do Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente do Programa de Planejamento Energético da COPPE/UFRJ, Emilio Lebre La Rovere, os estudos ambientais não foram feitos corretamente no governo anterior, e dificilmente no curto prazo a Petrobras deve obter o licenciamento.

“A curto prazo, não me parece provável (ter exploração). A área é muito sensível ambientalmente e os estudos ambientais não foram feitos da forma correta. O Ibama pediu oito vezes informações complementares e, pelo visto, a Petrobras não conseguiu fornecer, assim como a Total (que devolveu o bloco) não conseguiu fornecer”, diz Rovere.



Segundo ele, faltou o País fazer o dever de casa e cumprir a portaria de 2012, que previa a elaboração da Avaliação Ambiental de Áreas Sedimentares (AAAS) em conjunto pelos ministérios de Minas e Energia e Meio Ambiente. Assim como ocorre no setor elétrico, o estudo apontaria os lugares possíveis de exploração na Margem Equatorial, reduzindo o risco do investidor.

“Em um país sério, não pode o Ministério de Minas e Energia dizer uma coisa e o Ministério de Meio Ambiente dizer outra. A verdade é que não houve vontade política do governo passado de fazer esses estudos, e a portaria de 2012 diz que essas áreas ficarão em moratória até a execução do estudo”, informa.

Ele destaca que autorizar a exploração sem esse estudo é negativo para o Brasil e para a Petrobras.

“Vai dar uma sinalização muito ruim, de se atropelar um instrumento construído como se faz nos países avançados, uma consciência ambiental em primeiro lugar. E a empresa fica com a imagem comprometida, ao mostrar que faz a questão ambiental de qualquer maneira”, explica.

A Margem Equatorial teve 14 blocos licitados na 11ª Rodada da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em, 2013, no governo do PT. Cansados de esperar a licença ambiental, BHP, TotalEnergies, BP e Ecopetrol desistiram de explorar o local entre os anos de 2018 e 2021.

A Petrobras solicitou então uma licença ao Ibama para verificar se existe petróleo no local, que seria uma extensão dos reservatórios encontrados na Guiana e Suriname, mas o presidente do Ibama seguiu o parecer técnico de 10 profissionais do órgão e negou a autorização.

### **Divisão**

O tema vem dividindo políticos, empresários e até sindicatos. De olho nos empregos que podem ser gerados, o diretor do Sindicato dos Petroleiros do Pará/Amazonas/Maranhão/Amapá e da Federação Nacional dos Petroleiros (FNP) Bruno Terribas apoia a exploração da região, “se a Petrobras atender a todas as solicitações do Ibama”, diz.

Ele destaca a importância da Petrobras aumentar suas reservas e a experiência já demonstrada pela estatal, que produz no campo terrestre de Urucu, em plena floresta Amazônica, desde 1988, e nunca registrou um acidente grave.

“É o maior investimento em exploração em andamento no País, mas tem que ser feito observando as determinações do Ibama, tem a questão dos mangues e o governo anterior quis fazer tudo a toque de caixa, porque não respeitava o Ibama. Defendemos que o projeto continue, mas em outros termos”, diz Terribas.

Para o Greenpeace, ir contra uma decisão técnica do Ibama seria uma grande contradição em relação a todo esforço da volta do País ao clube das nações comprometidas com a transição energética. Principalmente quando o governo vem trabalhando para que a Conferência das Partes em 2025 (COP-30) seja no Brasil, mais especificamente, na Amazônia.

“Acaba invalidando todo o esforço que está sendo feito para fortalecer os órgãos ambientais no Brasil e a realização da COP-30 aqui”, diz o porta-voz da campanha dos Oceanos do Greenpeace, Marcelo Laterman, lembrando que o governo Bolsonaro esvaziou os órgãos ambientais, que agora estão sendo recompostos.

Ele ressalta que a região que a Petrobras pretende explorar é muito sensível e possui o maior cinturão contínuo de manguezais do mundo. “É uma responsabilidade do Estado brasileiro, é preciso um olhar macro de estado sobre isso”, destaca.

Segundo ele, a primeira audiência pública sobre o tema “foi um show dos horrores”, com políticos defendendo o desenvolvimento do País a qualquer custo e manipulação do discurso utilizando a população local.



“A gente defende que a Petrobras tem todas as condições de conduzir a transição energética. A gente pode ser a vanguarda. Que seja o momento de ampliar o debate”, avalia.

“A gente acredita que não é necessária essa nova fronteira exploratória, já tem o pré-sal, no mínimo até 2029 tem crescimento de produção do pré-sal. O Brasil pode, sim, ter um papel de protagonismo no modelo de desenvolvimento como nunca teve”, observa Laterman.

A polêmica colocou em campos opostos a Petrobras/Ministério de Minas e Energia (MME) e o Ministério do Meio Ambiente (MMA)/Ibama. A ministra do MMA, Marina Silva, marcou sua posição pelas redes sociais, após o presidente Luiz Inácio Lula da Silva minimizar os riscos de exploração na região.

“Se a gente destrói o presente de Deus, é uma ingratidão com o criador. É muita contradição dizer que ama o criador e desrespeitar a criação, dizer que ama o criador e destruir a criação”, disse a ministra, que dias antes havia afirmado, também nas redes sociais, que até o final do mandato dela o Brasil seria “um exportador de sustentabilidade”.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 29/05/2023*

## **IA: FABRICANTE DE CHIPS NVIDIA ANUNCIA NOVOS PRODUTOS ENQUANTO SE APROXIMA DE VALER US\$ 1 TRILHÃO**

Entre as novidades estão um supercomputador, uma nova plataforma de robótica e recursos para videogames

*Por Redação*

A fabricante de chips Nvidia, agora uma das empresas mais valiosas do mundo, anunciou nesta segunda-feira, 29, novos produtos e serviços ligados à inteligência artificial, em meio à disparada de suas ações por conta do frenesi envolvendo o tema, diz a Bloomberg. Segundo o veículo, foram anunciados um supercomputador, uma nova plataforma de robótica, uma tecnologia de rede, recursos para videogames e serviços de publicidade.

As novidades foram reveladas pelo CEO da empresa, Jensen Huang, em uma palestra de duas horas realizada na feira Computex, em Taiwan.

As ações da Nvidia dispararam na última semana, subindo mais de 24%, após a empresa prever um enorme salto na receita. A fabricante de chips de gráficos e de inteligência artificial anunciou um lucro trimestral de mais de US\$ 2 bilhões e uma receita de US\$ 7 bilhões, superando as expectativas de Wall Street. Suas projeções de vendas de US\$ 11 bilhões para este trimestre, salto de 64% em relação ao mesmo período do ano anterior, surpreenderam os analistas, que previam US\$ 7,2 bilhões.

A empresa sediada em Santa Clara, Califórnia, se aproxima de alcançar uma avaliação de US\$ 1 trilhão, se juntando ao clube exclusivo de empresas como Alphabet, Apple e Microsoft, o que é novidade na indústria de chips. A empresa tem focado em inovações relacionadas à inteligência artificial, alimentada pela alta demanda, e já aparece como um exemplo das mudanças que podem ocorrer no setor de tecnologia a partir do amplo uso da IA.

### **Novos produtos e serviços de inteligência artificial**

Em sua palestra nesta segunda-feira, o CEO Jensen Huang argumentou que as tarefas de computação estão mais complexas e a indústria precisa acelerar para acompanhar o ritmo, pois, para aproveitar todo o potencial da IA, os clientes buscam mais e mais as unidades de computação acelerada e as unidades de processamento gráfico (GPUs, na sigla em inglês), como as fabricadas pela Nvidia. “Chegamos ao ponto de inflexão de uma nova era da computação”, disse Huang, de acordo com a Bloomberg.



**CEO da Nvidia, Jensen Huang, fala em palestra na feira Computex, em Taiwan. Foto: Ann Wang/Reuters**

A plataforma de supercomputador de IA anunciada pela Nvidia é chamada de DGX GH200 e deve ajudar empresas de tecnologia a criar sucessores para o chatbot da OpenAI, o ChatGPT. A expectativa é que Microsoft, Meta e Google, que correm para conseguir desenvolver algo semelhante, estejam entre os primeiros usuários. Como isso requer muita potência de computação, a Nvidia está oferecendo equipamentos para data centers e construindo seus próprios

supercomputadores que os clientes podem usar, incluindo dois novos supercomputadores em Taiwan.

Já a plataforma de robótica tem como objetivo trabalhar pela expansão da Nvidia para outros setores além da tecnologia, servindo como referência para outras empresas na construção de seus próprios robôs para uso em diversas atividades.

O sistema de rede, por sua vez, chamado Spectrum X, usa tecnologia adquirida na compra da Mellanox Technologies em 2020, que visa resolver o problema da velocidade dos dados nos data centers. A empresa inclusive está construindo um data center em Israel para demonstrar a eficácia do sistema.

Nos videogames, o serviço Nvidia ACE for Games usará a inteligência artificial para dar mais personalidade aos personagens secundários dos jogos, que costumam ter apenas falas roteirizadas e repetitivas. O serviço está em testes e deve trazer proteções para não haver falas inapropriadas dos personagens.

Por fim, a Nvidia firmou parceria com a empresa de comunicações WPP Plc, para usar a inteligência artificial e o metaverso como ferramentas para reduzir o custo da produção de peças de publicidade, por meio do uso da tecnologia Omniverse, da Nvidia. / COM INFORMAÇÕES DA ASSOCIATED PRESS

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 29/05/2023*

## **NOVA REGRA TEM PROBLEMAS, MAS DEMONSTRA PREOCUPAÇÃO COM A RESPONSABILIDADE FISCAL**

Dado o desejo de ter seu próprio teto de gastos, o governo entregou um mecanismo que estabelece critérios e limites para as despesas

*Por Henrique Meirelles - Ex-ministro da Fazenda e ex-presidente do Banco Central*

Falei aqui há um mês que prefiro trabalhar com a realidade a dar ouvido a discursos políticos. Apesar de algumas declarações truncadas ou mais voltadas ao gosto do PT feitas pelo presidente Lula, o novo arcabouço fiscal foi aprovado pela Câmara na semana passada e será também pelo Senado. Dado o desejo de ter seu próprio teto de gastos, o governo entregou um mecanismo que estabelece critérios e limites para as despesas.

Da forma como foi aprovado na Câmara, o texto tem suas complicações. A meu ver, a regra para o limite do crescimento dos gastos em 2024 é confusa. Permite ao governo gastar mais no primeiro ano, ao enviar o Orçamento do ano que vem com o crescimento das despesas em 70% da variação da receita nos 12 meses até junho deste ano. Mas permite que, em maio de 2024, o governo abra espaço para mais despesas com base em uma projeção da receita. Se o fato não se concretizar, o governo terá de devolver dinheiro em 2025.



Vejo dois problemas neste ponto. Em primeiro lugar, a regra confirma a ânsia do Estado brasileiro de sempre buscar formas de gastar mais. Em segundo lugar, por princípio, regras complexas servem apenas para abrir brechas a interpretações criativas do texto que levarão a mais gastos. É um clássico nacional.



**Novo arcabouço fiscal foi aprovado pela Câmara na semana passada e será também pelo Senado Foto: Pablo Valadares/Agência Câmara**

Uma das principais vantagens do teto de gastos era sua simplicidade: o limite para a despesa do ano seguinte era corrigido pela inflação, o IPCA, acumulada nos 12 meses anteriores até junho. Acabou. Talvez por isso o teto de gastos passou a ser considerado um problema: era difícil de burlar. Quando governos fizeram isso, o drible foi percebido com facilidade.

Um ponto positivo do texto é a emenda que proíbe o governo de excluir gastos da meta de superávit primário para melhorar os resultados. Práticas como essa foram usadas no Brasil desde a década de 1970, com o expurgo da inflação, e mais recentemente no governo Dilma, que levou à crise de 2016. Usar artifícios para cumprir metas é tão ineficiente como fingir que um problema não existe e acreditar que não haverá consequências.

O arcabouço fiscal tem problemas — a Instituição Fiscal Independente, do Senado, afirma em relatório que a complexidade pode complicar o cumprimento de suas regras no futuro. Mas, com sua concretização, o País demonstra ter preocupação com a responsabilidade fiscal e com o crescimento da dívida pública, algo muitas vezes deixado de lado. É um sinal positivo para o mercado e para investidores. Mais uma vez fica claro o que eu digo: não se deve perder tempo com falatório, e sim prestar atenção ao que está sendo feito efetivamente.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 29/05/2023*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### VIABILIDADE DE VIRACOPOS EXIGE VITÓRIA DE 30% DE VALOR DISPUTADO

Concessionária do aeroporto disputa R\$ 3 bilhões em reequilíbrios para tentar se manter à frente do ativo

*Por Taís Hirata — De São Paulo*



**Gustavo Müssnich: “Não vejo sucesso na relicitação de São Gonçalo” — Foto: Nilani Goettems/Valor**

A concessionária de Viracopos, que tenta reverter sua relicitação e se manter à frente do aeroporto, afirma que a viabilidade econômico-financeira do contrato depende de uma vitória, ainda que parcial, na arbitragem travada com a União.

Segundo o presidente do grupo, Gustavo Müssnich, o cenário mais pessimista projetado é de 30% do valor pleiteado - a companhia disputa um total de R\$ 3 bilhões em reequilíbrios e revisões de multas. Segundo ele, mesmo nesta hipótese mais negativa a concessão seria viável, porém, demandaria a contratação de novo financiamento no futuro, para viabilizar a construção da segunda pista do aeroporto, em 2032. “Nada que não seja solucionável através da busca de outros



R\$ 400 milhões ou R\$ 500 milhões no mercado financeiro”, disse ele. A estimativa é que a obra demandará R\$ 2,5 bilhões de novos investimentos.

A ABV (Aeroportos Brasil Viracopos), controlada pela Triunfo e UTC, aderiu à relicitação em outubro de 2020. A devolução foi a solução imposta pelos principais credores, o BNDES e a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) para a aprovação do plano de recuperação judicial da empresa, que estava sob risco de falência.

Porém, os acionistas resistem à devolução. Nos últimos anos, o aeroporto passou a ter resultado positivo - em 2022, o lucro foi de R\$ 45 milhões - o que reforçou a disposição em manter o ativo.

Além da obra da segunda pista, a concessionária tem uma série de outros compromissos bilionários pela frente. Um deles é a dívida com o BNDES, que acumula saldo de cerca de R\$ 2 bilhões. Há também a obrigação de pagar outorgas, de cerca de R\$ 240 milhões por ano, até o fim do contrato, em 2042 - fora o saldo de R\$ 1,8 bilhão de outorgas passadas que não foram pagas, já que, ao aderir à relicitação, a obrigação dos desembolsos foi suspensa.

A ideia da ABV seria quitar as obrigações com o valor recebido via arbitragem, além da própria geração de caixa do aeroporto.

Questionado sobre a viabilidade obter novos financiamentos, dado o histórico da concessionária e dos acionistas, Müssnich disse que, até 2032, quando haverá a obrigação da nova obra, o grupo já deverá ter amortizado o financiamento com o BNDES, o que deve facilitar a obtenção de crédito.

Há ainda um outro ponto que teria que ser discutido no caso de permanência da ABV: a obrigação de se construir uma terceira pista no aeroporto. Pelo contrato, a obra deveria ser realizada a partir de um gatilho de movimentação - que não irá se concretizar, segundo o executivo. Porém, a concessão exige a construção mesmo assim, o que demandaria ao menos outro R\$ 1 bilhão.

Hoje, a obra é inviável não por questão financeira, mas porque a área para a pista não foi entregue pelo poder público à empresa, devido a problemas com a desapropriação e liberação do terreno.

Segundo o presidente, em caso de permanência, a ABV propõe assumir a gestão da liberação das áreas e as indenizações, que seriam abatidas das outorgas.

Porém, para fazer a obra, ele diz que a empresa demandaria uma indenização pelo investimento, já que este seria feito ao fim do contrato e não haveria prazo para a amortização até 2042. “É uma questão contábil. Se fizer a obra em 2040, 2041, não vai dar tempo de amortizar.”

A concessionária se tornou uma forte crítica do modelo de devolução. Müssnich inclusive questiona a relicitação de São Gonçalo do Amarante (RN), a primeira a sair do papel. “Não acho que foi tanto sucesso porque o valor da outorga foi insuficiente para cobrir a indenização à concessionária. Quem vai arcar com a diferença são os cofres públicos.”

A possibilidade de reverter os processos de devolução ganhou força neste ano. O governo federal fez uma consulta ao Tribunal de Contas da União (TCU) sobre o tema. Na área técnica, houve divergência sobre o caso, que ainda será avaliado pelo ministro Vital do Rêgo, relator do caso.

Procurado, o Ministério de Portos e Aeroportos disse que “aguarda o encaminhamento da matéria à apreciação e deliberação do Plenário da Corte para se manifestar”. A Anac disse que, na agência, a relicitação de Viracopos “segue curso normal” e que, até agora, “não houve formalização de novas orientações da política pública de concessões a respeito do aeroporto”.

Entre advogados do setor, também há divergência. “Se a concessionária não tivesse aderido à relicitação, teria sobrevivido? Ela deixou de arcar com uma série de obrigações, de enfrentar um processo de caducidade. Então como voltar atrás se ela já se beneficiou da devolução? E, se



abrirmos um precedente para repactuar aspectos econômicos, uma série de outras concessões buscarão a mesma possibilidade”, diz Eduardo Carvalhaes, sócio do Lefosse.

Já Caio Loureiro, sócio do TozziniFreire Advogados, avalia que não haveria problema em reverter o processo, caso a atual concessionária prove que há viabilidade. “Se o projeto se tornou viável, inclusive sob eventual reequilíbrio, por que não? O risco é que o operador original use o mecanismo para manipular uma continuidade artificial, mas se forem tomadas as cautelas necessárias, não vejo problema”, afirma.

Para André Bogossian, do Stocche Forbes, há bons argumentos jurídicos para defender os dois lados da discussão, mas a questão é também política, para definir o que atenderia o interesse público.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 29/05/2023**

## TRANSPORTE RODOVIÁRIO PEDE ISONOMIA COM AÉREAS

Congresso Nacional aprovou na semana passada a isenção do PIS e Cofins das passagens de avião até 2026

**Por Cristian Favaro — De São Paulo**

A decisão na semana passada do Congresso Nacional de aprovar a isenção do PIS e Cofins das passagens aéreas até 2026 reacendeu a demanda do setor rodoviário por isonomia tributária.

As empresas rodoviárias pagam 3,65% de PIS e Cofins sobre as tarifas. Enquanto isso, o Senado aprovou na quarta-feira o artigo 2º da Medida Provisória 1147/2022, que desde o início de 2023 zerou as alíquotas de PIS e Cofins sobre receitas do transporte aéreo regular de passageiros. O texto segue agora para sanção presidencial.

Paulo Alencar Porto Lima, presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), explicou que logo após chegar ao Senado, o setor tentou se movimentar para abrir o escopo da isenção para transporte regular e não apenas transporte regular aéreo. “Houve um acordo de não adicionar nenhuma emenda e ficamos de fora. Falta sensibilidade política nas lideranças de não ver que os maiores beneficiários do setor de transporte rodoviário são os mais pobres, somos parte importante dessa cadeia de produção”, disse.

Lima lembrou que as empresas de ônibus também têm de pagar ICMS sobre passagens, enquanto o setor aéreo é isento desde o fim da década de 1990. “O setor aéreo também não tem a gratuidade, que representa 15% dos assentos”, disse, sobre a concessão de bilhetes gratuitos determinada por lei a públicos específicos, como idosos e jovens carentes. Ele disse que o setor irá brigar por essa isonomia nos debates da reforma tributária.

Em 2022, foram transportados 41,28 milhões de pessoas por ônibus interestaduais, superando 2019, antes da pandemia, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) compilados pela Abrati.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 29/05/2023**

## STF JULGA OBRA DA FERROGRÃO EM MEIO A EMBATE AMBIENTAL

Debate no Supremo gira em torno de mudança em área de parque nacional para liberar a passagens dos trilhos

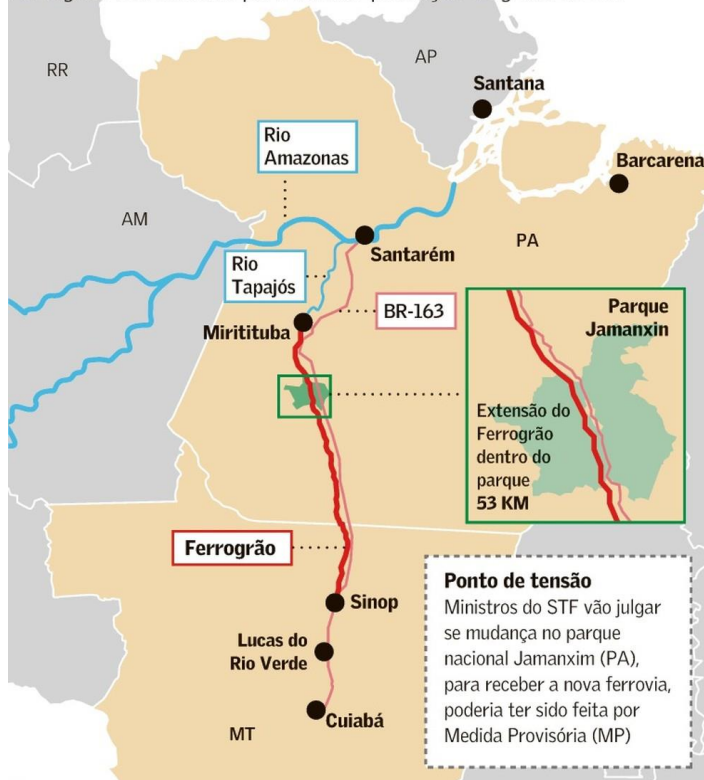
**Por Rafael Bitencourt, Guilherme Pimenta e Luísa Martins — De Brasília**

O plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) pode julgar esta semana a liberação da Ferrogrão, nova ferrovia entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), em momento de embate entre alas do governo

sobre o licenciamento de projetos na Amazônia. A análise do caso está agendada para quarta-feira, 31.

### Trilhos ao norte

Ferrogrão oferece rota para escoar produção de grãos do MT



#### Ficha técnica

**R\$ 21,5 bilhões**

é investimento estimado

**933,2 KM**

é a extensão total da ferrovia

**Soja e milho**

são as principais cargas

**58 milhões de ton./ano**

é a capacidade de transporte

**-30%**

é impacto no custo logístico

**1 milhão de ton. de CO2**

é redução de emissões por ano

Fonte: ANTT

As divergências dentro do governo vieram a público há duas semanas, com o parecer do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) contrário à perfuração de poço exploratório pela Petrobras na costa do Amapá, próximo à foz do rio Amazonas.

Já no megaprojeto ferroviário, orçado em mais de R\$ 20 bilhões, a discussão no Supremo gira em torno da forma como houve a mudança na demarcação do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará, para receber o projeto. A nova ferrovia promete mudar a rota de escoamento de grãos do Mato Grosso pelos portos e hidrovias da região Norte.

### **Ministério do Meio Ambiente teme que desmatamento aumente e é contra liberação da ferrovia**

Provocado por ação do Psol, o ministro Alexandre de Moraes aceitou o argumento de que área de preservação não pode ser alterada por medida provisória (MP). Em 2021, ele suspendeu toda a contratação e os estudos.

A MP da Ferrogrão foi assinada em 2016, na gestão Michel Temer. A medida alarga a faixa de domínio [a margem] da BR-163, dentro do parque Jamanxim, para acomodar a ferrovia ao lado da estrada federal. Dos 933 quilômetros de extensão da ferrovia, 53 quilômetros passam pelo parque.

Quando Moraes expediu a liminar, o governo de Jair Bolsonaro se preparava para lançar o leilão. Faltava apenas o aval do Tribunal de Contas da União (TCU).

O julgamento do caso no Supremo tem o próprio Moraes como relator. Embora esteja agendado para o dia 31, não se descarta a possibilidade de a análise ficar para a próxima semana. A ação é o último item da pauta, que inclui outras duas importantes discussões: a pena a ser aplicada ao ex-presidente e ex-senador Fernando Collor e o julgamento sobre a descriminalização do porte de drogas para uso pessoal.

Pelo histórico de julgamento da Corte, os ministros têm se engajado na chamada “pauta verde”. A sensibilidade ao tema tem levado o Supremo a decidir pela máxima proteção ao meio ambiente. Por isso, ainda que o processo da Ferrogrão seja adiado, a tendência é que o caso não demore muito a voltar para a pauta.

Segundo fontes a par do processo, outra possibilidade de desfecho é que o relator recorra a um procedimento de conciliação para o caso Ferrogrão.





Na sexta-feira, a Advocacia-Geral da União (AGU) ingressou com uma manifestação no STF em apoio à inconstitucionalidade da lei que alterou os limites do parque Jamanxim. No governo anterior, o órgão jurídico se manifestava a favor da liberação do projeto a qualquer custo.

Agora, os procuradores alegam que o texto final aprovado pelo Congresso excluiu a medida compensatória de incorporação ao parque de mais 51 mil hectares da área de proteção ambiental (APA) do Tapajós.

Os advogados da União ressaltam que a inclusão de APA ao parque Jamanxim estava prevista na medida provisória, mas alterada na tramitação. Para AGU, tal decisão deveria ser “antecedida de estudos prévios que concluíssem pela adequação do ponto de vista ecológico”.

Na conclusão, o órgão pede a “revogação parcial da medida cautelar” do STF para que seja retomado o “o regular prosseguimento de processos administrativos relacionados à Ferrogrão, inclusive no que tange à atualização dos estudos, observadas todas as condicionantes legais, inclusive socioambientais”.

Uma decisão favorável à liberação dos estudos não seria vista como derrota por integrantes do Ministério dos Transportes, segundo o Valor apurou. Alegam que os dados, de 2013, estão defasados. “Não é possível fazer uma análise dos impactos nos dias atuais com números tão antigos, até para justificar a necessidade da obra”, disse uma fonte oficial.

Por outro lado, o Ministério do Meio Ambiente mantém posição contrária à liberação da ferrovia. A pasta avalia que a construção da Ferrogrão poderia ampliar o desmatamento. Com o baque sofrido na última semana, ao ver escapar atribuições importantes de sua pasta, outras fontes reforçaram que as ministras do Meio Ambiente, Marina Silva, e de Povos Indígenas, Sônia Guajajara, “não poderiam obter mais derrotas”. Na primeira posição da AGU sobre a Ferrogrão, sob a gestão Lula 3, interlocutores do governo entenderam a iniciativa como um aceno à ala ambientalista e indigenista.

O ministro Renan Filho (Transportes) tenta desvencilhar a Ferrogrão de Bolsonaro, considerado pouco sensível às questões ambientais. Os estudos da Ferrogrão, disse, foram autorizados há dez anos, na gestão Dilma Rousseff.

“A Ferrogrão começou bem antes do governo anterior e o importante agora é buscar possibilidades de materializá-la, porque a cada dia o Brasil precisa de mais investimentos em infraestrutura, sobretudo pelo grande crescimento da produção [agrícola] que bate recordes sucessivos, ano a ano”, disse o ministro, ao Valor.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 29/05/2023*

## **SUPREMO JULGA FERROGRÃO EM MEIO A EMBATE AMBIENTAL**

Discussão gira sobre como ocorreu a mudança na demarcação do Parque Nacional do Jamanxim (PA) para acomodar o traçado da nova ferrovia

*Por Rafael Bitencourt, Guilherme Pimenta, Luísa Martins e José Florentino — De Brasília e São Paulo*

O plenário do STF deve analisar nesta semana a liberação da Ferrogrão, nova ferrovia entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), em momento de embate entre alas do governo sobre licenciamento de projetos na Amazônia. No megaprojeto ferroviário, que promete mudar a rota de escoamento de grãos do Mato Grosso para portos e hidrovias da região Norte, a discussão gira sobre como ocorreu a mudança na demarcação do Parque Nacional do Jamanxim (PA) para acomodar o traçado da nova ferrovia. O ministro Alexandre de Moraes suspendeu o trâmite de contratação e licenciamento por entender que área de preservação não pode ser alterada por medida provisória.

O Ministério do Meio Ambiente é contrário à liberação da ferrovia por avaliar que poderia ampliar o desmatamento. Já o Ministério dos Transportes defende que seria criado um “corredor verde”, dado o baixo impacto do empreendimento em relação a outras soluções

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 29/05/2023

## INDÍGENAS VÃO ACOMPANHAR JULGAMENTO NO SUPREMO

Lideranças criticam falta de consulta aos povos originários e prometem realizar protestos em Brasília  
Por Rafael Bitencourt, Guilherme Pimenta e Luísa Martins — De Brasília



**Doto Takak-Ire: presença na sessão do STF marcada para quarta-feira — Foto: Ruy Baron/Valor**

Lideranças indígenas se mobilizam para ir a Brasília acompanhar nesta semana o julgamento da ação no STF contra o projeto da Ferrogrão. O presidente do Instituto Kabu, Doto Takak-Ire, afirmou ao Valor que já desembarcaria na capital federal no fim de semana para encontrar outras lideranças e marcar presença na sessão plenária de quarta-feira (31).

Takak-Ire reclama que os indígenas da região não foram ouvidos nas audiências públicas realizadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Foram cinco encontros promovidos pela agência, a maioria na região do Parque Nacional do Jamanxim que será afetado pela ferrovia.

Em protesto contra o empreendimento e a forma como foi conduzida a interlocução pela Funai e pela ANTT, o presidente do Instituto Kabu afirmou que será construída uma aldeia para onde foi desenhado o traçado da Ferrogrão. A queixa se volta especialmente contra as gestões dos órgãos federais, antes suspensão do projeto pelo Supremo, em 2021.

**“Lideranças indígenas não foram ouvidas em consultas da ANTT”  
— Doto Takak-Ire**

As lideranças indígenas vão recorrer à Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), subscrita pelo Brasil, disse Takak-Ire. A convenção prevê “consulta livre, prévia e informada junto aos povos indígenas” antes de implementar projeto com potencial impacto a povos originários.

O Instituto Kabu, ao lado do Instituto Sócio-Ambiental Flora Nativa (Isaf) e da Articulação dos Povos Indígenas do Brasil (Apib), entraram como parte interessada na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) no STF.

Apesar de atravessar o parque Jamanxim, o traçado da Ferrogrão não passa por terra indígena. Porém, o impacto do projeto na vida de povos tradicionais foi reconhecido recentemente pela Funai. No início de maio, a presidente do órgão, Joenia Wapichana, publicou despacho em que declara que a implantação da Ferrogrão e do porto em Miritituba impactam terras indígenas do povo Munduruku.

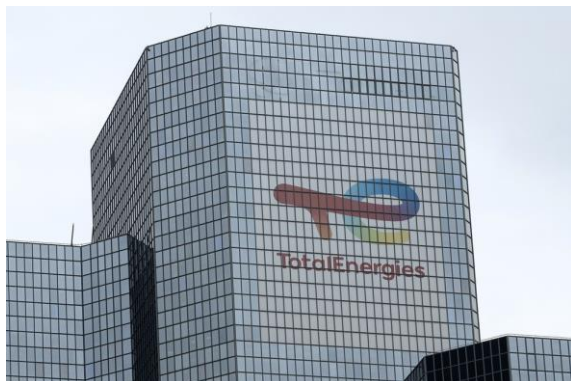
Enquanto lideranças indígenas protestam, os maiores interessados em viabilizar o projeto, produtores rurais, se preparam para eventual decisão desfavorável.

O presidente da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso (Aprosoja-MT), Fernando Cadore, disse que, em caso de revés, será buscada articulação com a Frente Parlamentar da Agropecuária. Como a controvérsia no STF é sobre a mudança dos limites do parque por medida provisória, o setor pode aproveitar o amplo apoio ao projeto no Congresso para aprovar um projeto de lei e viabilizar a obra.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 29/05/2023

### TOTALENERGIES ASSINA MEMORANDO DE ENTENDIMENTOS COM GOVERNO DO RIO DE JANEIRO PARA EÓLICAS OFFSHORE

Acordo entre a petroleira francesa e o governo do Rio tem duração de dois anos  
*Por Fábio Couto, Valor — Do Rio*



*Sede da TotalEnergies — Foto: Lewis Joly/AP*

A petroleira francesa TotalEnergies e o governo do Rio de Janeiro assinaram memorando de entendimentos para o desenvolvimento de projetos de eólicas offshore no Estado, informou a empresa em comunicado.

O acordo tem duração de dois anos e visa a colaboração da empresa em estudos relativos a incentivos fiscais e tributários, bem como a expansão da rede de energia elétrica para futuros projetos.

No fim do ano passado, a TotalEnergies assinou memorando de entendimentos com a Prumo Logística para estudos que visam a instalação de bases de apoio logístico no Porto do Açu voltado a projetos que venham a ser desenvolvidos pela companhia.

A empresa avalia desde o ano passado áreas marítimas para licenciamento ambiental. Ainda encontra-se em discussão a criação de um marco regulatório para desenvolvimento e operação de projetos eólicos offshore no país.

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 29/05/2023*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

### UEA PRETENDE AMPLIAR CORPO DOCENTE E LABORATÓRIOS DA ENGENHARIA NAVAL

*Por Danilo Oliveira ESPECIAL NAVALSHORE 29/05/2023 - 21:53*



#### *Arquivo/Divulgação*

*Universidade do Estado do Amazonas, que atualmente tem cerca de 170 alunos matriculados nessa graduação, completa 10 anos do primeiro vestibular do curso. Reitor fala em ampliar cooperação para pesquisas e intercâmbios*

Após 10 anos do primeiro vestibular de seu curso de Engenharia Naval, a Universidade do Estado do Amazonas (UEA) faz um balanço positivo da formação e pretende avançar na ampliação do corpo docente e

na captação de investimentos para a infraestrutura laboratorial, além de dar suporte ao fortalecimento das pesquisas em projetos de engenharia naval no estado. A instituição, que já formou 80 alunos nesse curso, atualmente tem 174 matriculados.

“Na medida das nossas possibilidades orçamentárias, temos conseguido ampliar os investimentos em sala de aula e em laboratórios, mas ainda é pouco perto do potencial que o curso tem e do que podemos fazer. Nosso planejamento é conseguir fortalecê-lo nos próximos três à frente da gestão”, projetou o reitor da UEA, André Luis Nunes Zogahib, em entrevista à Portos Navios.



Ele ressaltou que o Amazonas é o maior estado em extensão territorial do país, com dificuldades logísticas que dependem essencialmente do transporte hidroviário. Zogahib destacou que a universidade participa de feiras e exposições e que os professores do curso têm feito projetos de relevância que envolvem pesquisa, desenvolvimento e inovação (P&DI).

A diretora da UEA, Ingrid Sammyne Gadelha Figueiredo, acrescentou que houve uma dificuldade inicial para levar professores para o curso porque não havia profissionais com mestrado na área para dar aula no curso e porque trazer professores de outras regiões naquele período competia com o aquecimento do mercado de Engenharia Naval, principalmente no Rio de Janeiro, por conta dos projetos relacionados ao pré-sal. “Passamos por períodos em que fizemos concurso para Engenharia Naval e não conseguimos professor. Havia dificuldade porque não conseguíamos trazer para cá interessados em atuar nessa área na de Engenharia Naval”, lembrou.

Ingrid disse que o curso parceiro de Tecnologia de Construção Naval tem um papel importante para os alunos do interior do estado que precisam dessa formação para atuar nessa área. “A universidade tem essa visão da importância do polo naval para nosso estado e da infraestrutura naval para desenvolvimento do transporte de pessoas e de toda logística de atendimento, suporte e infraestrutura para nosso estado”, afirmou.

O professor adjunto da Escola Superior de Tecnologia da UEA, José Luiz Sansone, contou que o curso de Engenharia Naval da UEA foi lançado em 2011 em uma reunião do polo naval na Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam), com apoio da Seplan (Secretaria Estadual de Planejamento) e do curso de Engenharia Mecânica, que contava com 26 anos de existência, além de professores e laboratórios. No ano seguinte, os idealizadores e representantes do governo do Amazonas participaram da Navalshore no Rio de Janeiro e conheceram laboratórios de Engenharia Naval e corpo docente da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

O primeiro vestibular do Curso de Engenharia Naval da UEA foi realizado em 2013. O curso chegou ao final de 2022 com 5 professores, sendo 3 doutores e 2 mestres da área de Engenharia Naval, além de um temporário com pós-doutorado pela UFRJ. Em 2021, a UEA refez o PPC (projeto pedagógico de curso) da área de Engenharia Naval da UEA, a fim de melhorar o curso, já com a ajuda dos doutores e mestres na área.

A UEA também ministrou aulas para o curso especial de tecnólogo em construção naval em Itacoatiara e Tefé, sob a coordenação do professor Alex Monteiro, além da avaliação de 33 projetos completos na área de construção naval. “Temos um curso de especialização já pronto na área de Engenharia Naval e temos um termo com a UFRJ que, certamente, nos ajudará com professores vindos do Rio de Janeiro para fazermos um curso modular de especialização na construção naval. Já temos tabulado isso”, adiantou Sansone.

O professor-adjunto mencionou que, em 2021 a UEA participou de uma equipe, comandada pela professora Marina Aranha, que ficou em 4º lugar num campeonato mundial promovido pela Associação Americana de Ferry Boat, competindo com universidades da Europa, América do Norte, Ásia e América do Sul. A UEA, participou com docentes da UFPA e UFRJ e alunos da UEA na confecção do projeto para otimizar pela metade o tempo da viagem no trecho Manaus-Tefé, atualmente feita em 48 horas.

O mestrando Mateus Oliveira Araújo, ex-presidente do Sindicato da Indústria da Construção Naval, Náutica, Offshore e Reparos do Amazonas (Sindnaval), defende parcerias com instituições de outras regiões para ampliar as especializações dos professores do curso da UEA. Ele destacou que a indústria naval do Amazonas não depende do governo e de contratos com a Petrobras, mas principalmente da vontade dos empresários para melhoria dos mais de 25.000 quilômetros de rios navegáveis, o que representa oportunidades para a universidade.

Araújo também sugere que a UEA amplie o intercâmbio com instituições de ensino de outros países. “Construímos embarcações fluviais e somos uma ‘ilha fiscal’: temos aqui um regime drawback para a





importação de insumos, produção e exportação a custo zero. Esse é nosso diferencial, temos que aproveitar a universidade dentro desse contexto. Precisamos conhecer outros cursos além de nossas fronteiras”, propôs Araújo.

O reitor da UEA salientou que a universidade já firmou uma série de acordos de cooperação internacional com instituições nos EUA, Europa, Austrália, Nova Zelândia e na Ásia e pretende inserir especificamente o curso de Engenharia Naval nessas parcerias. “Trabalhamos questões de mobilidade, intercâmbio entre professores e alunos. A ideia é conseguirmos expandir também para o curso de Engenharia Naval também”, revelou Zogahib.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 29/05/2023*

## **ARTIGO - AS NOVAS EXIGÊNCIAS LEGAIS DE PROTEÇÃO SOCIAL (ESG) E O SEU IMPACTO NA ATIVIDADE PORTUÁRIA E DA NAVEGAÇÃO**

*Por Rafael Ferreira Filippin e Rafael Joppert Carvalho de Souza OPINIÃO 29/05/2023 - 19:54*

As novas normas de proteção social, que vêm sendo aprovadas por meio de alterações na legislação trabalhista, trazem exigências ainda maiores de governança para operadores portuários, terminais privados e empresas de navegação. Com efeito, a legislação está adotando paulatinamente padrões ESG (environmental, social, governance) de gestão, de modo que os gestores de pessoas das empresas de logística devem estar atentos.

Terminou no dia 21 de março de 2023 o prazo previsto na Lei Federal nº 14457/2022 (que instituiu o Programa Emprega + Mulheres) para aqueles operadores portuários, terminais privados e empresas de navegação, que são obrigados a manter Comissão Interna de Prevenção de Acidentes e de Assédio (CIPA), a instituírem e divulgarem internamente regras de conduta sobre assédio sexual e combate à violência contra a mulher, bem como para criarem os respectivos procedimentos de investigação interna de denúncias. Esta lei também tornou necessário realizar capacitações periódicas dos trabalhadores e gestores, o que demanda o envolvimento direto de profissionais habilitados e da assessoria jurídica, e demonstra a importância da implantação de programas compliance e a promoção de uma cultura ESG nas empresas de logística.

Além disso, a nova Lei Federal nº 14.553/2023 alterou o Estatuto da Igualdade Racial e passou a exigir a partir de 20 de abril de 2023 a identificação do segmento étnico e racial a que pertence o trabalhador contratado, demitido ou ainda acidentado nos respectivos registros administrativos, inclusive aqueles direcionados a bancos de dados públicos. Evidentemente os órgãos gestores de mão de obra se incumbem destas obrigações em relação aos trabalhadores portuários avulsos. No entanto, operadores portuários, terminais privados e empresas de navegação seguem responsáveis por essa gestão em relação a seus trabalhadores vinculados. Mas para além da proteção social almejada, é certo que o cumprimento dessa norma acarreta guarda e tratamento de dados sensíveis, protegidos pela Lei Federal nº 13.709/2018, o que faz com que as empresas de logística devam dedicar especial atenção ao tema, na medida em que desde 24 de fevereiro de 2023 está em vigor a Resolução nº 4 do Conselho Diretor da Agência Nacional de Proteção de Dados – ANPD regulamentou a dosimetria das sanções que podem ser impostas se vierem a ser constatadas infrações às normas de proteção de dados pessoais.

E para aqueles operadores portuários, terminais privados e empresas de navegação que estejam organizados sob a forma de companhias abertas, é importante lembrar que já havia a exigência de informar o gênero, a raça, a faixa etária e outros indicadores de diversidade de seus trabalhadores em seus relatórios anuais entregues conforme a Resolução nº 59 da Comissão de Valores Mobiliários (republicada pela Resolução nº 87 novamente em 14 de abril de 2023), que impôs o dever de relatar ou explicar o cumprimento de padrões ESG.

Na esteira dessas normas, a Câmara dos Deputados acaba de aprovar também, no dia 4 de maio de 2023, o substitutivo ao Projeto de Lei nº 1085/2023, que agora seguirá para a análise do Senado e que institui medidas para tentar garantir a igualdade salarial e remuneratória entre mulheres e homens na realização de trabalho de igual valor ou no exercício da mesma função. Em síntese, este

será mais um padrão ESG que as empresas de logística deverão atender por meio da adoção de sistemas internos de gestão de modo a comprovar para seus stakeholders e shareholders o compliance dessas novas exigências de proteção social.

E isso é do interesse dos gestores das empresas de logística, sejam eles administradores, diretores ou membros de conselhos de administração, uma vez que a Lei Federal nº 6.404/1976 e o Código Civil lhes impõem a responsabilidade pessoal no caso da prática de atos ou omissões ilegais, de descumprimento da legislação trabalhista e de proteção social com culpa ou dolo.

Enfim, diante desse contexto normativo cada vez mais exigente em relação aos padrões ESG, principalmente no que pertine às normas de proteção social, é essencial que operadores portuários, terminais privados e empresas de navegação estejam muito bem assessoradas juridicamente e mantenham sistemas internos de compliance, proteção de dados e governança bastante robustos.

Rafael Ferreira Filippin é advogado e sócio fundador da NFC Advogados [rafael.filippin@nfcadvogados.com.br](mailto:rafael.filippin@nfcadvogados.com.br)

Rafael Joppert Carvalho de Souza, é advogado e sócio responsável pelo contencioso trabalhista da NFC Advogados [rafael.joppert@nfcadvogados.com.br](mailto:rafael.joppert@nfcadvogados.com.br)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/05/2023

## CARGAS DO AGRONEGÓCIO SE DESTACAM NA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SANTOS EM ABRIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/05/2023 - 19:36



*O bom desempenho dos grânéis sólidos foi puxado, principalmente, pelos embarques de soja em grão que cresceram 12,5%*

A soja, a celulose, os sucos cítricos e o adubo ganham destaque na pauta de mercadorias movimentadas no Porto de Santos em abril. O resultado para os grânéis sólidos vegetais registrou recorde para o mês, com 7,6 milhões de toneladas.

Dentre as cargas de exportação, a soja somou 5,0 milhões de toneladas, posicionando-se 12,5% acima do

mesmo período do ano passado, elevando o acumulado do ano para 14,7 milhões de toneladas (+ 5%). A celulose atingiu 663,9 mil toneladas, 6,2% a mais do que abril do ano passado, somando 2,6 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre (+ 2,1%). Os embarques de sucos cítricos cresceram 98,6%, somando 241,9 mil toneladas, elevando o acumulado do ano para 946,8 mil toneladas (+28,3%).

O fertilizante foi a carga de destaque nas importações, totalizando 670,8 mil toneladas no mês de abril, 4,1% superior ao mesmo período de 2022.

Esse resultado elevou o movimento mensal de grânéis sólidos (7,6 milhões de toneladas) em 4,9%, caracterizando-se como recorde para o mês de abril. Igualmente, o desempenho dos sucos cítricos foi determinante para aumento de 0,3% nos grânéis líquidos (1,5 milhão de toneladas).

A carga containerizada somou em abril 393,1 mil TEUs, ficando 5,4% abaixo do mesmo período anterior. No acumulado do ano atingiu 1,4 milhão de TEUs, 8,7% menor que o primeiro quadrimestre de 2022.

Os embarques de açúcar apresentaram redução de 11,3%, somando 738,6 mil toneladas. O acumulado do ano atingiu 3,8 milhões de toneladas (- 8,3%).

A movimentação do Porto em abril totalizou 13,7 milhões de toneladas, abaixo 0,4% do resultado apresentado no quarto mês de 2022. O acumulado do ano soma 50,2 milhões de toneladas, 4,4% a menos do que o mesmo período do ano passado.

O movimento de navios atingiu 440 atracações no mês (+5,5%) e 1.722 no quadrimestre (+4,1%).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

### LOCALFRIO AMPLIA EM 50% SUA UNIDADE OPERACIONAL EM LAGES (SC)

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/05/2023 - 19:33*



#### **Localfrio - terminal em Guarujá**

Espaço contará com 34 mil metros quadrados dedicados à operação logística

A Localfrio está investindo cerca de R\$ 850 mil na ampliação de sua unidade em Lages (SC), passando de 22 mil para 34 mil metros quadrados. A partir desse investimento, a companhia espera melhorar o fluxo de movimentações de cargas e ampliar sua capacidade operacional permitindo que a empresa continue crescendo

sua base de clientes na região.

“Estamos ampliando nossa capacidade operacional em Lages. O investimento está alinhado ao nosso planejamento estratégico, visando ampliar nosso portfólio de serviços e verticalizar cada vez mais nossa participação junto aos clientes oferecendo aos mesmos soluções completas e que agreguem valor à sua cadeia logística”, conta Lucas Balioli, gerente geral da Regional Sul da Localfrio. “É um ponto estratégico na região com capacidade estática de 1.200 TEUs. Tem um papel determinante dentro dessa operação. Por meio dele, podemos fazer o manuseio dos contêineres e reduzir o tempo da operação. Essa unidade faz uma conexão importante entre os portos e as fábricas, trazendo ganhos substanciais à operação”, completa.

A Klabin firmou em 2019 parceria com a Localfrio para operações logísticas das unidades de Correia Pinto, Lages e Otacílio Costa. A fabricante de papel produz nessas unidades catarinenses embalagens e papéis com a finalidade de exportar parte da produção para América do Norte, Europa e Ásia por meio dos portos de Itajaí, Navegantes e Itapoá.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

### PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL RECEBE HABILITAÇÃO PARA EXPORTAR MILHO À CHINA

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/05/2023 - 19:28*



O terminal graneleiro do Porto de São Francisco do Sul recebeu habilitação do Ministério da Agricultura do Brasil para embarcar milho à China.

A certificação, feita pelas autoridades brasileiras em parceria com a China, garante que o terminal portuário cumpre exigências como quarentena, transporte, armazenamento e processamento adequado do cereal.

A China começou a aceitar embarques brasileiros de milho no final do ano passado, após o aumento das tensões com os Estados Unidos, seu principal fornecedor do grão.

Cobrou, no entanto, uma certificação especial do Ministério da Agricultura, cujos representantes visitaram o Porto de São Francisco, no início de maio, conferindo as condições fitossanitárias do Terminal Graneleiro.

Agora, o registro aprovado será enviado à Administração Geral de Alfândegas da China, que oficializará a permissão de exportação de milho a partir do porto catarinense.

Para o presidente do Porto, Cleverton Vieira, a habilitação do Terminal Graneleiro, administrado pelo Porto, é uma grande conquista.

“Graças aos melhoramentos feitos nos últimos meses e atendendo às orientações do governador Jorginho Mello, atingimos todos os níveis de qualidade determinados pela China que, com a compra de milho aumenta a sua parceria econômica com Santa Catarina, consolidada há anos com a exportação de soja”.

Desde o início do ano, a administração do Porto está investindo R\$ 10 milhões em obras no Terminal Graneleiro. As melhorias incluem a revitalização da linha férrea, ampliação da balança rodoviária para atender caminhões maiores e a recuperação das vias internas, com a implantação de pavimento rígido, adequado à intensa circulação de veículos pesados no recinto.

Em razão desse investimento, nos primeiros quatro meses de 2023 o Terminal Graneleiro alcançou um novo recorde: recebeu 586 mil toneladas de grãos, principalmente, soja.

O número representou um aumento de 22% em relação ao mesmo período do ano passado, quando foram recebidas 481 mil toneladas.

### Retrospectiva

Historicamente, entre os maiores compradores de milho embarcados pelo Porto de São Francisco estão Egito, Irã, Espanha e Japão.

Apesar de o Brasil ser o segundo maior exportador mundial de milho, a exportação para China foi quase nula nos últimos anos, já que o país é rigoroso quanto a riscos de doenças e pragas.

A China, entretanto, compra a maior parte da soja do Brasil que, junto ao milho, é o principal insumo para a ração animal usada na alimentação de seu rebanho suíno.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ REGISTRA MOVIMENTAÇÃO DE 1.2 MILHÃO DE TONELADAS EM ABRIL

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/05/2023 - 19:24*



### *Destaque para dupla atracação de navios no Porto de Itajaí*

O Complexo Portuário de Itajaí registrou, no mês de abril, 1.249.289 toneladas na movimentação total de cargas e 114.980 TEUs na movimentação de contêineres. De janeiro a abril, o acúmulo do ano registrou 5.038.807 toneladas e 436.645 unidades em TEUs.

O mês de abril contou com 71 escalas realizadas no complexo portuário por critério de desatracação, sendo 61 registradas no Terminal de Uso Privado (TUP) Portonave, 03 na área arrendada APM Terminals, 02 no Cais da Capitania dos Portos em Itajaí, 02 no TUP Braskarne, 02 no TUP Teporti e 01 no TUP Barra do Rio.



No Porto de Itajaí (Cais público e APM Terminals/área arrendada), foram registradas 23.152 toneladas na movimentação de cargas e 164 TEU's. No acúmulo do ano, de janeiro até abril, a movimentação foi de 138.815 toneladas e 282 TEU's.

Na Portonave, registrou-se 1.218.534 toneladas e 114.816 TEU's. Do mês de janeiro a abril, o acumulo foi de 4.826.367 toneladas movimentadas e 436.321 TEU's.

No TUP TEPORITI, a movimentação total de cargas foi de 7.603 toneladas.

Nas áreas das Bacias de Evolução 01 e 02, somente no mês de abril foram realizados 71 giros, sendo 24 na Bacia 02 (Baía Afonso Wippel), 41 na Bacia 01 (em frente a APMT e Portonave), e outras 06 manobras (terminais a montante e Capitania dos Portos de Itajaí). No acumulado do ano, de janeiro a abril, registrou-se 311 giros nas duas áreas de bacia.

Em 19 de abril, o Porto de Itajaí recebeu dupla atracação de navios, sendo registrado a segunda atracação anual com o navio THEODOR, operado pelo armador Poseidon Container Shipping. A embarcação possui 160,83 metros de comprimento por 25,00 metros de largura. Sua atracação foi realizada no berço 01 pela APMT (Área A).

Na sequência, ocorreu a 16ª atracação de navio na modalidade Roll On Roll Off, com a embarcação "CANADIAN HIGHWAY". A embarcação atracou no berço 02 da APMT (área A – arrendada), trazendo a bordo 276 veículos importados da montadora alemã BMW, com um total de 515,96 toneladas movimentados. Ambas as operações foram realizadas pela SC Portos.

Ainda em abril, aconteceu a atracação do navio Saga Fuji. Na oportunidade, sua operação foi feita pela SC Portos, e 22.300 mil toneladas de carga de celulose foram desembarcadas. Sua atracação foi registrada na APM Terminals (área arrendada), sendo a terceira operação do ano nesta modalidade. Ao todo, já foram movimentadas 192.216 mil toneladas de carga de celulose desde a primeira atracação realizada em 2022.

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

**Data: 29/05/2023**

## PROJETOS EM SANTOS, ITAQUI E ESPÍRITO SANTO SÃO ENQUADRADOS NO REIDI

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 29/05/2023 - 18:42



Vista aérea da área STS-11 (Divulgação SPA)

Processos aprovados pelo MPor preveem cerca de R\$ 450 milhões em suspensões fiscais para projetos das empresas Cofco, Granel Química, Petrocity e Petrobras, que totalizam quase R\$ 6 bilhões em investimentos estimados

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aprovou o enquadramento de 4 projetos portuários no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). De acordo com as portarias, publicadas nesta segunda-feira (29), os investimentos previstos totalizam quase R\$ 6 bilhões e beneficiarão projetos greenfield e brownfield das empresas Cofco, Granel Química, Petrocity e Petrobras, com aproximadamente R\$ 450 milhões em suspensões fiscais. As empresas titulares dos projetos têm prazo de 30 dias para informar ao ministério sobre a conclusão das obras ou eventuais pedidos de cancelamento da habilitação, a contar da conclusão ou do pedido de cancelamento.

Um dos projetos enquadrados é da TEC (Terminal Export Cofco), empresa aberta pela Cofco International Brasil após vencer o leilão para arrendamento da área STS-11 em 2022. O projeto, localizado na margem direita do complexo portuário de Santos, prevê a construção e modernização do terminal. As estimativas preveem investimentos de R\$ 929,7 milhões, com suspensões fiscais de até R\$ 83,7 milhões.

O projeto tem por objetivo ampliar a capacidade portuária da empresa no Brasil para 14 milhões de toneladas e apoiará os planos de aumentar as exportações do país. A requerente, construirá um novo ramal ferroviário de acesso ao terminal, na área hoje ocupada pelos armazéns 7 ao 11, os quais serão demolidos pela própria Requerente para esta construção. O terminal STS-11 terá como a principal atividade a ser desenvolvida, a armazenagem e movimentação de grãos sólidos vegetais, particularmente soja em grãos, milho, farelo de soja e açúcar.

Para a Petrobras, o enquadramento abrange a fase 1 do arrendamento da área STS-08A, também no Porto de Santos. A etapa prevê o aperfeiçoamento operacional e segurança das instalações existentes, que inclui: sistema de queima de vapores nas operações com navios; novo sistema de flare; automação de segurança dos píeres de barcaças; novo sistema de combate a incêndio; novos braços de carregamento para os berços AL01 e AL02; sistema de drenagem e tratamento de efluentes; além de tancagem adicional de 25.030 m<sup>3</sup> (nominal). O processo prevê R\$ 273,4 milhões em investimentos, com estimativas de R\$ 23 milhões em suspensões fiscais.

A Granel Química teve enquadrado o Granel SLT1, um dos dois projetos de terminais de grãos líquidos no Porto do Itaqui, em São Luís (MA) — o outro é Granel SLT2. A Granel planeja ampliar sua capacidade de movimentação de líquidos, melhorando sua estrutura de dutos de cais (jettylines), de carga e descarga de navios, construindo duas novas jetty-lines até os berços 104 e 106 do Porto Itaqui. A estimativa de investimento é de R\$ 22,4 milhões, com suspensões fiscais de R\$ 2,1 milhões.

O terminal SLT1 tem capacidade de receber cargas provenientes dos navios atracados no píer e por meio de caminhões e vagões vindos de diferentes localidades. A crescente demanda por armazenagem em Itaqui, em especial a referente à movimentação e armazenagem de combustíveis, aliada a uma expectativa de incremento nos volumes de exportação para os próximos anos, passando de 6,6 milhões de toneladas em 2021 para 8,3 milhões de toneladas em 2030 representa um aumento de aproximadamente 2,30% na demanda crescente anual.

Para a Petrocity Portos, o enquadramento no reidi abrange o terminal de uso privado (TUP) de Urussuquara (ciclo 2023-2026), composto por pátios de estocagem, em uma área de 840.370 m<sup>2</sup>, destinados à acomodação e movimentação de contêineres, carga geral, ro-ro, grãos e grãos sólidos. O TUP, localizado no Espírito Santo será composto ainda de acesso de 1.800 metros, por 24m de largura, no total de 43.200 m<sup>2</sup> e por um cais de 2.650m de extensão, divididos em 7 berços, com 16m, de uma ponte de profundidade na parte norte e 14m de profundidade, em leito natural, na parte sul, visando a movimentação de embarcações de longo curso e de cabotagem. O contrato de adesão prevê a movimentação de 18,2 milhões de toneladas de carga/ano para o TUP. A estimativa de investimento é de R\$ 4,46 bilhões, com estimativas das suspensões fiscais de R\$ 337,4 milhões.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## ADEX GROUP NOMEIA DISTRIBUIDOR EM MANAUS

*Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 29/05/2023 - 09:06*



A Adex Group, empresa com mais de 35 anos de experiência no mercado de aditivos e lubrificantes 100% sustentáveis, aproveitou os três dias de Navalshore Amazônia para estabelecer laços comerciais e parcerias na região. A empresa é a única distribuidora no Brasil dos produtos Adex, Aderco e LanoPro.

"Conseguimos fechar bons negócios, inclusive nomeamos um distribuidor para atuar em Manaus porque nosso produto possui essa necessidade", afirmou o diretor técnico da Adex

Group no Brasil, Plínio Oliveira. "Com a novidade, os produtos da companhia passarão a ser ofertados diretamente tanto para as grandes empresas de navegação quanto para a população ribeirinha, do transporte de carga ao lazer", comemorou.

Dentre os principais produtos, estão os aditivos de origem vegetal não inflamáveis da Adex, os lubrificantes com selo de sustentabilidade da norueguesa LanaPro. "Essas empresas já atendem o mercado internacional dentro das devidas especificações exigidas e nós somos os distribuidores exclusivos no Brasil", explicou Plínio.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## ODIN MOTORES - VOLVO PENTA APOSTA NO POTENCIAL NAVAL DA AMAZÔNIA PARA NOVOS NEGÓCIOS

*Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 29/05/2023 - 09:06*



Há dois meses na Amazônia, a Odin Motores, Centro Autorizado Volvo Penta, aproveitou a Navalshore Amazônia para celebrar a venda do primeiro exemplar do motor D16 850 HP no Brasil, realizado uma semana antes do evento. Para Kaio Aurich, supervisor comercial da Odin, o evento alavanca novos negócios no futuro.

O motor, desenvolvido em 2021 na Europa e na Ásia, teve seu primeiro exemplar vendido na América Latina justamente em Manaus, dias antes da Navalshore. "A gente entende que é um produto que vai atender a demanda da região, já que tem diversas embarcações aqui como lanchas a jato, rebocadores, empurradores, que vão se beneficiar", celebra

Kaio.

Satisfeito com o resultado, o supervisor torce para novas edições da Navalshore Amazônia. "Eu acho que o saldo é muito positivo. Repetir e tornar esse um evento anual vai ser um grande investimento. Isso vai, cada vez mais, trazer novas empresas e maior visibilidade. O mercado respondeu: aqui é forte mesmo", avalia.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## SUPER TERMINAIS CONSOLIDA INVESTIMENTO EM EXPANSÃO

*Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 29/05/2023 - 09:06*



Patrocinador master da edição regional do evento mais importante da indústria naval em toda a América Latina e o único terminal portuário amazonense a participar da feira, a Super Terminais avaliou o evento como extremamente satisfatório. Para o diretor da empresa, Marcello Di Gregorio, a feira precisa continuar e ter novas edições.

"O Amazonas estava precisando, principalmente por conta da sua malha hidroviária, onde mais de 80% do fluxo de passageiros é transportado pelos rios. Esperamos voltar ano que vem", comemorou. Para Di Gregório, o evento vem

em momento importante para a empresa, que investirá em expansão, com mais 180 metros de cais, chegando a 720 metros, e com três novos guindastes.

O diretor da Super Terminais lembrou ainda que o transporte fluvial pode ser uma alternativa importante para a região no momento em que há um forte debate sobre a utilização de estradas como a BR-319. Para Marcelo Di Gregório, a demanda de produtos da região, especialmente por



conta da Zona Franca de Manaus, é muito alta para ser atendida por estradas. A solução deverá ser justamente os rios.

"Os rios são nossas BR. Uma rodovia não vai dar vazão para o que é produzido no Amazonas. Seria uma solução paliativa que só conseguiria escoar 20% das mercadorias. A nossa ideia é melhorar os rios navegáveis", explicou Marcelo. Um desafio para isso, segundo ele, adaptar as embarcações às características da região, como o regime das águas do Rio Madeira e o maior investimento em transporte de passageiros.

Com mais de 25 anos de experiência no mercado de transporte e logística, o Super Terminais opera cargas em contêineres, opera cargas de projetos e cargas soltas. A média operacional atualmente está em 40 movimentos por hora, com três turnos. O terminal conta com 280 tomadas para contêineres frigorificados.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## NAVALSHORE AMAZÔNIA ENCERRA EDIÇÃO COM 3.480 PARTICIPANTES E 200 MARCAS

*Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 29/05/2023 - 09:06*



Um sucesso acima das expectativas. Foi essa a opinião dos expositores e representantes comerciais ouvidos pela Portos e Navios ouvidos no encerramento da primeira Navalshore Amazônia, na sexta-feira (26). Expositores e visitantes celebraram as oportunidades de novos negócios e contatos.

Durante os três dias do evento, 3.480 visitantes e expositores circularam pelo centro de convenções da Amazônia Vasco Vasques.

O consultor de vendas da Scania, João Mendonça, surpreendeu-se com o retorno proporcionado pelo evento. "A feira superou minhas expectativas. E muito. É uma feira de negócios, totalmente focada. Está atingindo mais os objetivos dos expositores. Estamos muito satisfeitos com esse resultado", comemorou.

Para ele, o evento foi fundamental para a criação de novos contatos e redes de cooperação, destacando que o contato olho no olho é o primeiro passo para o fechamento de um bom negócio. "Se você não botar a cara para bater, pode fechar seu negócio", afirmou.

O gerente geral de vendas da Noroeste Máquinas e Equipamentos, Diogo Xavier, lembrou que a existência de uma feira dentro da região Amazônica é uma oportunidade para abordar e resolver demandas do setor local. "Nem sempre a navegação existente oferece as soluções que precisamos, seja do ribeirinho, seja do empresariado local. Por isso a troca de experiência em um evento como esse é fundamental", disse.

Kaio Aurich, supervisor comercial da Odin Motores - Volvo Penta também teve suas expectativas superadas na primeira edição da Navalshore Amazônia. "Participamos todo ano da Navalshore no Rio de Janeiro e conhecemos sua estrutura. Trazer essa visibilidade para Manaus é valorizar a região Norte, que é tão importante para a economia do nosso país", ressaltou.

Atuante na região amazônica, o gerente geral da Noroeste Máquinas e Equipamentos, Diogo Xavier, destacou a importância de a Navalshore ser realizada pela primeira vez no Amazonas. A empresa celebra o sucesso do evento.



"Independente do momento econômico, esse evento é de extrema importância. Para o nosso segmento, é fundamental porque torna a nossa marca presente para o nosso público", ressaltou Xavier.

Atuando em diversos setores, especialmente motores e soluções em energia solar, a Noroeste aproveitou a exposição para aprofundar contatos dos seus projetos, voltados para as necessidades da região. "O segmento naval aqui na região é muito forte. Nossas rodovias são nossos rios. O Amazonas possui sim uma pujança no setor naval e precisa ser mais conhecido por isso", opinou.

O gerente regional de vendas da AkzoNobel, Hudson Martins, elogiou a organização e a participação de grandes marcas do setor naval, que estiveram presentes nos três dias do evento. "Os grandes players do mercado estão aqui", comemorou.

Dentre as principais atrações da AkzoNobel para a região Amazônica, estão produtos sustentáveis de alta tecnologia para pinturas marítimas como: Intertuf 262 (primer epóxi), Interzone 954 (epóxi modificado), Interseal 670 (primer epóxi com dupla função), Interthane 990 (acabamento poliuretano acrílico de alto desempenho), Interlac 665 (acabamento esmalte sintético), Interline 850 (epóxi fenólico), Intergard 740 (primer dupla função) e Interprime 198 (primer alquídico monocomponente de secagem rápida).

No balanço geral, a AkzoNobel conseguiu fechar negócios e fazer a prospecção de vários parceiros para projetos futuros. Hudson pediu que novas edições sejam feitas, de preferência anualmente. "Nós tivemos um grande negócio fechado. Eu acredito que da próxima vez seja possível ampliar o espaço para trazer mais parceiros para esse espaço", afirmou.

A TMSA levou ao Amazonas produtos voltados para o setor de terminais. "Gostamos dessa primeira edição e temos intenções de voltar, talvez com um stand maior", afirma Fábio Crispim Oliveira, representante da TMSA. Ele pediu maior participação de empresas locais nas próximas edições. "Se a feira conseguir trazer novos parceiros da região, pode fortalecer nossa presença também", sugere.

Dedicada à indústria naval fluvial, a feira reuniu fabricantes de motores, equipamentos de comunicação e estaleiros. A feira e a conferência são um desdobramento da tradicional Navalshore, realizada desde 2004 no Rio de Janeiro e que acontecerá em agosto deste ano na capital fluminense. Em Manaus, o evento contou com 55 estandes, representando mais de 200 marcas nacionais e internacionais.

A Navalshore Amazônia é realizada pela Navalshore Organização de Eventos e tem como a Portos e Navios como mídia e provedora de conteúdo para a conferência.

Nesta edição, contou com os patrocínios Master da Super Terminais; Diamante do Governo do Amazonas, International - AkzoNobel, Thortech, Luanjo e Reintjes; e Platina da Anamet Brasil e da Esab.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 29/05/2023*

## QUESTÕES AMBIENTAIS, REGULATÓRIAS E OPERACIONAIS MOBILIZAM SETOR MARÍTIMO PARA ALCANÇAR METAS GLOBAIS DE DESCARBONIZAÇÃO

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 28/05/2023 - 14:16*



A descarbonização, a transição energética e as melhorias na gestão de ativos já mobilizam significativamente o setor marítimo e ainda desafiam agentes públicos e privados a cumprir compromissos internacionais no curto e médio prazo. Além de adotar novos padrões, o setor precisa desenvolver novas tecnologias para se adequar às metas globais para redução de emissões. A expansão das atividades offshore nas próximas décadas também vai exigir a solidez de um arcabouço



regulatório para dar segurança jurídica e operacional aos novos projetos. O cenário foi traçado a partir dos diferentes temas abordados pelos palestrantes do Ecobrasil — 16º Seminário Nacional sobre Indústria Marítima e Meio Ambiente.

A partir de setembro de 2024, todos os navios da frota mundial deverão ter instalado o sistema de tratamento de água de lastro cumprindo o padrão D2 de desempenho. A convenção internacional para o controle e gerenciamento da água de lastro e sedimentos dos navios entrou em vigor em 2017. A Normam 20 da autoridade marítima brasileira foi criada em 2005 e um decreto presidencial de 2022 promulgou a Convenção de Água de Lastro. Porém, na prática, foi um decreto pró-forma, já que o decreto legislativo já estava em vigor desde 2010.

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

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

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

O gerente de vendas sênior da Wärtsilä para América Latina, Mario Barbosa, lembrou que as metas globais para reduzir emissões também são ambiciosas, com objetivo de alcançar queda de 40% nos níveis de gases de efeito estufa (GEE) emitidos até 2030, em relação aos níveis de 2008. Até 2050, a indústria marítima precisará alcançar 70% redução da intensidade de carbono e 50% do GEE, na mesma base de comparação. Ele destacou que os armadores vêm confirmando que está ficando escassa a oferta de crédito para financiamento de embarcações ou demais ativos que não estejam alinhados com estes preceitos sustentáveis.

Aproximadamente 48% da frota atual já precisa de algum tipo de intervenção para redução de carbono, levando em conta os volumes de carga transportados e o equivalente de combustível queimado. Barbosa disse que em torno de 30.000 embarcações no mundo atualmente não atendem às normas de eficiência energética existentes.

Para a Wärtsilä, apesar do avanço das pesquisas sobre combustíveis alternativos e motorização, os motores ainda serão úteis por algum tempo. “Os combustíveis que estão se apresentando no mercado global já trazem contribuição significativa para a transição energética. O mercado vai precisar se adaptar às regulamentações da IMO [Organização Marítima Internacional]. Nuclear, 100% elétrico (...) vai depender de vários fatores de projeto e operacionais. O motor ainda vai cruzar essa barreira de 2050”, avalia.

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

**Data: 29/05/2023**

## COMPLEXOS PORTUÁRIOS SE PREPARAM PARA RECEBER MOBILIZAÇÃO FUTURA DE INSTALAÇÃO E OPERAÇÃO DE EÓLICAS OFFSHORE

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA* 28/05/2023 - 14:16



Infraestrutura portuária, conexão da rede de transmissão de energia e logística são alguns dos requisitos para o desenvolvimento de eólicas offshore no Brasil. O desafio passa pelo amadurecimento do marco legal, que avançou nos últimos dois anos a partir do projeto de lei 576/2021, do decreto 10.946/2022 e de portarias do Ministério de Minas e Energia (MME) sobre o tema. A Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica) também enxerga a necessidade de progresso tecnológico e redução de custos promovendo a competitividade. A indústria estuda ainda a possibilidade de arranjos entre

eólica offshore e hidrogênio no mar. A associação avalia que haverá necessidade de contratar essa energia no curto prazo devido às previsões de crescimento econômico.

Na visão da ABEEólica, as características portuárias mais demandadas se referem ao aumento da capacidade de carga dos cais de atracação, ao aumento da oferta de área de armazenagem contígua ao cais e à capacitação da resistência do solo por tratamento geotécnico. O head de energia eólica offshore da ABEEólica, Matheus Noronha, observa alguns portos nacionais já se preparando para atender à demanda das eólicas offshore. Ele citou um estudo da ABEEólica, Coppotech e Essenz Soluções Z que não identificou a necessidade de construção de novos portos ou terminais.

A avaliação é que a capacitação adicional à infraestrutura portuária permitirá que os portos nacionais possam atender à demanda de maneira célere e a um menor custo. A análise apontou que o conjunto da oferta portuária brasileira é suficiente para atender à demanda de instalação de parques eólicos offshore, principalmente com portos praticamente se sobrepondo do ponto de vista geográfico. “Na parte portuária, temos uma sinergia muito grande da industrialização desses portos, que já estão se preparando para isso”, comentou Noronha, durante o 16º Ecobrasil.

O levantamento menciona o complexo do Porto do Açú, no norte fluminense, com grande disponibilidade de área para arranjos logísticos de um porto de instalação de energia eólica offshore regional. No Sul, o estudo citou o Porto de Rio Grande (RS), que conta com um cais de carga geral de 875 metros de comprimento e 14m de profundidade, que permite o atendimento de até dois grandes navios de longo curso por vez para o perfil de carga demandado, além do canal de acesso, também com 14m.

Outro complexo portuário destacado nesse trabalho foi o de Pecém (CE), com mais de 1.500m de cais contínuo e profundidade acima de 15m, permitindo o atendimento de algumas embarcações em paralelo. Além disso, Pecém tem a menor distância marítima para os navios que trazem equipamentos de Europa, América do Norte ou Canal do Panamá.

Até março de 2023, havia um total de 182,9 gigawatts (GW) em potencial de geração de projetos eólicos offshore protocolados no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Noronha destacou que o termo de referência (TR) desenvolvido pelo órgão ambiental para complexos de energia eólica offshore traz mais segurança para investimentos e para a proteção ambiental, permitindo ao empresário apresentá-lo no estudo de impacto ambiental (EIA) para atestar a viabilidade desse tipo de projeto.

De acordo com o Conselho Mundial de Energia Eólica (GWEC, em inglês), a capacidade acumulada de geração eólica (onshore e offshore) no mundo totalizou 906 GW em 2022, dos quais 842 GW onshore e 64GW offshore. No Brasil, a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) mapeou um potencial da ordem de 700 GW em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) com profundidade de até 50m. Já o

relatório Going Global Report do Banco Mundial identificou um potencial eólico offshore de 1,2 terawatt (TW) para o Brasil, com o litoral Nordeste (São Luís-MA a Natal-RN); o litoral Sudeste (sul de Vitória-ES); litoral Sul (de Florianópolis-SC até a fronteira com o Uruguai) como lugares indicados para exploração dessa fonte de energia.

O Plano Nacional de Energia (PNE 2050), da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), estima que, se o custo de produção para geração eólica offshore se tornar 20% menor do que em 2019, a fonte poderá tornar-se mais competitiva que a tecnologia onshore. Com a redução de custos em projetos eólicos offshore, a fonte pode puxar expansão no horizonte de estudo.

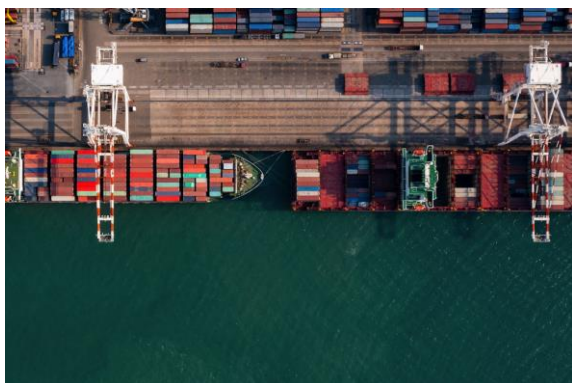
023

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/05/2023

## ANTAQ APONTA NECESSIDADE DE INTEGRAR INFORMAÇÕES CLIMÁTICAS E AVALIAÇÕES DE RISCO NO PLANEJAMENTO PORTUÁRIO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 28/05/2023 - 14:16



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) identifica baixa disponibilidade de dados climáticos oceanográficos em áreas portuárias e dificuldade de correlação entre informações climáticas e restrições operacionais. A agência reguladora também identifica, entre as dificuldades, a limitação orçamentária dos portos. Durante o 16º Ecobrasil — Seminário Nacional sobre Indústria Marítima e Meio Ambiente, em abril, gestores e agentes ambientais concordaram que o setor portuário precisará estar cada vez mais precavido para mitigar os impactos das mudanças no clima do planeta sobre suas atividades.

O gerente de meio ambiente da Antaq, Uirá Cavalcante Oliveira, destacou que conhecer os riscos climáticos é essencial para orientar as medidas de adaptação necessárias e para compreender a escala de gravidade, que deve ser constantemente discutida pelas equipes. Em sua apresentação no evento, ele recomendou cautela na interpretação dos dados climáticos por conta da ausência de elementos com maior resolução espacial.

Os participantes destacaram o amadurecimento a partir de iniciativas próprias de autoridades portuárias públicas e de instalações privadas, além dos trabalhos junto à Antaq com indicadores ambientais e estudos sobre os efeitos de condições climáticas extremas na infraestrutura. O olhar também está mais aberto para as múltiplas oportunidades com fontes renováveis de energia e para a melhoria da relação porto-cidade.

No Ecobrasil, o assessor da Superintendência de Gestão Ambiental e Territorial da Infra S.A, Gustavo de Oliveira Lopes, destacou uma parceria com a Antaq para o desenvolvimento no setor portuário de um modelo metodológico sobre emissões de gases de efeito estufa. As etapas seguintes serão de execução do projeto-piloto, ações de mitigação e elaboração de um guia de orientação para incentivar os portos a replicar ações bem-sucedidas. “Estamos em fase de definição das metodologias (...) A ideia é começar com portos públicos e arrendatários para coleta de dados”, adiantou Lopes.

O diretor de meio ambiente da Portos RS, Henrique Ilha, destacou que a participação nos estudos da Antaq sobre impactos ambientais deixou o Porto de Rio Grande (RS) mais bem-preparado para responder aos riscos climáticos, trazendo melhorias nos processos de planejamento. “A probabilidade de eventos de chuva e ventos se mantém alta. É possível que as paralisações sejam mais frequentes no futuro. Nossa estrutura tem se mostrado resistente”, ponderou Ilha.





A Antaq enxerga oportunidades para integração das informações climáticas e avaliações de risco no planejamento de investimentos em infraestrutura portuária. Uma das sugestões é que o programa nacional de arrendamento portuário utilize informações sobre estudos de viabilidade para estruturação de concessão de terminais em portos públicos. Outra prevê que os planos diretores portuários ajustem políticas e diretrizes estratégicas de médio a longo prazo para direcionar o desenvolvimento futuro.

Um acordo de cooperação foi firmado pela Antaq com a agência alemã GIZ, em 2020. A parceria visa identificar os impactos e riscos das mudanças climáticas para os portos públicos da costa brasileira e oferecer recomendações gerais de medidas de adaptação. Além de apoiar a implementação de políticas públicas nacionais para melhorar a resiliência dos portos brasileiros, priorizando ações e investimentos.

A Antaq destaca que a agenda ambiental é um tema prioritário para a agência este ano e inclui em seu planejamento estudos relacionados a transição energética, eólicas offshore, relação porto-cidade e a elaboração do inventário de emissões de carbono do setor portuário. “Estamos iniciando os estudos para a elaboração do inventário de emissão de carbono para o setor regulado, pois a Antaq está certa de que indicadores positivos e aderentes a metas estabelecidas em compromissos como o Acordo de Paris tornarão nossos portos mais competitivos”, afirmou o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, após visita institucional ao presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, no começo de maio. Nery frisou a necessidade de o setor se adequar rapidamente aos compromissos mundiais sobre mudanças climáticas.

O gerente de meio ambiente da Santos Port Authority (SPA), Luiz Oliva, destacou que a autoridade portuária já adotou uma série de critérios de sustentabilidade nas contratações. Ele citou o desconto tarifário para navios e para operações de terminais concedidos a partir de portarias publicadas em 2022. Entre os desafios para o eixo de infraestrutura do complexo portuário, Oliva mencionou o aprofundamento do canal de navegação, a eletrificação do cais e a obra de ligação seca entre Santos e Guarujá. A SPA, que obteve índice de 95,35 no IDA em 2021, espera continuar a melhorar o indicador nas próximas aferições da Antaq.

A nova agenda ambiental de segurança aquaviária da Antaq (2023/2024) prevê a preparação da infraestrutura portuária para receber embarcações menos poluentes e para o fornecimento de energia elétrica limpa e renovável às embarcações atracadas. A agência busca avaliação ampla de referência internacional e a definição de metodologia, a fim de gerar um piloto e a apresentação de referências para elaboração de um inventário de emissões de carbono no setor portuário — e medidas de mitigação às mudanças climáticas. A Antaq também pretende adotar alguns indicadores novos do Índice de Desempenho Ambiental (IDA), que acompanha os avanços e desafios de portos públicos e terminais de uso privado (TUPs).

Em suas palestras, os representantes dos portos de Pecém (CE) e Suape (PE) detalharam suas amplas agendas com programas e iniciativas em busca de atrair investimentos para os dois complexos do Nordeste, agregando positivamente às práticas socioambientais. O diretor de sustentabilidade do complexo industrial e portuário de Suape, Carlos Cavalcanti, disse que a administração olha o empreendimento por meio de uma plataforma ESG que pensa no porto, nas indústrias locais e no lado socioambiental.

Cavalcanti ressaltou que não é possível avançar com o desenvolvimento do hub portuário sem olhar para as comunidades ao redor do complexo. Ele contou que Suape investiu mais de R\$ 60 milhões em um laboratório para pesquisa e desenvolvimento e que mantém conversas com o setor empresarial e com indústrias para dimensionar o potencial do hidrogênio verde no complexo. “Estamos tendo cuidado grande nessas discussões de hidrogênio verde, mas sobretudo criando bases”, afirmou Cavalcanti.

A gerente de meio ambiente e segurança no trabalho do complexo portuário do Pecém, Ieda Passos, considera que o estado do Ceará vem se preparando para se tornar um hub de hidrogênio verde, por meio de acordos celebrados e de uma legislação ambiental robusta e recente, que tem pouco mais

de um ano. Ela detalhou que a infraestrutura do píer 2, que hoje opera graneis líquidos, será adaptada para tancagem compartilhada entre o porto e a área industrial.

O potencial de geração eólica identificado é da ordem de 117 GW (offshore) e 94 GW (onshore). Pecém espera conseguir atender a 25% da demanda por hidrogênio verde do seu parceiro desde 2018, o Porto de Roterdã, na Holanda. Em nível nacional, o porto já tem memorandos de entendimento com mais de 20 empresas e pré-contratos voltados para hidrogênio verde com a Casa dos Ventos, EDP, AES Brasil e Fortescue Future Industries (FFI).

A União Europeia tem objetivos de expandir a utilização de todas as fontes renováveis e o hidrogênio verde é visto como vetor energético preferencial durante o processo de transição. O côsul-geral adjunto dos Países Baixos no Rio de Janeiro, Niels Veenis, lembrou que a UE pretende instalar 40 GW nos países membros até 2030 e que precisará importar parte desta energia. A Holanda possui a meta de até 4GW neste período. Veenis acrescentou que o Brasil tem um potencial eólico offshore que deve ser viabilizado nas próximas décadas e poderá contribuir com parte do hidrogênio verde para a matriz energética holandesa. “Já existe muita colaboração entre Brasil e Holanda (...) Significa que já estamos trazendo tecnologias adaptadas para evitar impactos ambientais aqui”, destacou Veenis.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## **ANP TRABALHA AGENDA REESTRUTURANTE PARA LIDAR COM ASPECTOS LIGADOS À SUSTENTABILIDADE E À TRANSIÇÃO ENERGÉTICA**

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 28/05/2023 - 14:16*



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) trabalha uma agenda reestruturante para lidar com aspectos ligados à sustentabilidade e à transição energética. O assessor técnico de segurança operacional e meio ambiente da ANP, Alexandre Maciel Kosmalski Costa, ressalta que a regulação de exploração e produção na agência reguladora relacionada às diretrizes da política energética nacional contribuiu para que a indústria já tenha alcançado certo grau de sustentabilidade e para que os contratos mais recentes estejam alinhados com esse contexto.

Nos últimos anos, o setor de O&G vem buscando incorporar os 17 objetivos da Organização das Nações Unidas (ONU) e convencer a população de que a indústria detém um papel com relação às questões climáticas, mas, por outro lado, ainda é necessária e pode se adequar às mudanças. Segundo Costa, essa indústria é vista como poluidora pelo público em geral, que tem a imagem de queima exagerada de hidrocarbonetos e de acidentes com grandes vazamentos, destruição de fauna e flora, perda de vidas.

Ele acrescenta que o acesso a financiamento tende a ficar cada vez mais difícil para a atividade de exploração e produção (E&P) de petróleo e gás. Com as metas globais de descarbonização, as operadoras cada vez mais se desassociam do viés de produção de petróleo, focando suas marcas em perfis de empresas de energia, alinhadas com a transição energética e fontes renováveis.

Costa explica que as diretrizes na Lei do Petróleo (9.478/1997) já estabelecem o papel do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) para proposição de políticas, tratando do aproveitamento racional dos recursos, enfatizando a importância do acesso de energia para áreas remotas, abordando diferentemente cada programa de fonte de energia conforme suas próprias características e tendo como diretriz o desenvolvimento econômico e tecnológico. À ANP cabe a regulação, contratação e fiscalização para garantir a implementação dessas políticas.

O assessor técnico de segurança operacional e meio ambiente da ANP destaca que existem resoluções da ANP sobre sistema de gerenciamento e segurança operacional; queimas e perdas de gás e petróleo; descomissionamento; pesquisa e desenvolvimento (P&D); além dos contratos. “Os planos de desenvolvimento precisam ser pensados em alternativas para minimizar impactos das operações, tratando eficiência energética e redução de emissões”, afirmou, em maio, durante o 16º Ecobrasil.

No evento, ele contou que a ANP pretende reforçar nas revisões normativas sobre os planos de desenvolvimento que os ativos não percam valor e sejam sustentáveis para que campos novos sejam pensados. Costa disse que é mais fácil obter mitigação de emissões se as soluções puderem ser pensadas e empregadas desde o início, no desenvolvimento do projeto.

Ele disse que a resolução sobre descomissionamento de plataformas está atualizada e tem um viés para que, antes de se descomissionar o ativo, ocorra a recuperação mais eficiente possível dos reservatórios. “Pretendemos evitar o descomissionamento prematuro. Mas, uma vez que ele seja inevitável, o processo tem que garantir a mitigação de riscos e impactos”, pontuou Costa.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 29/05/2023*

## SÉRGIO BACCI ASSUME TRANSPETRO E PROMETE CONSTRUÇÃO LOCAL E TECNOLOGIAS VERDES PARA FUTUROS NAVIOS

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 28/05/2023 - 14:16*



A Transpetro estudará, até o final do primeiro semestre, as condições e as características dos navios para a ampliação da frota da companhia. O prazo de dois meses foi definido para o grupo de trabalho, criado na primeira reunião da nova diretoria realizada no final de abril. O GT fará um levantamento sobre as demandas necessárias de navios, quais os estaleiros que podem construí-los e os respectivos custos. O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, enfatizou que a decisão de construir em estaleiros nacionais será tomada de forma responsável.

“O Brasil tem pressa, precisamos gerar empregos no país. Vamos construir navios no Brasil, mas não será a qualquer preço e a qualquer prazo. Temos que ter parâmetros para construir esses navios sem ter problemas”, reforçou Bacci, durante sua primeira coletiva de imprensa, no começo de maio, na sede da Transpetro, no Rio de Janeiro.

Na ocasião, Bacci chamou a atenção para que, apesar de a produção de petróleo ter aumentado no país nas últimas décadas, a frota da Transpetro hoje totaliza 26 navios próprios, de cabotagem e de longo curso — menos da metade dos 57 navios que havia a partir de 1997, período em que a produção de petróleo no Brasil sofreu aumento significativo.

Os 26 navios em operação correspondem às entregas do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef). “Se não fosse o Promef, muito possivelmente a Transpetro não teria absolutamente nenhum navio. Isso mostra a importância de construir navio no Brasil”, salientou Bacci, que foi secretário de fomento para ações de transportes no Ministério dos Transportes no primeiro mandato de Lula (2003-2006) e atualmente ocupava o cargo de vice-presidente executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval).

Ele ponderou que a Transpetro seguirá as orientações que vierem da Petrobras, sua controladora, e, conseqüentemente do governo federal, principal acionista da companhia. “Estamos conversando para entrar no hall de prioridades do governo federal que o presidente Lula deve anunciar em breve”, adiantou.



Além do GT, a Transpetro também se juntará à Petrobras numa comissão mista montada pela companhia e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para discutir financiamentos. Bacci salientou que as embarcações demandarão recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), principal instrumento de fomento setorial para financiar a indústria naval e a marinha mercante brasileira.

As conversas abertas são no sentido de identificar quais tipos de navios são necessários para atender a Petrobras. A idade média da frota da Transpetro atualmente é de oito anos, sendo que um petroleiro costuma operar, em média, entre 20 e 25 anos. Além dos 26 navios de cabotagem e longo curso próprios, a Transpetro conta com 10 navios aliviadores (shuttle tankers) afretados do exterior. Bacci disse que a disponibilidade de navios específicos como esse na bandeira brasileira seria importante para dar segurança para o transporte da produção das plataformas marítimas para o continente, sobretudo em caso de algum problema na oferta dessas embarcações estrangeiras.

A Transpetro opera navios para produtos claros e produtos escuros, além de navios de longo curso que levam petróleo cru ou combustível refinado para o exterior e opera aliviadores. A expectativa, segundo Bacci, é que a incorporação futura de navios de bandeira nacional à frota reduza os custos com afretamento de navios de bandeira estrangeira. “Se construirmos navios para atender à Petrobras, vamos interferir no preço do afretamento. Mais demanda, interferimos diretamente no preço desses afretamentos. O motivo econômico é razoável”, defendeu.

Ele explicou que hoje a frota da Transpetro atende basicamente a Petrobras, que continuará a ser seu principal cliente, fortalecendo o papel da subsidiária de braço logístico da controladora. Bacci mencionou que a Transpetro possui um contrato de afretamento para operação de um navio na rota Coari-Manaus. O presidente da Transpetro ressaltou que foi uma oportunidade identificada para um navio que estava ocioso. “Cliente para utilizar navios no Brasil não faltam, existem várias operadoras que precisam de navios. Podemos contribuir com a Petrobras para reduzir custo de afretamento que ela tem com terceiros”, avaliou.

Nos primeiros dias de sua gestão, Bacci se reuniu, em Brasília, com representantes da Controladoria-Geral da União (CGU) e do Tribunal de Contas da União (TCU). O objetivo do encontro foi pedir aos órgãos de controle um parecer sobre a situação dos estaleiros nacionais para uma eventual participação em concorrências futuras para a construção de navios da frota da subsidiária da Petrobras.

Ele destacou que essa primeira viagem dele na presidência foi para conversar para que os órgãos de controle acompanhem de perto os projetos de construção de navios, desde o marco zero, a fim de evitar quaisquer irregularidades. “Temos condição de construir esses navios sem nenhum tipo de problema. As duas instituições se colocaram à disposição para fazer o acompanhamento do projeto de construção de navios”, afirmou na coletiva.

Bacci contou que apresentou uma lista com os nomes de potenciais estaleiros que podem se interessar em participar de processos licitatórios. A lista apresentada inclui empresas e estaleiros instalados em diferentes regiões do país, como EAS (PE), Enseada (BA), Vard Promar (PE), grupo Synergy (RJ), Ecovix (RS), QGI (RS), EBR (RS), Mauá (RJ), Jurong (ES) e KeppelFels (RJ). “[Os órgãos de controle] Ficaram de fazer uma análise e dizer quais processos vão poder andar. Possivelmente, pode ter um ou outro (estaleiro) que não possa recorrer. É uma decisão da CGU”, ressaltou.

O presidente da Transpetro disse que, durante a reunião com os representantes da CGU e do TCU, foram discutidos os modelos adotados pela Marinha do Brasil nos processos para obtenção do navio de apoio Antártico (NapAnt) e das quatro fragatas classe Tamandaré (PFCT). Segundo Bacci, os órgãos consideraram exitoso o modelo da força naval, que é aberto com sondagens de mercado (RFI — request for information) e com a formação de uma sociedade de propósito específico (SPE) para assinatura e execução do contrato.





Ele pediu para os membros do grupo de trabalho (GT) da Transpetro que estuda as possibilidades para a volta da construção de navios da companhia no Brasil que se reúnam com representantes da Marinha do Brasil para ter uma melhor compreensão do que foi feito nesses processos recentes.

O governo voltará a discutir a questão do conteúdo local para projetos da indústria naval e offshore. O presidente da Transpetro observa a necessidade de uma revisão dos percentuais, de forma a adequá-los aos tipos de projetos e ao momento atual dos estaleiros e da cadeia de suprimentos, que foi desmobilizada nos últimos 10 anos. Ele ponderou que a decisão passa pelas instâncias de governo e pela Petrobras, mas disse que pode sugerir que seja adotado um modelo de escalonamento desses índices que dê tempo para atração da indústria de navieças para o Brasil e torná-la sólida.

Bacci simulou que um índice de 65% para uma sonda, por exemplo, dificilmente seria alcançado no curto prazo porque a indústria de navieças ainda não estaria recomposta novamente. Ele propõe que seria necessário começar com índices menores e reavaliá-los de tempos em tempos, conforme as características de evolução da cadeia de suprimentos e do perfil de equipamentos das sondas, petroleiros, gaseiros, barcos de apoio marítimo, balsas e outros tipos de embarcações.

O presidente da Transpetro contou que a Casa Civil está trabalhando no tema da retomada da construção naval sob a ótica da geração de empregos. Ele considera o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) um entusiasta dessa indústria, que é tema recorrente nas agendas dele no estado do Rio de Janeiro. "Hoje, a indústria naval é um segmento da economia que pode ajudar muito na questão do emprego", afirmou Bacci.

Segundo ele, a CGU está disposta a dialogar para buscar soluções para que estaleiros brasileiros possam novamente construir embarcações no Brasil. Ele afirmou que os órgãos de controle estão convencidos de que é preciso virar a página e lembrou que muitas das empresas investigadas na Lava Jato fecharam acordos de leniência e regularizaram suas situações. Bacci acrescentou que órgãos de controle e empresas hoje possuem sistemas de governanças rígidos que ajudam a evitar possíveis problemas de desvios.

A Transpetro possui um comitê independente que analisa processos de fornecedores e aprimorou processos para evitar problemas no futuro, com utilização de due diligences para saber quais fornecedores apresentam problemas e se entregam dentro do prazo. "O processo que o país passou nos últimos anos ajudou a construir essa governança para evitar problemas no futuro. Estamos muito melhor calçados do que estivemos no passado", garantiu. Bacci acrescentou que o BNDES vai avaliar as situações das empresas na hora de decidir sobre o financiamento dos projetos.

Ele valia que a diferença de agora em relação à época do Promef é a história e o aprendizado. "Ao chamar CGU e TCU, damos um recado concreto de que não queremos ter problemas. Precisamos construir uma política industrial de longo prazo no país, e ela passa pela indústria naval. O setor dificilmente se recompõe se tiver problema. Queremos ter um programa de construção de navios do ponto de vista econômico, da necessidade e dos controles. Esta é a grande diferença do passado", frisou.

O GT da Transpetro que estuda a demanda e as condições para construção de navios no Brasil também prevê que os futuros projetos de contratação incluam no escopo tecnologias verdes de navegação. O presidente da empresa disse ainda que as mudanças na indústria marítima mundial estão ocorrendo rapidamente e que o GT criado pela nova diretoria buscará soluções sustentáveis para a ampliação de sua frota. Bacci ressaltou que a Transpetro já adotou uma série de intervenções na frota para reduzir emissões, como pintura que reduz atritos com o mar, além de equipamentos específicos e da análise criteriosa por meio de sistemas para que a rota do navio reduza o consumo de combustível.

Ele explicou que somente as modificações já feitas em grande parte dos 26 navios próprios da frota a Transpetro economizou o equivalente às emissões de dois navios pelo período de um ano — como se, neste período, duas embarcações operassem com nível zero de emissões de poluentes. "Temos

um caminho longo para perseguir para que tenhamos efetivamente uma frota verde na Transpetro e que possamos ser exemplo para outras operadoras no Brasil", disse.

Bacci enfatizou que o meio ambiente também está na pauta do novo governo e da Petrobras, controladora da Transpetro. "O mundo está preocupado com a redução de emissões de gás de efeito estufa e devemos incorporar essa questão. Por isso, o projeto de contratação dos futuros navios prevê que eles terão tecnologias verdes de navegação", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/05/2023

## CONSTRUÇÃO MAIS FORTE NA AMAZÔNIA COM BOAS EXPECTATIVAS DE ESTALEIROS, FORNECEDORES E AGENTES SETORIAIS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 28/05/2023 - 14:16



O Amazonas tem historicamente um dos mais tradicionais polos de construção naval do país. Com características específicas em relação a parques construtores de outras regiões do Brasil, o estado tem estaleiros de diferentes portes e um grande potencial de geração de renda e empregos. Nos últimos anos, a cadeia de suprimentos no país vem buscando vencer os desafios de deslocamento na região Norte e entender melhor as demandas e particularidades do mercado local, que atende embarcações de carga, de passageiros e de serviços.

O faturamento anual do polo naval do Amazonas atualmente está abaixo dos mais de R\$ 2,5 bilhões registrados em anos recentes, considerando todo o setor de construção e de reparos nos segmentos do aço/alumínio e compósitos. Segundo dados econômicos extraídos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e da Secretaria de Fazenda do Amazonas (AM), este valor flutua em torno de R\$ 1,02 bilhão, oriundos do setor do aço e do alumínio no estado.

Militante da indústria naval do estado, Mateus de Oliveira Araújo observa que todos os estaleiros grandes estão com obras para 2023 e para 2024, construindo para o 'Arco Norte do Grão'. O estaleiro Beconal se destaca por construir para a Bertolini Logística, empresa do mesmo grupo, principalmente rebocadores e balsas para transporte de soja.

Além do Beconal, o DMN, Eram, Hermasa e Juruá constituem as principais instalações de grande porte. Os estaleiros Bibi, RNA, Mady, Monteiro e Moisés situam-se como de médio porte. Os demais, de pequeno porte, totalizam em torno de 45 unidades, espalhados pela orla da cidade de Manaus, gerando em torno 8,3 mil postos de trabalho direto e outros 10 mil indiretos, com salário médio de R\$ 3.850,00 para soldadores. Araújo acredita que, devido às particularidades regionais, a pandemia não prejudicou a produção dos estaleiros locais nos últimos anos. Segundo ele, todas as atividades de trabalho seguiram protocolos de segurança da saúde laboral para mitigar os efeitos do vírus.

Araújo é ex-presidente do Sindicato da Indústria da Construção Naval, Náutica, Offshore e Reparos do Amazonas (Sindnaval). Para ele, a indústria naval mundial não foi tão drasticamente afetada, por ser muito dinâmica e por viver sob uma forte vigilância sanitária instalada dentro das unidades fabris. "Aqui no Amazonas não foi diferente, onde nem se percebeu a mínima redução do quadro laboral dos estaleiros por conta do vírus, setor este onde não houve registro de morte. E continua funcionando bem nos seus quase 8,3 mil postos de trabalho, só em Manaus", destaca.

As encomendas são voltadas para embarcações para transportes de passageiros (ferry-boats) e de carga, segmentos que transportam até 1,7 mil passageiros e 15 mil toneladas de carga/dia. Outro nicho é o de balsas para o transporte de derivados claros para toda Amazônia ocidental, com novas tecnologias de serpentina circular térmica movidas por uma caldeira a diesel, que recebe a emulsão



a 120 graus, e entrega na mesma temperatura no destino. Além de balsas de transporte de combustível e empurradores.

Araújo conta que a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), juntamente com o governo do estado, estão tratando da retomada da implantação do primeiro polo naval com regulamentação de normas regulamentares e ambientais do Brasil. Nesse escopo, está sendo criada uma agência de regulamentação, nos moldes da Suframa, para o setor da indústria naval do estado, com expectativa de ser iniciada ainda em 2023. “Já demos os primeiros passos com a criação pela Universidade do Estado do Amazonas (UEA), do curso de Engenharia Naval, que já colocou no mercado de trabalho regional, mais de 25 novos profissionais e outros 60 tecnólogos da área naval formados pela universidade”, ressalta.

Ele diz que o governo federal incentiva os sindicatos patronais a serem agentes de desenvolvimento regional, com o associativismo criado para os profissionais dos sindicatos patronais, com cursos, aperfeiçoamento de gestão patronal e seus recursos de forma mais profissional. Segundo Araújo, isso tem reflexo na economia produtiva, que estimula o sindicato a ir em busca de feiras setoriais, oportunidades oferecidas pela Apex e por outros agentes de desenvolvimento, bem como a busca pelas encomendas no mercado nacional e, até mesmo, internacional.

Araújo acrescenta que representantes do Sindnaval participam de feiras no exterior desde 2014. “Essa visão empreendedora do Sindnaval foi decisiva e serviu para outros sindicatos tomarem as mesmas atitudes empreendedoras no mercado local de Manaus, que é uma das mais importantes indústrias navais do Brasil”, afirma.

Ele destaca que a malha hidroviária no Amazonas beira os 26 mil quilômetros de rios navegáveis e possui um enorme potencial de desenvolvimento. Araújo vê o Sindnaval e seus parceiros institucionais preparando o Amazonas para ter uma indústria naval fortalecida e diversificada, ofertando produtos de qualidade para o mercado nacional com os incentivos da zona franca, que permitirá, pelo sistema de drawback de mercadoria exportar produtos partindo de Manaus para o mundo.

Araújo considera que a primeira edição da Navalshore no Amazonas será importante para lembrar que ainda existe muito a se desenvolver e a aprender com experiências compartilhadas pelas feiras. “Certamente que a presença da Navalshore-AM proporcionará uma visibilidade positiva à nossa indústria naval, trazendo para os olhos do mundo a nossa vantagem de termos águas abrigadas, incentivos fiscais e a importação de produtos de navieças e equipamentos satelital de comunicação para as embarcações brasileiras e internacionais acobertadas pelo regime do BR do Mar”, diz Araújo.

A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (Sedecti) do Amazonas apoia a edição local da Navalshore, em Manaus, por considerá-la extremamente importante para este segmento industrial tradicional da região, dada as suas características hidrográficas. A afirmação é do secretário da pasta, Pauderney Avelino, que destaca o potencial do setor, que é fundamental à logística amazônica, onde diversas localidades somente são acessadas por meio da bacia hidrográfica.

Para o secretário, a feira auxilia na atração de fornecedores da cadeia de suprimentos para se instalem e produzirem em Manaus, reduzindo seus custos e interagindo com o mercado regional. “A feira contribuirá fortemente para a criação de um cluster da indústria naval, especialmente por conta dos incentivos fiscais aqui existentes, disponíveis para serem usufruídos pelos novos investidores”, diz Avelino. Ele considera que o polo naval é muito consolidado na região e tem um enorme potencial de crescimento para os próximos anos.

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



A feira terá fornecedores da indústria naval direcionada ao transporte fluvial e à cadeia logística do Amazonas e dos demais estados do Norte, reunindo navieças, estaleiros, armadores e terminais portuários. A Navalshore Amazônia é organizada pela Navalshore Organização de Eventos e tem como principal parceira a revista Portos e Navios.

Para o diretor da Ghenova Brasil, Frederico Cupello, o momento é positivo para a feira, visto que a perspectiva de crescimento da área naval na região amazônica é a melhor possível. Ele salienta que esse é o modal mais viável para a região, seja para transporte, seja para escoamento da produção agrícola, seja para a movimentação logística de novos setores que vêm sendo explorados na região, como o caso do mercado de gás. "Sabemos que um dos gargalos do Brasil para o crescimento é a questão logística e de infraestrutura, e o fomento do transporte fluvial na região é crucial para construção de uma saída para este problema", destaca o diretor.

De acordo com Cupello, ainda há a perspectiva de exploração de óleo e gás na Bacia do Amazonas, o que cria um mercado novo na região e faz com que a cadeia de fornecedores, prestadores de serviço e estaleiros precise estar preparada para absorver a demanda que será gerada. A região da margem Equatorial é vista como nova fronteira para projetos de exploração e produção dos combustíveis fósseis, o que esbarra em desafios ambientais.

Entre seus serviços e projetos no mercado naval, a Ghenova dará destaque às experiências em projetos conceituais, básicos e de detalhamento para barcas, empurradores, ATBs (empurradores oceânicos articulados), lanchas, terminais, estudos portuários e soluções logísticas.

Cupello informa que a Ghenova ocupa um estande em conjunto com o Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro (CTN-RJ), iniciativa do setor para fomentar as atividades do mercado naval e a interação entre empresas, academia e poder público. "Há alguns anos, a companhia participou do Cluster e ele tem aportado um grande valor na retomada dos negócios para o setor. E com a Navalshore-AM este ano, não poderíamos estar de fora, já que o mercado naval na região é pujante e de suma importância para diferentes setores econômicos do país", ressalta o diretor da Ghenova.

Fornecedores da indústria naval que atuam na região Norte observam que, apesar dos reflexos da conjuntura econômica sobre a atividade nos últimos anos, os principais estaleiros locais em operação possuem demandas e potencial de aumento de encomendas para construção de novos empurradores, balsas ou terminais. No Amazonas, Eram e Juruá se mantêm com demandas do segmento de transporte de combustível. Já o Beconal acompanha o aumento da frota do próprio grupo (Bertolini) para transporte de grãos.

A diretora administrativa do estaleiro Juruá, Déborah Camely, considera fundamental que a Navalshore aconteça no norte do país para aquecer o setor da indústria naval na região amazônica, viabilizando discussões de novos rumos com foco na apresentação de alternativas e soluções para o escoamento da produção através dos rios. "Acreditamos e apoiamos iniciativas como a Navalshore que fomentam o setor e a economia como um todo. Pretendemos criar um ambiente de negócios, permitindo networking e apresentando nossa capacidade de projeto e produção", destaca.

O estaleiro Juruá pretende apresentar soluções inovadoras para a construção de grandes terminais de granéis, desenvolvimento logístico fluvial de distribuição do gás natural e liquefeito na região Norte. O estaleiro vem viabilizando a logística na região Norte do Brasil por meio da produção e entrega de artefatos customizados em aço, com uma capacidade de produção de mais de 20 mil toneladas de aço por ano, em um parque fabril coberto de 100 mil metros quadrados e investimentos contínuos em tecnologia e no corpo técnico.

Déborah destaca que o Juruá é especializado em projetar e construir terminais portuários, cais para transbordo de contêineres, catamarãs para transbordo de granéis sólidos e líquidos, balsas de transportes de granéis líquidos e sólidos, balsas de carga geral, empurradores, rebocadores entre outros projetos exclusivos. Além de serviços de manutenção com docagem, vistorias e reparos em geral.





Para Heron Alfaia, CEO da Importadora Alfaia, o mercado naval tem uma importante perspectiva de crescimento em 2023 e, com a feira, a expectativa é grande para atrair novos clientes e debater mais sobre o setor. "Essa é a primeira vez que acontece esse evento em Manaus e isso é muito importante. Temos diversos estaleiros, milhares de embarcações e o principal meio de transporte na região é o fluvial, ou seja, esse segmento na região é muito grande", comenta. A Alfaia vai expor motor de popa, equipamentos de navegação como holofotes, direção hidráulica, radares, GPS, entre outros itens.

A AkzoNobel também tem expectativas positivas para negócios direcionados ao transporte fluvial e à cadeia logística. O gerente regional de vendas da AkzoNobel, Hudson Martins, acredita que a região amazônica reúne ótimas perspectivas de crescimento para os próximos três anos, principalmente com a modernização da frota local de embarcações fluviais.

Mesmo com a presença de grandes estaleiros e de uma frota expressiva de embarcações fluviais, Martins vê a região Norte ainda muito carente de feiras e exposições. "A Navalshore é uma oportunidade para expandir os negócios na região e divulgar as marcas que estarão expostas, respeitando as características locais devido ao tipo de clima e à navegação específica em rios que se diferem das navegações em mar", destaca Martins.

Para o futuro, a empresa pretende expandir por toda a região Norte por meio de novos representantes e novas revendas, incluindo os estados Acre, Amapá e Tocantins. "A AkzoNobel, por meio de sua marca International, estará presente na Navalshore expondo seus produtos sustentáveis de alta tecnologia para pinturas marítimas", comenta Martins.

A Cummins Brasil e seu parceiro, o distribuidor Noroeste Máquinas, responsável pela distribuição de produtos e serviços nos estados do Amazonas, Roraima, Rondônia e Acre, marcarão presença na edição de estreia da Navalshore Amazônia. Para Carlos Silame, gerente de desenvolvimento de negócios marítimo, ferroviário e óleo e gás da Cummins Brasil, e Tercio Santos, gerente de negócios do distribuidor Cummins Noroeste Máquinas, a iniciativa é importante para reunir a indústria naval fluvial, tendo em vista o potencial de crescimento.

"Para esta primeira edição, com bastante otimismo, o objetivo da Cummins e do distribuidor Cummins Noroeste Máquinas é mostrar que estamos preparados para atender com excelência este mercado. Iremos expor os motores consolidados neste mercado por sua robustez, durabilidade e confiabilidade, para que outros potenciais clientes vejam de perto essas obras de arte da engenharia", destacam em nota.

Para os gerentes, a feira oferece oportunidades de negócios e atualização com os principais e mais importantes players deste setor. A Cummins e o Distribuidor Noroeste visualizam oportunidade para reforçar suas marcas, a qualidade em atendimento e disponibilidade de peças para o setor naval, além da possibilidade de reunir em um só lugar os principais fornecedores do mesmo segmento, como estaleiros e fornecedores de sistemas de propulsão, compartilhando conhecimento e expectativas.

A Reintjes, fabricante alemã de reversores e redutores marítimos, está otimista com sua participação na maior feira de indústria naval da América Latina. De acordo com Lucas Sass, coordenador da filial de Manaus da companhia, a Navalshore traz uma visibilidade importante e ajuda no desenvolvimento do mercado local, capacitando e aproximando mais ainda os fornecedores, clientes e parceiros. "Esperamos que a feira seja uma oportunidade para fortalecermos nossa marca e ampliarmos nossos negócios na região Norte, mostrando ao público também a estrutura que a Reintjes do Brasil dispõe na filial Manaus, com estoque próprio de peças sobressalentes e reversores, técnicos próprios e especializados, além da equipe comercial altamente capacitada para agregar aos projetos de forma personalizada", destaca Sass.

Ele destaca que a região Norte é muito rica em recursos naturais e possui uma grande quantidade de rios e hidrovias navegáveis, tornando-se atrativa e com potencial estratégico de desenvolvimento em



todas as áreas, principalmente, a naval. "Entendemos que a região está em desenvolvimento e por isso precisa ter bons prestadores de serviço, que correspondam à altura a necessidade local, prestando um atendimento técnico e personalizado aos clientes", analisa.

A ICM Metais apresentará em seu estande soluções de proteção catódica para embarcações e estruturas submersas. Entre os destaques estão o equipamento "Anti-Fouling System" (um sistema de proteção anti-incrustante) e o sistema de proteção por corrente impressa, que proporciona maior eficiência e menor consumo de energia, além de reduzir o impacto ambiental. "Estamos animados para participar do evento e mostrar como nossas soluções contra a corrosão podem ajudar a aumentar a vida útil e a eficiência das embarcações e das estruturas submersas", afirma o gerente de produção da ICM Metais, Luiz Freire.

A indústria naval fluvial na região Norte do Brasil oferece uma grande oportunidade para empresas como a ICM, que fornece anodos de sacrifício. Essa região possui uma extensa malha de rios navegáveis, onde o transporte fluvial é amplamente utilizado para o transporte de cargas e pessoas. Com o aumento da produção e exportação de commodities na região Norte, a demanda por transporte fluvial tem crescido, aumentando a necessidade de proteção contra a corrosão em embarcações — é um mercado em alta expansão na região.

A Mitsubishi Marine estará na feira com seu novo distribuidor, Riomor Naval. Para Rodrigo Teixeira, líder da divisão marítima da Mitsubishi, o evento chega em um momento oportuno devido ao potencial de crescimento dos negócios marítimos. "Nesta área de negócios é fundamental a proximidade com o cliente para mostrar a importância de um pós-venda de excelência. Ele requer nosso olhar atento, uma vez que a logística de exportação também tem migrado para a região Norte", avalia Teixeira.

Para ele, a navegação fluvial na região Norte tem grande potencial de crescimento de motores a diesel da marca e, também por esse motivo, concentra grande parte dos negócios da Mitsubishi Marine. O diretor avalia que o estilo de navegação de grandes deslocamentos do Rio Amazonas é semelhante ao do Rio Mississippi (EUA), onde a companhia se estruturou. Teremos excelentes oportunidades de negócios e contato presencial com os principais clientes do setor", projeta Teixeira. A fabricante vai aproveitar a feira para mostrar a sua linha de motores marítimos comerciais pesados.

"Acreditamos no sucesso desta motorização para atender nossos clientes na região Norte do país. Temos motores em conformidade com a EPA e com a IMO, sendo todos motores mecânicos. Normalmente, oferecemos 20% ou mais de cilindrada do que a maioria dos nossos concorrentes. São recursos que tornam os motores de propulsão Mitsubishi adequados para muitas aplicações pesadas, como rebocadores, empurradores, embarcações de pesca e balsas de passageiros, entre outros", destaca Teixeira.

A Thortech, distribuidora exclusiva de multinacionais como Thordon Bearings, Namjet e Teignbridge, aposta em equipamentos e produtos de demonstração como mancais para eixos propulsores, selos mecânicos e vedações. O diretor-executivo da Thortech, José Fábio Camocardi, diz que as expectativas para o evento se dão, principalmente porque a empresa enxerga um grande potencial de crescimento na navegação fluvial. "Atualmente, nosso maior potencial de negócios está na navegação fluvial, sendo essa região o maior polo consumidor. Entendemos que essa feira tem grande importância para a navegação regional em toda a Amazônia", afirma Camocardi.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## **PRODUTOS E SERVIÇOS 735**

*Da Redação PRODUTOS E SERVIÇOS*

### **Soluções digitais**

Durante os últimos 12 meses, foram desenvolvidos e implementados novos processos e soluções no Porto do Itaqui, resultado de um trabalho de educação corporativa. Trata-se do Programa Farol, uma parceria entre a Emap (Empresa Maranhense de Administração Portuária) e a Fapema (Fundação de



Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão) para produzir projetos de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I). Com o apoio da Creative Pack, consultoria de inovação com foco em automatização de processos e RH, foi executado um programa de educação corporativa para inovação com os residentes portuários usando conteúdos ao vivo, mentorias e serviço de gestão dos times com cerimônias ágeis, favorecendo a cultura da inovação na Emap. Agora estão sendo colhidos os frutos dessa iniciativa, os residentes foram responsáveis pela capacitação de mais de 100 pessoas, colaboradores de gerências da Emap e nove empresas do complexo portuário de São Luís, no Maranhão.

A Creative Pack conduziu a gestão do programa, atuando com um modelo completo de educação corporativa para inovação e usando seu próprio método de inovação, método Howl, para desenvolver as soluções internas. As capacitações tiveram como foco três pilares: jornada cultura de inovação, jornada de gestão ágil e jornada de gestão da inovação.

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

O programa também foi bem-sucedido em termos de pesquisa, transformando os resultados obtidos na prática em teoria. Nesse período, foram produzidos cinco artigos científicos, aprovados e publicados nos anais da nona edição do Congresso Internacional de Desempenho Portuário, um dos principais eventos acadêmicos do setor. Além disso, o Programa Farol foi vencedor do Prêmio Ser Humano, da Associação Brasileira de Recursos Humanos do Maranhão (ABRH-MA), em 2022. O case foi contemplado na categoria Organização do Setor Público.

### **Robô**

A Jungheinrich, empresa que atua em intralogística, lança o robô móvel EAE 212a, ideal para o transporte flexível de piso a piso. Com fácil integração de ambientes em um curto espaço de tempo, o equipamento está preparado para escalabilidade para o futuro como nova ferramenta de modelagem.

Mais estreito do que um pallet europeu e com design de chassis patenteado pela multinacional alemã, o robô móvel autônomo (AMR) é um equipamento de última geração que permite transporte manobrável, com velocidade de até 6km/h e capacidade de carga com peso de até 1,2 tonelada. “A solução concentra as tecnologias mais recentes para garantir facilidade na integração, desempenho e eficiência em qualquer ambiente de armazenamento existente. Isso é possível devido à interação coordenada entre o robô, o sistema de controle e a cadeia de ferramentas”, pontua Vigold Georg, vice-presidente da companhia na América Latina.

A navegação acontece sem a necessidade de pontos de referências artificiais e, em função do seu alto grau de autonomia, o EAE 212a pode encontrar soluções próprias e sem intervenção humana. No quesito interação homem-máquina, a Jungheinrich desenvolveu o robô com foco na comunicação simples e intuitiva. Assim, e quando necessário, os colaboradores acessam as informações de forma rápida e direta na estação de controle. A expectativa é de que o modelo esteja disponível no Brasil a partir de 2024.

### **Um ano**

A Portos RS completa seu primeiro ano de atuação como empresa pública. A autoridade portuária está atualmente dividida entre as diretorias de Meio Ambiente, de Infraestrutura, de Operações e de Gestão, Administrativa e Financeira. A alteração de natureza jurídica oferece aos portos gaúchos planejamento desenvolvimento seguro.

Como resultado das ações deste período em Rio Grande destacam-se a realização da dragagem de manutenção do canal de acesso e a pavimentação das vias internas, obras estruturantes que se



caracterizavam como um anseio da comunidade portuária. Houve, ainda, a melhoria do sistema de iluminação com a troca de postes em trechos da unidade e no pátio automotivo. Outra conquista importante foi a assinatura do contrato para a implantação do sistema de controle de tráfego de embarcações VTS.

O Porto de Pelotas recebeu modernização do Plano de Prevenção e Combate a Incêndio (PPCI) e no Porto de Porto Alegre foram realizadas as manutenções corretivas das balanças rodoviárias, das luminárias na área da beira de cais e dos extintores da área operacional, além da instalação de luminárias na área de acesso de motoristas e setor de cadastro.

De acordo com o presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, o primeiro ano da empresa pública foi de muito trabalho e assim permanecerá a condução dos processos.

### Errata

Na página 36 da reportagem sobre equipamentos de movimentação de minérios, publicada na edição 734 (março/abril 2023), houve um equívoco em relação ao cargo de Marcelo Vieira. Ele é diretor comercial da Rimac, e não na TFD como mencionado.

### Descarbonização

A Shell Western LNG B.V e a Hapag-Lloyd anunciaram a assinatura de um acordo plurianual para o fornecimento de gás natural liquefeito (GNL) aos novos navios porta-contêineres ultra-grandes da Hapag-Lloyd de duplo combustível de 23.500 TEUs. É esperado que o abastecimento destes navios tenha início durante a segunda metade de 2023 e o GNL será fornecido no Porto de Roterdam, na Holanda. Os navios modernos serão colocados nas rotas Europa - Extremo Oriente e farão escala nos principais portos, incluindo Roterdam, Hamburgo, Singapura, e Xangai.

O uso de GNL permite que a Hapag-Lloyd imediatamente reduza o impacto de CO2 desses navios em quase 23%, em comparação com os combustíveis convencionais. Além disso, o uso de GNL contribui para a redução quase completa da emissão de partículas.

A Shell está explorando a viabilidade e investindo em uma grande variedade de combustíveis, tecnologias e soluções que ajudarão a descarbonizar a navegação. O foco inicial será direcionado para o desenvolvimento do potencial de soluções adicionais de combustíveis com baixo teor de carbono, incluindo biometano liquefeito e e-metanol. Como combustível marítimo, o biometano liquefeito tem o potencial de reduzir as emissões de gases do efeito estufa de 65% a 100%.

### Frota

A FSJ Logística, transportadora especializada em cargas fechadas com rotas fixas para todo o país, acaba de adquirir e incluir em sua frota 10 novas carretas bitrem, compostas por dois semi-reboques ligados por um engate e tracionados por cavalos mecânicos. A empresa investiu R\$ 8 milhões nos equipamentos, com vistas à expansão de sua atuação nas grandes transferências interestaduais e intermunicipais do middle mile do e-commerce, por meio da ampliação de volume transportado de cargas em contratos já em vigor e por conta de acordos com novos clientes. A empresa espera crescer 25% no faturamento em 2023, em relação ao ano passado.

“Temos uma perspectiva de crescimento significativa para o ano, com grande aumento de volumetria, o que justifica o investimento na aquisição das 10 novas carretas bitrem, veículos que também trazem mais eficiência operacional à transportadora”, explica Rafael Jacobsen, diretor de Operações da FSJ Logística.

A carreta bitrem tem mais de 30 metros de comprimento e sua capacidade corresponde a quase duas carretas. Graças ao maior espaço, a bitrem reduz sensivelmente o custo por tonelada transportada, já que tem apenas uma carreta adicional, dispensando um segundo cavalo mecânico e uma segunda dupla de motoristas.

### Rhenus Logistics





A Rhenus Logistics, prestadora de serviços de logística, realocou suas operações em Santos para um escritório maior perto do porto. A equipe de operações se expandiu para acomodar as demandas dos clientes e o crescimento do mercado. A Rhenus presta serviços relacionados a desembarço aduaneiro.

“A expansão do nosso escritório operacional em Santos destaca nossa forte presença e histórico de sucesso não apenas no Brasil, mas em escala global, pois somos os principais players do mercado”, disse Bruna Ventura, COO da Rhenus Brasil. “Atualmente, damos suporte às exportações e importações que embarcam de e para o maior porto de contêineres da América Latina, e nossa equipe de especialistas tem experiência e conhecimento para gerenciar todas as formalidades aduaneiras de maneira rápida e eficiente.

A Rhenus Brasil possui outros três escritórios, sendo São Paulo sua sede e duas filiais, em Guarulhos e Viracopos. Seu portfólio de serviços também inclui soluções logísticas completas e inovadoras para importação e exportação, transporte rodoviário e cargas superdimensionadas para todos os tipos de mercadorias.

### **Armazenamento de carbono**

A ABB e a Pace CCS unem forças para oferecer uma solução que reduz o custo de integração da captura e armazenamento de carbono (CCS) em operações industriais novas e existentes. Os clientes poderão aproveitar a tecnologia de gêmeos digitais para testar a validação do conceito, explorar cenários e mapear modelos operacionais em infraestrutura CCS complexa. A redução do custo de investimento e das operações de risco será fundamental para permitir a expansão do mercado comercial de CCS.

Trabalhando para tornar captura, transporte e armazenamento de emissões industriais de dióxido de carbono mais acessíveis, a ABB assinou um acordo de parceria com a Pace CCS, líder global em soluções de engenharia para esse mercado. Juntas, as duas empresas aplicarão seus respectivos conhecimentos para tornar mais fácil para as empresas industriais a implementação da infraestrutura de CCS, reduzindo o CAPEX e o investimento operacional necessário para entrar nesse mercado.

CCS envolve a captura de emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) de processos industriais e então o transporte de onde foram produzidas, por navio ou tubulação, para serem armazenadas no subsolo. Para que os países alcancem seus compromissos de zero líquido, a aceitação pela indústria precisa crescer 120 vezes até 2050, de acordo com análise da McKinsey & Company. Se bem-sucedida, a CCS sozinha poderia ser responsável por reduzir as emissões de carbono geradas pelo setor industrial em 45%. “Até o momento, um dos maiores desafios para a adoção convencional de CCS tem sido a falta de prática operacional em toda a cadeia de valor, mas a experiência combinada da ABB e da Pace CCS pode mudar isso”, afirmou Matt Healey, CEO da Pace CCS.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

### **EDITORIAL 735**

*Da Redação EDITORIAL*

Após tenebroso inverno, o primeiro semestre de 2023 trouxe sinais mais positivos para a indústria naval, que há 10 anos sofre com escassez de projetos e desmobilização. A nova gestão da Transpetro tomou posse no final de abril tendo a expansão da frota e o crescimento da empresa entre as prioridades. O presidente Sérgio Bacci anunciou que a nova diretoria pretende voltar a construir navios no Brasil e formou um grupo de trabalho para definir os perfis das demandas, sob a promessa de contratações responsáveis com prazos, custos e de altos níveis de governança.

O governo federal vê na construção naval uma atividade importante para geração de empregos e que pode contribuir com a indústria nacional. Os planos ainda serão traçados, mas existem percalços no caminho, como reabrir a discussão sobre os índices de conteúdo local e a regularização da situação dos estaleiros para participação nos processos de contratação. Esta foi uma das primeiras ações de Bacci: pediu à CGU e ao TCU um parecer sobre quais empresas ligadas à construção

naval estão com algum tipo de impedimento para concorrer em eventuais certames e o acompanhamento dos órgãos de controle.

Uma possibilidade a ser colocada na mesa é que o conteúdo local tenha índices escalonados que aumentem progressivamente, conforme a retomada e curva de aprendizado da indústria naval. O financiamento para o setor naval e offshore também deve seguir a tendência mundial de preferência por projetos sustentáveis. Essa é uma das diretrizes preconizadas pela nova diretoria do BNDES, principal agente financiador do Fundo da Marinha Mercante (FMM). A primeira reunião do conselho diretor do fundo setorial em 2023, que ocorreria em março, não foi remarcada até o fechamento desta edição, por conta da organização dos novos membros.

A publicação também destaca a volta do Ecobrasil, que manteve o alto nível técnico das palestras e debates, cada vez mais amadurecido e consciente dos desafios que batem à porta. O número recorde de participantes no Prêmio de Responsabilidade Socioambiental comprovou o engajamento e os avanços alcançados na gestão ambiental do setor portuário nos últimos anos, conforme já destacado em edições anteriores.

Esta edição será marcante porque desembarca em Manaus para circulação na primeira edição da Navalshore Amazônia, que contará com representantes de fornecedores da indústria naval direcionada ao transporte fluvial e à cadeia logística do Amazonas e dos demais estados do Norte, reunindo navieças, estaleiros, armadores e terminais portuários. A feira é organizada pela Navalshore Organização de Eventos e tem como principal parceira a Revista Portos e Navios, provedora do conteúdo e referência editorial da indústria marítima no Brasil, fundada em 1958. O evento vai discutir o potencial e as oportunidades para o crescimento do polo naval.

A região Norte, aliás, pode ser beneficiada pelo novo programa de investimentos, nos moldes do antigo PAC, que o governo pretende lançar em breve. Uma das reportagens mostra que os eixos na área de transportes preveem aportes em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias.

Boa leitura.

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

**Data: 29/05/2023**

## ARTIGO - COMO STARTUPS E TECNOLOGIA PODEM CONTRIBUIR PARA UMA GESTÃO EFICIENTE DA CADEIA DE LOGÍSTICA DO COMÉRCIO EXTERIOR?

*Por Karim Hardane OPINIÃO 28/05/2023 - 12:38*



*A burocracia é um dos grandes desafios enfrentados pelas empresas que movimentam cargas. A tecnologia pode facilitar o gerenciamento da cadeia de logística do setor*

A gestão eficiente da cadeia de logística é fundamental para evitar gastos extras e outros problemas no comércio exterior, que movimenta bilhões de dólares no Brasil todos os anos. Dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior mostram que as exportações brasileiras cresceram 3,4% e as importações caíram 1,9% no primeiro trimestre de 2023, em comparação com o mesmo período do ano anterior. O saldo comercial apresentou superávit de US\$ 16,1 bilhões, um aumento de 29,8%.

Apesar de o setor portuário brasileiro estar em um constante fluxo de cargas, com uma movimentação de 1,209 bilhão de toneladas em 2022, conforme dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a complexidade da cadeia do comércio exterior apresenta muitos pontos de contato para que uma carga saia de um país e chegue bem em outro.

A burocracia é um dos grandes desafios enfrentados pelas empresas que transportam contêineres na América Latina, e pode ser um dos principais motivos para atrasos e perda de cargas. No entanto, existem outras questões que também devem ser levadas em consideração, como a melhoria da infraestrutura dos portos, aeroportos, estradas e ferrovias, a redução de trâmites burocráticos e da carga tributária.

Além desses desafios, o gerenciamento eficaz da cadeia é fundamental para evitar gastos extras e outros problemas com os insumos. A tecnologia e as startups de logística podem ser grandes aliadas na busca por alternativas mais eficientes, além de simplificar processos, digitalizar documentos, monitorar a movimentação da carga e melhorar a comunicação. No Brasil, o setor de inovação tem crescido e atraído investimentos para diferentes áreas, incluindo a logística. Essas empresas têm como foco a busca de soluções para resolver problemas e tornar os processos mais ágeis e eficientes. As logtechs, por exemplo, oferecem soluções de logística para simplificar processos, digitalizar documentos e monitorar a movimentação da carga.

Outros fatores determinantes para uma gestão eficiente da cadeia de logística também incluem a comunicação eficiente e o tempo de entrega. A tecnologia é novamente uma aliada nesse quesito ao automatizar processos e fornecer informações em tempo real dos embarques e desembarques. Além disso, a previsão de demanda com o uso de inteligência artificial pode ser uma ferramenta útil para evitar atrasos e perda de cargas.



**Karim Hardane** Karim Hardane é country manager do agente de carga digital Nowports Brasil. É bacharel em Engenharia de Desenvolvimento de Software, mestre em Gestão Internacional (HEC, França) e mestre em Administração e Gestão de Empresas (Fundação Getúlio Vargas)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 29/05/2023

## KONGSBERG CONCLUI COM SUCESSO OPERAÇÃO AUTÔNOMA DE CARGUEIRO COSTEIRO COMO PARTE DO PROJETO AUTOSHIP DA UE

Da Redação NAVEGAÇÃO 28/05/2023 - 12:30



A Kongsberg Maritime concluiu com sucesso teste de viagem autônoma em uma embarcação de carga operando na costa da Noruega. A viagem autônoma foi considerada uma das mais complexas realizadas até agora.

O "Eidsvaag Pioner" é um dos dois navios equipados para demonstrações de transporte autônomo e operado remotamente no projeto Autoship, que faz parte do Horizon 2020, um programa de pesquisa da União Europeia.

De propriedade da companhia de navegação Eidsvaag, o "Eidsvaag Pioner" opera ao longo da costa norueguesa e em áreas de fiordes, onde transporta ração para peixes oceânicos.

A demonstração durou 13 horas, com a embarcação completando uma viagem fora da costa de Kristiansund, na costa noroeste da Noruega. O navio desatracou do porto de Averøy, navegou até a primeira fazenda de peixes oceânica do mundo e voltou ao porto, numa viagem de cerca de 160 milhas náuticas.

O CEO da Kongsberg, Geir Håøy, disse: "Esta foi uma oportunidade de mostrar ao mundo que tecnologias remotas e autônomas podem ser implantadas com sucesso em uma embarcação de carga geral, realizando uma série de operações típicas de uma viagem convencional tripulada. Houve uma grande colaboração entre todos os parceiros no projeto Autoship e todos nós ficamos

impressionados com o desempenho do "Eidsvaag Pioner" sob controle remoto durante a navegação e atracação autônomas.

### O que foi demonstrado

A demonstração foi iniciada, gerenciada e monitorada pela tripulação do Kongsberg Remote Operating Center (ROC) em terra, em Ålesund. Envolveu uma mistura de operações remotas e autônomas durante diferentes estágios da viagem. Por questões de segurança e normas vigentes, os tripulantes também estiveram a bordo do navio durante o teste.

A primeira parte da demonstração incluiu o desenganche automático do cais de Averøy. A tecnologia autônoma então assumiu o controle para navegar e manobrar para fora do porto e para o mar aberto. O navio fez uma viagem entre várias ilhas e evitou tráfegos marítimos, antes de chegar à piscicultura offshore Ocean Farm 1, propriedade da empresa Salmar.

Várias manobras foram então realizadas, usando o sistema de Posicionamento Dinâmico (DP). Em seguida, o navio voltou ao porto, novamente navegando em mar aberto e em mares congestionados antes de atracar automaticamente. Toda a operação foi monitorada e ocasionalmente controlada remotamente pelo capitão e engenheiro em terra.

Durante a demonstração, foram utilizadas várias novas tecnologias da Kongsberg, incluindo desacoplamento e acoplamento automático, sistema de consciência situacional, sistema de navegação autônoma, sistema de maquinário inteligente, sistema de conectividade e segurança cibernética, centro de operações remotas e posicionamento dinâmico. Sistemas de comunicação baseados em nuvem e simulações avançadas também foram envolvidos para testar e garantir que a embarcação operasse de forma segura e otimizada.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## HAPAG-LLOYD LANÇA SOLUÇÃO ECOLÓGICA DE TRANSPORTE

*Da Redação NAVEGAÇÃO 28/05/2023 - 12:16*



A Hapag-Lloyd está lançando o "Ship Green", uma nova solução para o transporte ecológico baseado em biocombustível. A solução pode ser acessada de qualquer lugar, a qualquer momento, e não requer compromisso de longo prazo por parte dos clientes. No primeiro estágio de implementação, os clientes podem incluir o Ship Green como um serviço adicional às suas reservas existentes.

Com o Ship Green, os clientes podem escolher entre três opções diferentes, que representam diferentes níveis de prevenção de emissões de dióxido de carbono equivalente (CO<sub>2</sub>e): 100%, 50% ou 25% das emissões de CO<sub>2</sub>e do trecho marítimo de sua remessa. As opções do Ship Green estão disponíveis para embarques confirmados por meio do Online Business Suite no site da Hapag-Lloyd.

A prevenção de emissões decorre do uso de biocombustível ao invés do combustível marítimo convencional na frota da Hapag-Lloyd. A empresa garante que utiliza biocombustível proveniente de matérias-primas de segunda geração de cadeias de suprimento certificadas, produzidas a partir de resíduos, como gordura orgânica ou óleo de cozinha usado. Também garante que nenhum óleo virgem comestível seja incluído no combustível. As emissões evitadas são alocadas aos embarques com a chamada abordagem "book and claim", o que significa que a Hapag-Lloyd pode atribuir as emissões de CO<sub>2</sub>e evitadas a todos os transportes marítimos, independentemente do navio e da rota utilizada. No momento, o Ship Green está disponível apenas para cargas sólidas, mas será expandido para outros tipos de carga no futuro.

Ao final de cada trimestre, os clientes receberão uma declaração de prevenção de emissões, verificando o total de emissões evitadas por meio do Ship Green no respectivo período. O cálculo de



prevenção de emissões subjacente baseia-se na renomada metodologia de contabilização de emissões da Clean Cargo Initiative - Iniciativa de Carga Limpa (CCI), que se tornou um padrão comum amplamente utilizado por transportadoras, agentes de carga e transportadores.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO E TOTALENERGIES ASSINAM MEMORANDO PARA DESENVOLVER ENERGIA EÓLICA

*Da Redação OFFSHORE 28/05/2023 - 12:09*



*Divulgação - foto: Ernesto Carriço*

O governo do estado do Rio de Janeiro e a TotalEnergies assinaram, na sexta-feira (26), memorando de entendimentos (MoU, na sigla em inglês) para realizarem uma atuação em conjunto visando ao desenvolvimento da geração eólica offshore no estado. O acordo, com duração de dois anos, marca a colaboração entre o estado e a empresa nos estudos relacionados aos incentivos fiscais, tributários e à expansão para futuros projetos.

No Brasil há quase 50 anos, a TotalEnergies avalia áreas desde o ano passado para licenciamento ambiental de projetos eólicos offshore. No final de 2022, a empresa anunciou a assinatura de um MoU com a Prumo Logística, holding controlada pela EIG e responsável pelo desenvolvimento do Porto do Açú, para estudos que visam a instalação de bases de apoio logístico e apoio a projetos eólicos.

A TotalEnergies hoje emprega mais de 3,5 mil pessoas em seus segmentos de negócios, em atividades de exploração e produção, gás, energias renováveis (solar e eólica), lubrificantes, produtos químicos e distribuição.

O portfólio de exploração e produção da empresa inclui atualmente dez licenças, das quais quatro são de ativos operados. Adicionalmente, a TotalEnergies arrematou, em dezembro de 2022, um novo bloco não-operado de exploração em águas profundas na bacia de Campos (Água Marinha, 30%), cujo contrato de partilha de produção deverá ser assinado no primeiro semestre. Em 2022, a produção média da empresa no país foi de 104 mil barris de óleo equivalente por dia.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*

## CSENO DESTACA APROXIMAÇÃO COM INDÚSTRIA E ESTALEIROS LOCAIS DURANTE NAVALSHORE AM

*Por Danilo Oliveira ESPECIAL NAVALSHORE 27/05/2023 - 11:17*




*Arquivo/Divulgação*

*Após a feira, câmara setorial de equipamentos navais da Abimaq organizará missão de associados em busca de parcerias e do fortalecimento da cadeia produtiva local*

A Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (CSENO/Abimaq) avalia que a 1ª edição da Navalshore Amazônia, que ocorreu esta semana em Manaus (AM), promoveu um importante movimento de aproximação de fornecedores de outras regiões com representantes da indústria local. Alguns já possuem representações e esperam ampliar a presença na região. O vice-presidente da CSENO,



Bruno Galhardo, contou que uma das pautas do grupo de empresas é a organização de uma missão de associados Abimaq em busca de parcerias e do fortalecimento da cadeia produtiva local.

 Durante a feira, Galhardo se reuniu com Irani Bertolini, dono do grupo Transportes Bertolini e presidente do Sindicato da Indústria da Construção Naval, Náutica, Offshore e Reparos do Amazonas (Sindnaval) e da Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia (Fetramaz). "O intuito do encontro foi promover a cooperação entre a Abimaq e as instituições que ele preside, buscando o fomento da cadeia produtiva na região Norte", disse Galhardo.

A CSENO/Abimaq identifica um grande potencial de crescimento a partir do escoamento de grãos pelo Arco Norte, além da demanda por renovação da frota de navegação interior existente. Galhardo acrescentou a presença do almirante Walter Lucas da Silva, presidente do Cluster Tecnológico Naval-RJ, que compartilhou as experiências que o cluster vem tendo em promover cadeias produtivas locais no Rio de Janeiro, além do auxílio à criação de cadeias em outros estados, como no Rio Grande do Norte.

Galhardo, que é gerente de vendas das áreas offshore e marine da Roxtec na América Latina, disse que o evento também foi importante para a aproximação da empresa com estaleiros da região Norte, sobretudo de Manaus, que são instalações que estão com projetos em construção. Entre os estaleiros presentes à feira, estavam: Beconal, Bibi, Eram, Helitec e Juruá. "Foi bom para eles conhecerem novas tecnologias e para podermos disseminar nossos produtos aqui na região", destacou Galhardo à Portos e Navios.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/05/2023*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data: 29/05/2023*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data: 29/05/2023*