

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 096/2023  
Data: 06/06/2023



### ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP) 4 .....	<b>ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.</b>
<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
EMPRESAS PORTUÁRIAS E CRUZEIROS APROVAM FIM DAS RESTRIÇÕES SANITÁRIAS LIGADAS À COVID-19 NO PAÍS .....	4
SUCCESSION É OBRA DE FICÇÃO, MAS COMPLIANCE SE TORNOU REALIDADE.....	5
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>6</b>
LIXO SE TORNA OPORTUNIDADE DE NEGÓCIOS EM PERNAMBUCO EM 2023 .....	6
TECON SALVADOR PASSAR OPERAR NOVO SERVIÇO DE CABOTAGEM .....	8
GRUPO URCA ENERGIA VAI INVESTIR R\$ 600 MILHÕES EM PROJETOS DE EXPANSÃO DE PRODUÇÃO DE BIOMETANO EM CINCO ESTADOS .....	9
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>10</b>
ALAGOAS É O SEXTO ESTADO DO NORDESTE A SER INCLUÍDO NA FUNCIONALIDADE VENDA DIGITAL, DA CDT.....	10
DNIT COMPLETA 22 ANOS COM RECOMPOSIÇÃO ORÇAMENTÁRIA E PORTFÓLIO DE OBRAS ESTRUTURANTES .....	11
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>12</b>
EDITORIAL – CAMINHÕES E A REDUÇÃO NA EMISSÃO DE POLUENTES .....	12
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	13
<i>Brasil-Argentina 1</i> .....	13
<i>Brasil-Argentina 2</i> .....	13
<i>Antaq em debate</i> .....	13
<i>Comissões locais 1</i> .....	13
<i>Comissões locais 2</i> .....	13
NACIONAL - PORTOS MOVIMENTAM MAIS DE 98 MILHÕES DE TONELADAS EM ABRIL .....	13
NACIONAL - BRASIL EXPORT LANÇA INSTITUTO SOCIAL NESTA MANHÃ.....	15
NACIONAL - GOVERNO ANUNCIA PROGRAMA PARA ALAVANCAR INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA .....	16
REGIÃO SUL - SETOR PORTUÁRIO FAZ ARRECADAÇÃO DE ISS EM PARANAGUÁ SALTAR 76% .....	17
REGIÃO SUL - TECON SANTA CLARA REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NA HISTÓRIA .....	18
NACIONAL – VEM AÍ NORDESTE EXPORT 2023 - 19 E 20 DE JUNHO .....	19
REGIÃO SUDESTE - EMPRESA DO SETOR PORTUÁRIO PLANTA MUDAS NO JARDIM DA ORLA DE SANTOS .....	20
REGIÃO NORDESTE - SUAPE LANÇA SISTEMA AGROFLORESTAL PARA GERAR ALIMENTOS PARA COMUNIDADES DO COMPLEXO .....	21
REGIÃO NORDESTE - PORTOS DA BAHIA TÊM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE ABRIL .....	22
PORTUGAL - LIVE DEBATERÁ COMÉRCIO EXTERIOR ENTRE BRASIL E PORTUGAL.....	23
OPINIÃO – ARTIGOS - O MEIO AMBIENTE EXISTE .....	23
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>24</b>
BTP É ELEITA FORNECEDORA DO ANO EM SERVIÇOS ADUANEIROS PELA HYUNDAI.....	24
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>25</b>
LULA VETA DISPENSA DE ESTUDOS AMBIENTAIS PARA LINHAS DE TRANSMISSÃO E GASODUTOS .....	25
MARCO LEGAL DA CAPTURA DE CARBONO É APROVADO PELA COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA DO SENADO.....	26
TOCANTINS CONTRATA CERTIFICAÇÃO PARA ENTRAR NO MERCADO DE CARBONO .....	27
PETROBRAS AVALIA ENTRAR EM NEGÓCIOS DE HIDROGÊNIO VERDE COM A UNIGEL.....	28
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>29</b>
CÂMARA APRESENTA RELATÓRIO PRELIMINAR DAS REFORMA TRIBUTÁRIA, VEJA O QUE MUDA .....	29
REFORMA TRIBUTÁRIA: HADDAD CONFIRMA QUE UNIÃO VAI CONTRIBUIR COM O FUNDO DE DESENVOLVIMENTO PARA ESTADOS E MUNICÍPIOS .....	30
SETOR DE PETRÓLEO DIZ QUE NÃO FOI PROCURADO PELO GOVERNO PARA DISCUTIR MEDIDAS QUE DEVEM AUMENTAR RECEITA FEDERAL .....	31
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>32</b>
PARA ATENDER A GOVERNADORES NA TRIBUTÁRIA, DEPUTADOS QUEREM ESTICAR BENEFÍCIOS DO ICMS POR 3 ANOS .....	32
CONGONHAS: ESPANHOLA AENA PAGA OUTORGA COM DINHEIRO E DESTRAVA CONCESSÃO DE AEROPORTO .....	33
BOEING: PROBLEMA NA PRODUÇÃO DO MODELO 787 DEVE AFETAR ENTREGAS DE AERONAVES .....	34
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>34</b>
COMEÇO DO GOVERNO LULA É ‘PREOCUPANTE’ , AFIRMA PÉRSIO ARIDA .....	34



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 096/2023  
Página 3 de 46  
Data: 06/06/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[mercoshipping.com.br](mailto:mercoshipping.com.br)

PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS ESTÁ DESCARTADA, DIZ PRESIDENTE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA.....	39
PORTO DE SANTOS PLANEJA CONSTRUÇÃO DE TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ COMO OBRA PÚBLICA.....	39
RODOVIA DOS IMIGRANTES TERÁ PISTA NORTE FECHADA NESTA TERÇA-FEIRA PARA TRANSPORTE DE PEÇA DE SUPERTATUZAÇÃO.....	40
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>42</b>
ARTIGO - COMO A EMENDA CONSTITUCIONAL 109/2021 E A LEI 14.301/2022 ALTERARAM A DINÂMICA DE ARRECADAÇÃO E ALOCAÇÃO DOS RECURSOS DO AFRMM? .....	42
CUSTOS E TEMPO DE CONSTRUÇÃO SÃO PRINCIPAIS PREOCUPAÇÕES DO AGRONEGÓCIO SOBRE FERROGRÃO.....	44
DISTRIBUIÇÃO DO ESCOAMENTO DE GRÃOS PASSA POR EVOLUÇÃO DOS PROJETOS, APONTA CNA .....	45
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>46</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	46



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## EMPRESAS PORTUÁRIAS E CRUZEIROS APROVAM FIM DAS RESTRIÇÕES SANITÁRIAS LIGADAS À COVID-19 NO PAÍS

Segundo Anvisa, quem entra no Brasil não precisa mais apresentar comprovante de vacinação ou teste negativo

Por: *Bárbara Farias*



**Revogação das restrições sanitárias também abrange tripulantes que trabalham a bordo de navios de carga e de cruzeiros marítimos** Foto: *Alexsander Ferraz/AT*

A revogação das restrições sanitárias relacionadas à covid-19 para entrada de viajantes no Brasil, oficializada pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) no mês passado, também abrange tripulantes que trabalham a bordo de navios de carga e de cruzeiros marítimos. Representantes do setor portuário ouvidos por A Tribuna receberam de forma positiva a medida.

Desde 21 de maio, brasileiros ou estrangeiros que entram no País não precisam mais apresentar comprovante de vacinação ou teste negativo de covid-19. A Anvisa revogou as duas portarias editadas durante a pandemia com medidas sanitárias para o ingresso de estrangeiros no País.

Em 15 de maio, a agência havia publicado a Resolução da Diretoria Colegiada (RDC) 789, de 11 de maio, oficializando as revogações das RDCs 754/2022, 759/2022 e 789/202 e organizando a revogação da RDC 456/2020 para 21 de maio de 2023, finalizando, assim, diversos normativos editados para o enfrentamento da covid-19 em portos e aeroportos.

Segundo o órgão de vigilância sanitária, o fim das exigências foi motivado pela decisão da Organização Mundial de Saúde (OMS) de decretar o fim do estado de Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII), que vigorava desde março de 2020. A agência repassou as orientações às companhias aéreas, postos de fronteira e operadores de portos e aeroportos, em instrução técnica publicada em 23 de maio.

Para o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, trata-se de uma medida importante devido à “desmobilização das medidas e diretrizes adotadas pela Anvisa, o que facilita nas atividades a bordo e a consequente mobilidade desses tripulantes em terra”.

Ele comentou ainda que “apesar de a covid 19 não constituir mais uma emergência internacional, os pontos de entrada devem manter os planos de contingência atualizados para futuras emergências, e garantir a vigilância e atendimento dos casos suspeitos e confirmados da doença”. Essas diretrizes foram definidas pelo Ministério da Saúde e constam em portaria.

Já o CEO da 7Shipping, Leonardo Brunelli, que é especialista em agenciamento de tripulação para navios que atendem o Porto de Santos, não espera por alterações significativas no mercado local, considerando as normas vigentes. “Não deve alterar muito a operacionalização que estávamos acostumados antes da pandemia, bem como após as flexibilizações instituídas no Brasil recentemente”.

Contudo, Brunelli destacou que permanece obrigatória “a notificação de casos suspeitos e confirmados, devendo haver o isolamento de pessoas a bordo com suspeita de estarem infectadas,

para a aplicação das medidas sanitárias pertinentes, bem como a comunicação obrigatória à Anvisa sobre a situação de saúde a bordo por meio de declaração marítima de saúde e cópia do livro médico de bordo”.

Idealizador do Projeto Jovens Tripulantes e fundador da Deck4, empresa de recrutamento de mão de obra para trabalho a bordo de navios de cruzeiros, Fabrício Brito disse que “em relação ao processo de embarque dos tripulantes, tudo voltou ao normal. Não é mais exigido nenhum teste de covid-19 antes do embarque pelas companhias marítimas internacionais e nos aeroportos. Porém, é importante lembrar que, para ser tripulante, o candidato deve apresentar, no mínimo, duas doses da vacina”.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 06/06/2023**

## SUCCESSION É OBRA DE FICÇÃO, MAS COMPLIANCE SE TORNOU REALIDADE

Conforme qualidade dos programas de compliance aumenta, fica difícil abafar problemas

**Por: Flavia Maya**



**Succession é uma série que aborda uma disputa de poder entre membros da família Roy, que buscam suceder o patriarca Logan Roy na presidência da ficcional empresa RoyCo Foto: Divulgação/HBO**

Você já deve ter ouvido falar da aclamada série Succession, da HBO. Se você está assistindo, sem problemas, este artigo não contém spoilers. Se ainda não ouviu falar, eu contextualizo. Succession é uma série que aborda uma disputa de poder entre membros da família Roy, que buscam suceder o patriarca Logan Roy na presidência da ficcional empresa RoyCo. A

forma como isso acontece é bem shakespeariana, com toques de sarcasmo e crítica social. Eu assisti à série inteira e amei. E logo no primeiro episódio ela já prendeu minha atenção.

Em um momento marcante, vemos Logan Roy coagir membros do Conselho de Administração a deliberar em seu favor, em tema de seu interesse. Em uma reunião em que, aliás, ele não deveria estar. Uau. A advogada de compliance em mim ficou absolutamente fascinada (e um pouco apavorada). Daí em diante, a série foi um prato cheio. A cada episódio, eu fazia uma espécie de “bingo” mental das violações que surgiam. Assédio moral! Assédio sexual! Corrupção ativa! Divulgação de informação falsa! Bingo!

É evidente que a RoyCo não foi escrita como uma empresa com um programa de gestão de risco e compliance. Ela é uma caricatura de empresas que nasceram pequenas, até familiares, e que expandiram, se lançaram ao mercado e captaram investimentos - sem, contudo, renunciar a uma cultura agressiva, controladora e antiquada. É quase inacreditável que uma empresa com amplas violações e crimes tivesse capacidade de se sustentar apenas com a confiança dos acionistas na capacidade estratégica do seu presidente. Mas a RoyCo precisava ser construída dessa forma, claro, para que a trama pudesse se desenvolver.

A realidade, contudo, é um pouco mais complicada. Para que uma empresa possa ter suas ações listadas no mercado no Brasil, ela precisa se manter em constante cumprimento de normas que protegem o mercado e o investidor. Essas normas devem ser de conhecimento de toda a corporação, e aplicadas no dia a dia das atividades. Também é preciso que haja gestão de riscos, além de ferramentas de verificação e denúncia, para que erros e desvios sejam tratados. Nós chamamos essa estrutura de compliance.

Além disso, um dos fundamentos dessa regulação é a exigência de divulgação de informações, que permita aos acionistas a tomada de decisão em igualdade de condições. É por isso que empresas



com ações no mercado precisam ter instâncias internas, conselhos e comitês, auditoria independente, além de ferramentas que trazem visibilidade para os fluxos de informação e tomada de decisão. Quanto mais transparência, menor o risco de violação. É a isso que chamamos de governança corporativa. Nesse contexto, se a RoyCo fosse uma empresa brasileira, listada no mercado de ações, seria razoável supor que teria problemas.

A divulgação de informações falsas, por exemplo, levaria a processos administrativos sancionadores pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Além disso, o ambiente de constantes agressões, ameaças e assédio moral e sexual, além de conflitar com princípios básicos de ética e humanidade, certamente geraria uma enxurrada de demandas de reparação que impactariam em resultado. A ausência de programas de compliance e as falhas na estrutura de governança afetariam diretamente a avaliação de risco corporativo e para eventuais operações de emissão de valores mobiliários. E tudo isso, claro, impactaria no valor das ações da RoyCo.

Isso não quer dizer que não haja empresas que consigam simular uma boa aparência ao investidor, mas que tenham graves problemas. Porém, conforme a qualidade dos programas de compliance aumenta, fica cada vez mais difícil abafar esses problemas. Succession me prendeu do início ao fim, pela sua produção, atuação primorosa e roteiro impecável. Mas a realidade é que empresas como a RoyCo estão condenadas a ficarem obsoletas. Ou, então, simplesmente ficarão reservadas para obras de ficção e séries de TV.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 06/06/2023*

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 06/06/2023*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### LIXO SE TORNA OPORTUNIDADE DE NEGÓCIOS EM PERNAMBUCO EM 2023

O papel de Ana Luiza Ferreira à frente da Semas-PE pode marcar um divisor de águas na forma como o estado vinha tratando, ano após ano, a questão ambiental e o lixo.

*Por Patricia Raposo*



**Central de Tratamento de Resíduos (CTR) Pernambuco na Região Metropolitana de Recife /Foto: divulgação**

Nos próximos meses, devem crescer as oportunidades de negócios em torno dos resíduos sólidos em Pernambuco. O estado teve quatro consórcios municipais habilitados no recente edital do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) de Resíduos Sólidos do Governo Federal e, após a fase de elaboração dos projetos, eles vão abrir licitação para a execução dos serviços.

Cada consórcio receberá R\$ 8 milhões do Fundo de Estruturação de Projetos (FEP), gerido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e pela Caixa Econômica Federal (CEF), para fazer seu projeto e este valor deverá ser ressarcidos pelas empresas vencedoras do certame. O modelo de operação terá formato semelhante ao das parcerias público privadas (PPP).

Como Pernambuco já zerou seus lixões, os projetos devem se concentrar no manejo de resíduos domiciliares, como coleta, transbordo, transporte, triagem, etc.

“Temos déficit de aterros e o custo para os municípios com a destinação (transporte) final dos resíduos é alto (já que eles precisam ser enviados a aterros distantes). Além disso, nossos índices de compostagem e de reciclagem são baixos. Então, há um campo grande para negócios e oportunidade econômicas”, explica a secretária de Meio Ambiente, Sustentabilidade e Fernando de Noronha (Semas-PE) do estado de Pernambuco, Ana Luiza Ferreira.

### **Nova etapa para o lixo**

A secretária diz que o estado cumpriu com o compromisso de zerar lixões, mas agora precisa passar para uma nova fase. E isso implica num olhar mais atento à logística reversa e ao estímulo à reciclagem.

Ana Luiza entende que é preciso valorizar os catadores de lixo, que são agentes importantes para a logística reversa. “São pessoas que têm um papel fundamental para estimular a reciclagem no seio da sociedade”, diz.

Outro ponto sobre o qual os projetos devem se debruçar é sobre a ampliação da oferta de aterros, já que Pernambuco é deficitário. Da mesma forma, a geração de biogás ou biometano nestes aterros é outro ponto de interesse.

“Os aterros são interessantes economicamente porque proporcionam receitas acessórias. A geração do biogás é uma delas”, ressalta Ana Luiza. “Mas precisamos que a receita do material reciclável seja tão expressiva quanto é a receita do biogás em relação a do aterro”, sustenta.

A secretária lembra que Pernambuco tem enterrado riquezas, porque não faz coleta seletiva, algo que precisa ser estimulado não só porque o lixo reciclado tem cada vez mais valor, mas porque enterrar tudo sem separação dificulta a geração de biogás ou biometano.

### **Uma nova ordem**

O papel de Ana Luiza Ferreira à frente da secretaria pode marcar um divisor de águas na forma como o estado vinha tratando, ano após ano, a questão ambiental. O que pesa a favor é não só o novo momento global, onde as práticas de ESG e sustentabilidade entraram na ordem do dia e fazem parte da narrativa de empresas globais e de grandes fundos de investimentos, mas a também formação de Ana Luiza.



**Ana Luíza Ferreira, Secretária de Meio Ambiente, Sustentabilidade e Fernando de Noronha. Foto: divulgação**

Bacharel em Administração de Empresas pela Fcap/Upe, mestre em Políticas Públicas pela Universidade da Geórgia e Doutora em Ciência Política pela UFPE, ela é certificada pelo Instituto CFA em Investimentos ESG, que são os investimentos que consideram o meio-ambiente, o social e a governança. Além disso, Ana Luiza vinha atuando desde 2009 com financiamento para investimentos de longo prazo.

Quando Raquel Lyra propôs a reforma administrativa de seu governo, elevou o grau de importância da pasta, que não só passou a abraçar o desenvolvimento sustentável como também Fernando de Noronha. A governadora deseja transformar o arquipélago em exemplo de gestão ambiental.

Com a reforma, a pasta passou a ter duas secretarias executivas em vez de uma: a de Meio Ambiente e a de Desenvolvimento Sustentável. Também saltou de três gerências gerais técnicas para 10 gerências gerais, e agregou a nova visão econômica sobre meio ambiente e sustentabilidade.



### ***Catadores de lixo serão tratados como agentes da logística reversa/Foto: Pixabay***

Hoje, a pasta dispõe, por exemplo, de um gerente geral de instrumentos financeiros, para ajudar na implementação do mercado de carbono e de modelos de pagamento por serviços ambientais em Pernambuco. Tem também a gerência geral de projetos especiais com foco em ESG, que vai trabalhar junto ao setor privado em torno dos investimentos sustentável.

Os créditos de carbono também são tema de ação da pasta, que nos próximos meses deve anunciar novidades nesta área. Pernambuco tem grande potencial de emissão, mas precisa organizar a casa. O estado detém 90 unidades de conservação, mas tem baixa capacidade para cuidar dessas áreas, porque há déficit de pessoal no CPRH, braço operacional da Semas-PE.

“Quando passamos a ter o ativo ambiental valorizado, temos a possibilidade de financiamentos, nacional ou internacional. Por isso, estamos buscando as melhores práticas dentro e fora do Brasil”, ressalta a secretária, que tem sido muito solicitada nos anúncios de novos investimentos no estado. Solicitação que tem partido dos investidores, cada vez mais comprometidos com a sustentabilidade.

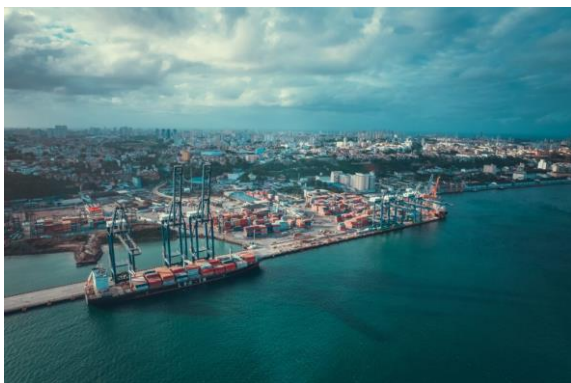
**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 06/06/2023**

### **TECON SALVADOR PASSAR OPERAR NOVO SERVIÇO DE CABOTAGEM**

Porto de Salvador integra a nova rota de Cabotagem da Log-In. Conquista amplia oportunidades para o fluxo de cargas do terminal com o Polo Industrial de Manaus e Sul do país.

**Por Patricia Raposo**



**Navio Log-In em operação de cabotagem no terminal de contêineres Porto de Salvador/Foto: divulgação Tecon Salvador**

O Tecon Salvador passa a contar com um novo serviço regular de cabotagem, o Expresso Amazonas. Disponibilizado pela Log-in Logística Intermodal, o serviço começou a operar este mês para atender às crescentes demandas da região Nordeste e Norte, sobretudo, na conexão direta com o Polo Industrial de Manaus (PIM), um dos destinos mais importantes para as cargas baianas.

Na cabotagem, que é o trânsito de navios entre portos da costa litorânea do mesmo país, a embarcação que sai do Porto de Salvador, faz escalas em Suape (PE) e Pecém (CE), no Nordeste, antes de chegar em Manaus (AM), no Norte do País.

Na saída de Manaus, a rota conta com uma navegação expressa até Santos (SP), sem escalas intermediárias, depois o Porto de Navegantes (SC), no Sul do Brasil, antes de retornar ao Porto de Salvador, terminal da capital baiana.

De acordo com a operadora, inicialmente, o serviço terá um navio descendo e outro subindo, com saídas quinzenais e embarques regulares. O diretor comercial da Log-In, Felipe Gurgel, ressalta: “Entendemos a necessidade dos clientes de Manaus e desenvolvemos uma solução logística rápida, eficiente, segura e sustentável, com escalas estrategicamente pensadas, maior capacidade e melhor transit time”.

Para Demir Lourenço, diretor-executivo do Tecon Salvador, a eficiência tecnológica, operacional e de segurança do terminal baiano, possibilitados a partir dos constantes investimentos em infraestrutura para aumentar a capacidade de atendimento, vem colocando a Bahia em posição diferenciada.



“A qualidade do serviço prestado, com a agilidade e a segurança necessários, tem credenciado o porto baiano a participar de rotas estratégicas para atender às demandas do mercado nacional e internacional. O novo serviço da Log-In tem essa sinergia no importante papel de levar mais agilidade, flexibilidade nas datas das escalas e maior oferta para o transporte de cargas, conectando Norte a Sul do Brasil”, avalia.

### **Cabotagem ganha reforço**

O Tecon Salvador, que uma unidade de negócios da Wilson Sons, tem ganhado relevância por conectar o Nordeste e o Norte do País ao comércio global de forma eficiente. A partir de julho, com a conclusão das obras permitindo uso dos guindastes novos na extensão inteira dos cais principais, o terminal terá capacidade de receber simultaneamente dois navios de até 366m, além de navios menores para operações de projetos e granel em seu cais de ligação.



### **Tecon Salvador**

Responsável pelo atendimento a mais de 470 navios ao ano e mais de 750 caminhões/dia, o terminal tem um moderno sistema de agendamento, sem filas de navios ou caminhões. “Para otimizar os processos, incluindo o gerenciamento de cargas em pátio e nos navios, contamos com softwares de gestão mundial”, explica Lourenço.

O terminal é, ainda, pioneiro no uso de equipamentos elétricos. “Todos os guindastes de cais e de pátio têm sistema de regeneração de energia, tecnologia capaz de acumular a energia gerada na descida da carga para reutilizar no próprio equipamento. Temos a mesma dedicação no que se refere ao nosso capital humano. Investimos fortemente na capacitação dos profissionais. Somente em 2022, foram 6.000 horas de treinamento, que resultaram na melhoria constante da eficiência operacional e satisfação dos clientes”, destaca Lourenço. A Wilson Sons, que está à frente do Tecon, é o maior operador de logística portuária e marítima do mercado brasileiro, com 185 anos de experiência.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 06/06/2023**

## **GRUPO URCA ENERGIA VAI INVESTIR R\$ 600 MILHÕES EM PROJETOS DE EXPANSÃO DE PRODUÇÃO DE BIOMETANO EM CINCO ESTADOS**

**Informações: PetroNotícias**



### **Marcel**

A líder na produção de biometano no país, com mais de 50% do mercado, a Gás Verde, do Grupo Urca Energia, comprou a empresa portuguesa ENC Energy e suas oito térmicas a biogás. Assim, a Gás Verde passa a atuar em mais cinco estados brasileiros: São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Pernambuco e Maranhão. As usinas, que atualmente produzem energia elétrica a partir de biogás, serão convertidas em unidades de biometano, num investimento total de R\$ 600 milhões até 2026, incluindo logística. Com a operação, a Gás Verde passa a processar, de imediato, 1 milhão de metros cúbicos/dia de biogás e consolida sua posição de liderança no mercado. Atualmente, a empresa produz 130 mil m<sup>3</sup>/dia a partir do Aterro Sanitário de Seropédica (RJ), o maior da América Latina. “Com esse projeto de expansão, a Gás Verde passa a oferecer a cada vez mais empresas uma solução definitiva para reduzir e até eliminar as emissões de Gases do Efeito Estufa (GEE), a partir de um combustível 100% renovável. Ou seja, seguimos firmes no nosso compromisso de apoiar a jornada NetZero dos nossos clientes, num mundo marcado pelo agravamento da crise climática”, declarou o CEO da Gás Verde, Marcel Jorand.

Marcel Jorand detalhou ainda que em 2023 a produção da Gás Verde em Seropédica será elevada para 170 mil m<sup>3</sup>/dia, chegando a 200 mil m<sup>3</sup>/dia em 2024. “A partir de 2025, as térmicas a biogás da Gás Verde, localizadas em São Luís (MA), Igarassu (PE), Nova Iguaçu (RJ) e São Gonçalo (RJ), também serão convertidas em unidades produtoras de biometano da Gás Verde. Com isso, em 2025, a companhia alcançará a marca de 470 mil m<sup>3</sup>/dia de biometano e, em 2026 chegará aos 580 mil m<sup>3</sup>/dia”, acrescentou.



O biometano é um combustível 100% renovável que reduz em 99,9% as emissões de gases de efeito estufa (GEE). Produzido a partir de biogás de resíduos de aterros sanitários, o biometano pode ser utilizado no processo produtivo de indústrias e para abastecer veículos, em substituição a todo tipo de combustível poluente, como o diesel, GLP, óleo combustível, gás natural e gasolina, por exemplo. O biocombustível produzido pela Gás Verde em Seropédica abastece grandes indústrias, como a siderúrgica Ternium e a fabricante de bebidas Ambev (primeira cervejaria movida 100% a biometano do país, localizada em

Cachoeira de Macacu), além de 40 postos de combustíveis no estado do Rio de Janeiro.

O Brasil tem potencial para atingir cerca de 117 milhões de Nm<sup>3</sup>/dia de biometano, o suficiente para substituir 70% do consumo de diesel no país. Com 100% de produção nacional, o biometano é um combustível inteiramente limpo e renovável e, além de praticamente zerar as emissões de gases de efeito estufa, tem a vantagem de ser imune às oscilações da taxa de câmbio e da cotação internacional do barril do petróleo. A Gás Verde construirá também a primeira usina de gás carbônico verde a partir de aterros sanitários, em Seropédica, no estado do RJ. A usina que já está em licenciamento, deve começar a operar em 2024, gerando 100 toneladas de gás carbônico verde por dia. O volume representa aproximadamente 10% do consumo diário do Brasil, cujo total é de 1.100 toneladas. O CO<sub>2</sub> verde é usado na indústria de alimentos e bebidas, nos processos de gaseificação de líquidos e congelamento de alimentos; na metalurgia, no tratamento térmico de soldas, e no setor de saneamento para o tratamento de efluentes.

Fonte: Mercoshipping Marítima Ltda

Data: 06/06/2023

### ALAGOAS É O SEXTO ESTADO DO NORDESTE A SER INCLUÍDO NA FUNCIONALIDADE VENDA DIGITAL, DA CDT

População alagoana pode fazer transações comerciais com outras 18 unidades da federação por meio da Carteira Digital de Trânsito, aplicativo do Ministério dos Transportes



**Além de Alagoas, Bahia, Ceará, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Sergipe já aderiram a funcionalidade. - Foto: Vosmar Rosa/MT**

Proprietários de veículos de Alagoas já podem vender e comprar veículos por meio da funcionalidade Venda Digital, da Carteira Digital de Trânsito (CDT), aplicativo da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) do Ministério dos Transportes. Pela CDT, não há necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel; a transação é confirmada

com o uso de assinatura digital do gov.br e biometria facial.



Com Alagoas, agora são seis os estados do Nordeste que oferecem a funcionalidade aos seus usuários. Os outros são Bahia, Ceará, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Sergipe. A Senatran articula a entrada dos departamentos de trânsito de Maranhão, Paraíba e Piauí para completar a região. A iniciativa, que promove a praticidade e a segurança nas transações de compra e venda de veículos, já totaliza 207 mil vendas de automóveis realizadas.

Conforme o secretário Nacional de Trânsito, Aduardo Catão, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) faz um trabalho de articulação junto aos estados para a funcionalidade chegar as 27 unidades federativas. “A funcionalidade é uma transformação necessária e benéfica para todos os envolvidos, proporcionando agilidade, segurança, transparência e sustentabilidade. Por isso é fundamental ampliar essa cobertura para todo o país e proporcionar comodidade ao motorista brasileiro”, explicou.

### **Funcionalidade**

A Venda Digital de Veículos surge como uma alternativa eficiente para desburocratizar os processos de Transferência de Propriedade de Veículos (ATPV-e) pelo vendedor e comprador. Com a tecnologia, fica possível a assinatura digital da Autorização, permitindo a comunicação automática da venda por meio do aplicativo CDT (App Store e Google Play), após a autorização do Detran de registro do veículo. O encerramento do processo ocorre com a vistoria do veículo no órgão de trânsito local.

Lançada em março de 2022 pelo Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, a tecnologia desenvolvida pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) permite realizar a transação comercial sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e o uso de biometria facial.

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

*Data: 06/06/2023*

## **DNIT COMPLETA 22 ANOS COM RECOMPOSIÇÃO ORÇAMENTÁRIA E PORTFÓLIO DE OBRAS ESTRUTURANTES**

Acumulado executado pela autarquia em 2023 se aproxima de R\$ 4 bilhões, tendo executado R\$ 1 bilhão só em maio

Fundado em 5 de junho de 2001, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) completou 22 anos nesta segunda-feira (5) com motivos para comemorar: além da retomada de quase 500 contratos paralisados, desde o início do ano o órgão executou quase R\$ 4 bilhões, dos quais R\$ 1,024 bilhão foi aplicado em maio. Graças a um orçamento de R\$ 22 bilhões, possibilitado devido à aprovação da Emenda Constitucional nº 126/2022, o Ministério dos Transportes tem garantido ao DNIT a oportunidade de retomar obras de infraestrutura importantes para o futuro do país.

“O Brasil é um país de dimensões continentais, com perspectivas de crescimento na exportação de commodities com ferro, grãos e proteínas animais. Por isso mesmo precisamos de investimentos robustos de infraestrutura para garantir o atendimento desses interesses nacionais”, destacou o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, na solenidade de comemoração ao aniversário da autarquia, em Brasília (DF).

Em sua participação, Santoro atribuiu a depreciação das rodovias federais à redução de recursos destinados à pasta nos últimos seis anos. “Sem os recursos necessários para atender aos anseios da população, os custos para recuperar as estradas é de três a quatro vezes maior do que seria caso não houvesse faltado manutenção. Precisamos garantir que isso não volte a ocorrer”, completou o secretário.



Além dele, participaram do evento o diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão, autoridades e servidores da autarquia. A cerimônia serviu ainda como oportunidade de agradecer aos cerca de dois mil servidores que trabalham pelas melhorias de rodovias e ferrovias de todo país.

### Legado

Entre algumas das obras estruturantes retomadas neste ano, graças a um maior investimento do Governo Federal no setor, estão a duplicação da Reta Tabajara, na BR-304 do Rio Grande do Norte; o contorno de Mestre Álvaro, na BR-101 no Espírito Santo; e a construção de pontes binacionais, como a ponte de Porto Xavier/San Javier, da segunda ponte de Foz de Iguaçu (PR) e a ponte sobre o Rio Ibicuí, no Rio Grande do Sul. Esses últimos, empreendimentos que buscam auxiliar a integração regional com países como Argentina, terceiro maior parceiro comercial do Brasil, atrás apenas da China e dos Estados Unidos.

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

*Data: 06/06/2023*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

### EDITORIAL – CAMINHÕES E A REDUÇÃO NA EMISSÃO DE POLUENTES

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

O anúncio do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e do vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, da Indústria, do Comércio e dos Serviços, Geraldo Alckmin, sobre os incentivos fiscais para a venda de veículos, é uma medida que merece destaque. A inclusão dos caminhões nesse programa do Governo é uma ação que trará benefícios significativos para o setor de transporte e o meio ambiente.

O anúncio ocorreu ontem, dia 5, como mostra reportagem publicada nesta edição do BE News.

A renovação da frota de caminhões é uma necessidade premente para o Brasil. Muitos veículos atualmente em circulação têm mais de 20 anos de idade, o que acarreta em problemas de segurança, eficiência energética e altos níveis de emissões poluentes. A inclusão dos caminhões nesse programa de incentivos é uma oportunidade valiosa para enfrentar essas questões.

Um dos principais pontos positivos dessa medida é a preocupação com a eficiência energética e a redução de poluentes. Os novos modelos de caminhões são projetados com tecnologias mais avançadas, motores mais eficientes e sistemas de controle de emissões mais rigorosos. Ao substituir os caminhões antigos por veículos mais modernos, vai se contribuir para a melhoria da qualidade do ar e para a redução dos impactos ambientais causados pelo setor de transporte.

Além disso, a inclusão dos caminhões nesse programa trará benefícios econômicos significativos. A indústria automotiva é um dos pilares da economia brasileira, representando cerca de 20% do setor industrial. No entanto, a capacidade ociosa das fábricas atinge alarmantes 50% devido à baixa demanda. Os incentivos à venda de caminhões irão estimular a produção e aquecer o setor, gerando empregos e impulsionando a economia.

É importante ressaltar que o programa do governo leva em consideração não apenas o preço dos veículos, mas também a eficiência energética e a densidade industrial no País. Essa abordagem equilibrada e criteriosa garante que os benefícios fiscais sejam concedidos de forma justa e que a indústria nacional seja fortalecida.

Para garantir a sustentabilidade dessas medidas, é fundamental que o Governo estabeleça um planejamento adequado e uma gestão eficiente dos recursos disponíveis. O orçamento de R\$ 1,5 bilhão reservado para o programa deve ser utilizado de forma responsável e transparente,



assegurando que as metas sejam alcançadas e que o programa possa ser estendido pelo tempo necessário para atingir seus objetivos.

Em suma, os incentivos à venda de caminhões propostos pelo Governo são uma medida acertada e essencial para promover a renovação da frota e a redução de poluentes. Essa iniciativa trará benefícios tanto para o setor de transporte quanto para o meio ambiente, impulsionando a economia, gerando empregos e contribuindo para um futuro mais sustentável. Cabe à sociedade apoiar e acompanhar de perto a implementação dessas medidas, assegurando que seus resultados sejam efetivos e duradouros.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/06/2023**

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

#### **BRASIL-ARGENTINA 1**

A concessão da Ponte São Borja-São Tomé - importante ligação rodoviária entre Brasil e Argentina, por onde passam 30% do comércio entre os dois países - será debatida pela secretária nacional de Transporte Rodoviário, do Ministério dos Transportes, Viviane Esse, com representantes do governo argentino de amanhã, dia 7, até sábado, dia 10, em Buenos Aires. Viviane é a representante brasileira na Comissão Mista Argentina-Brasil (Comab).

#### **BRASIL-ARGENTINA 2**

Construída sobre o Rio Uruguai e com 1,4 quilômetro de extensão, a ponte é administrada atualmente pelo consórcio Mercovia S/A. A concessão foi prorrogada durante a pandemia de covid-19 e terminará no próximo mês de agosto. Em recente reunião para tratar do tema, a secretária nacional de Transporte Rodoviário afirmou que o contrato deve ser renovado por pelo menos um ano, de modo a garantir a continuidade do serviço. Tal opção acabaria afastando, por hora, a possibilidade de se estazar a ponte, como propôs o governo da Argentina.

#### **ANTAQ EM DEBATE**

O funcionamento e as prioridades da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para este ano serão discutidos pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados amanhã, dia 7, às 9 horas, em audiência no Congresso Nacional. A sessão contará com a participação do diretor geral da Antaq, Eduardo Nery. Essa pauta foi proposta pelo próprio presidente da Comissão, o deputado federal Cezinha de Madureira (PSD-SP).

#### **COMISSÕES LOCAIS 1**

A Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos) instituiu nove unidades locais, cada uma voltada a um complexo portuário específico. Foram criadas comissões locais para Santos (SP), Fortaleza (CE), Salvador (BA)/Aratu (BA)/ Ilhéus (BA), Natal (RN)/ Terminal de Areia Branca (RN)/Maceió (AL), Cabedelo (PB), Rio Grande (RS), Itajaí (SC), Paranaguá (PR) e Pecém (CE). Elas terão caráter temporário e serão mandadas por até 12 meses.

#### **COMISSÕES LOCAIS 2**

A formalização das comissões locais das Autoridades nos Portos consta da Resolução n. 15 da Conaportos, assinado pelo secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão. O documento, com data do dia 11 do mês passado, só foi publicado na edição dessa segunda-feira do Diário Oficial da União (DOU).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/06/2023**

### **NACIONAL - PORTOS MOVIMENTAM MAIS DE 98 MILHÕES DE TONELADAS EM ABRIL**

Aumento foi de 1,91% em comparação com o período de janeiro a abril do ano passado

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



**Com 10,9 milhões de toneladas, o Porto de Santos foi o responsável por 32% de toda a movimentação portuária pública ao longo de abril Crédito: Divulgação/APS/arquivo**

O setor portuário apresentou um saldo positivo no primeiro trimestre deste ano. Segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), foram movimentadas 98,6 milhões de toneladas em abril.

O aumento foi de 1,91% em comparação com o período de janeiro a abril do ano passado. De acordo com a Antaq, o impulso foi causado pelo minério de ferro e de soja com 27,4 milhões e 18 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente.

O petróleo fechou o pódio das mercadorias que movimentaram mais de 10 milhões de toneladas no mês, com 15,46 milhões de toneladas movimentadas.

O superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade, José Renato Fialho, ressaltou que o primeiro quadrimestre do ano passado não foi bom, mas em 2023 tem apresentado números melhores.

“Está mostrando que podemos chegar a um recorde esse ano de movimentação. É um destaque que o carregamento de soja está um pouco atrasado, então a tendência da soja que já melhorou no mês de abril é que ela continue melhorando nos próximos meses”, explicou.

O superintendente também apontou que a política que está sendo reforçada de arrendamento portuário é imprescindível para o crescimento do setor. “É fundamental que a gente continue com esse processo de arrendamento de novas áreas para que tenhamos mais disponibilidade na infraestrutura, para que a gente possa se movimentar com mais eficiência com uma redução de custos”, afirmou.

A implementação da política da BR do Mar também é uma expectativa para o especialista no setor. O projeto que foi sancionado no ano passado visa “estimular o uso da cabotagem, aumentar a frota nacional e equilibrar a matriz de transportes brasileira”.

José Renato Fialho lembra que a medida vai proporcionar um aumento no transporte de contêineres que foi um destaque negativo este ano, com uma redução em relação ao ano passado. “A gente acredita que a BR do Mar pode ajudar a reverter esse cenário”.

No primeiro trimestre deste ano, a Santos Brasil, por exemplo, movimentou 16% a menos contêineres no Porto de Santos no mês de março e 14% a menos no primeiro trimestre. Comparado com março de 2022, a queda foi de 95,3%.

### Porto de Santos em destaque

O Porto de Santos (SP) foi destaque no levantamento da Antaq. Ele movimentou 10,9 milhões de toneladas e superou o Terminal de Ponta da Madeira (MA) se tornando a instalação com maior movimento no mês de abril. O local foi o responsável por 32% de toda a movimentação portuária pública ao longo do mês.

José Renato Fialho ressaltou o saldo positivo do Porto de Santos. “É um porto público que depois de muito tempo aparece como o principal porto na movimentação”, disse. O porto santista é visado

pelos empresários do setor a favor de sua privatização ““É justo tanto o interesse na privatização quanto o interesse de quem entende que o porto tem que permanecer público”, finalizou.

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, nega a possibilidade de vender o local. No Tribunal de Contas da União (TCU) está parado um processo sobre a privatização do local. A última movimentação na matéria foi no dia 22 de março quando o tribunal decidiu adiar por sessenta dias a análise do processo.

O TCU vai questionar o Governo Federal se existe a intenção de dar continuidade ao projeto de privatizar o porto santista. “Após a troca de governo, algumas autoridades reportaram em entrevistas a perda de interesse do governo federal no projeto. Óbvio que eu não conheço a posição do ministro Márcio França, mas ele tem dito, pelo menos é o que leio na mídia, que o projeto de desestatização seria abandonado pelo Governo”, afirmou o ministro Benjamin Zymler.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/06/2023**

## NACIONAL - BRASIL EXPORT LANÇA INSTITUTO SOCIAL NESTA MANHÃ

Entidade vai desenvolver e apoiar ações sociais voltadas principalmente para crianças e jovens com deficiência, atuando em todo o País

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



**Instituto Social Brasil Export promoverá e auxiliará ações voltadas aos primeiros anos de vida das crianças com deficiência, afirmou o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião.**

O Brasil Export, maior fórum de debates sobre portos, transportes e infraestrutura do País, passará a promover e a apoiar ações sociais, especialmente programas voltados a crianças e adolescentes com deficiência. Essas iniciativas serão coordenadas pelo Instituto Social Brasil Export (Isbe), que será fundado hoje, dia 6, às 11 horas, em evento na sede da Associação Comercial de Santos (ACS), em Santos (SP). A cerimônia reunirá autoridades e lideranças empresariais apoiadoras da iniciativa.

O instituto vai trabalhar tanto no desenvolvimento de projetos sociais como apoiará programas de outras entidades. E atuará em todas as regiões do País, como o próprio Brasil Export faz a partir de seus fóruns regionais, explicou o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, que idealizou o Isbe junto com sua esposa, Fabíola de Souza, que presidirá a entidade.

De acordo com Julião, o Instituto Social Brasil Export terá como um de seus focos ações voltadas a crianças com deficiência nos primeiros anos de vida, na denominada “fase de ouro”, quando uma maior realização de terapias pode ajudar em um maior desenvolvimento. Também reforçará a importância do atendimento familiar e a inserção das pessoas com deficiência (PCD) no mercado de trabalho, principalmente no portuário e logístico.

“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”, destacou o empresário.

Parte de sua estratégia de atuação, o Instituto Social Brasil Export e o Brasil Export também vão promover, anualmente, um fórum de debates sobre políticas públicas de inclusão às PCD e projetos sociais destinados a esse público. A primeira edição ocorrerá no próximo ano, em Brasília.

### Projeto

O primeiro projeto apoiado pelo Isbe será o Porto para o Futuro, desenvolvido pelo Instituto Amigu e pelo Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps) de Santos. A iniciativa é uma ação de inclusão sociodigital na região de Santos (SP), voltada a jovens de famílias de baixa renda.

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

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/06/2023

### NACIONAL - GOVERNO ANUNCIA PROGRAMA PARA ALAVANCAR INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Carros que custam até R\$ 120 mil podem ter descontos entre R\$ 2 mil e R\$ 8 mil. Caminhões e ônibus, de R\$ 33,6 mil a R\$ 99,4 mil

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

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento e da Indústria, Geraldo Alckmin, anunciaram ontem (5) incentivos fiscais para a venda de ônibus, caminhões e carros. O programa visa reduzir os preços dos veículos e aquecer o setor da indústria automotiva.



**O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, fez o anúncio do programa ao lado do vice-presidente e ministro do Comércio e Indústria, Geraldo Alckmin**  
Crédito: Joédson Alves/Agência Brasil

Segundo Haddad, os carros que custam até R\$ 120 mil podem ter descontos que variam entre R\$ 2 mil e R\$ 8 mil. Já os descontos nos impostos para caminhões e ônibus vão de R\$ 33,6 mil a R\$ 99,4 mil no preço final.

A isenção vai ser definida por três fatores: preço, eficiência energética e densidade industrial no país. Quanto menor for o valor do veículo; quanto menor for a emissão de poluentes; e quanto maior for a produção de peças em fábricas brasileiras será maior o desconto na tributação.

As medidas valerão por quatro meses ou até o esgotamento do orçamento de R\$ 1,5 bilhão reservado pelo Governo para o programa.

“Quando bater em R\$ 1,5 bilhão do crédito, o programa estará encerrado. Então, ele vai até R\$ 1,5 bilhão e vai ser mantido em R\$ 1,5 bilhão, seja por uma semana ou seis meses. Isso vai estimular a concorrência entre as montadoras”, explicou Fernando Haddad.

O primeiro plano do Governo era reservar apenas R\$ 500 milhões para o projeto, mas a equipe econômica decidiu ampliar o subsídio. “Sendo R\$ 500 milhões para automóveis baratos e pouco poluentes, R\$ 700 milhões para caminhões e R\$ 300 milhões para vans e ônibus”, detalhou Haddad.



Alckmin explicou que entre os objetivos do programa está renovar a frota de ônibus e caminhões com mais de 20 anos de idade. Para isso, os proprietários terão que apresentar o documento do veículo antigo para obter um novo.

Segundo Haddad, essa metodologia foi pensada para ajudar os autônomos que teriam dificuldade de vender seus veículos antigos para adquirir um novo.

Os autônomos serão priorizados nos primeiros dias do programa. Alckmin destacou que a indústria automotiva representa cerca de 20% do setor industrial no país, mas está com 50% da capacidade instalada ociosa nas fábricas, por causa da baixa demanda.

O anúncio de Alckmin tem as mesmas diretrizes do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária, o Renovar, que foi regulamentado pelo ex-presidente Jair Bolsonaro no ano passado. Porém, ele não confirmou o programa com o Ministério da Fazenda para implementar o programa envolvendo o Renovar.

Para reverter as perdas de arrecadação, o Governo pretende contar com a receita da cobrança de impostos federais sobre o diesel de forma parcelada com 50% da alíquota, voltando a ser cobrada a partir de setembro. Os 50% restantes serão cobrados em janeiro de 2024.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/06/2023

## REGIÃO SUL - SETOR PORTUÁRIO FAZ ARRECADAÇÃO DE ISS EM PARANAGUÁ SALTAR 76%

Números referentes a 2022 também foram expressivos em Antonina, com aumento de 24%

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



**Segundo a Prefeitura de Paranaguá, em 2022, 57% do total do ISS arrecadado pelo município, que é proveniente de diversas fontes, têm relação direta com o porto Crédito: Rodrigo Félix Leal**

O município de Paranaguá (PR) teve um aumento de 76% em 2022 na arrecadação do Imposto Sobre Serviços (ISS) na participação do setor portuário. Já em Antonina, a contribuição do setor no ISS registrou alta de 24% em 2022 em comparação com o ano passado. Os expressivos

números de movimentação de cargas contribuíram diretamente na alta de arrecadação nas duas cidades.

Em Paranaguá, 2021 teve a arrecadação de R\$ 96,5 milhões, enquanto que em 2022 saltou para R\$ 169 milhões. Segundo a Secretaria Municipal da Fazenda, a arrecadação total da Prefeitura chegou a R\$ 881 milhões em 2022 (soma de todos os tributos), ou seja, R\$ 1 em cada R\$ 5 arrecadados pelo município tiveram origem em empresas portuárias.

O ISS é um tributo que incide na prestação de serviços realizada por empresas e profissionais autônomos e é recolhido diretamente pelos municípios.

Ainda segundo a Prefeitura, 57% do total do ISS arrecadado pelo município, que é proveniente de diversas fontes, têm relação direta com o porto. Em 2022, foram R\$ 296 milhões, sendo R\$ 169 milhões da atividade portuária.

“Fica evidente a importância dessa atividade para o desenvolvimento de nossa cidade, uma vez que o produto de tal arrecadação reflete diretamente na qualidade de vida da população, proporcionando

mais investimento em saúde, educação, infraestrutura entre outros benefícios”, afirmou Maurício Coutinho, secretário da Fazenda de Paranaguá.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, destaca a importância do setor portuário para o orçamento dos municípios.

“A cada ano a participação do setor na arrecadação de impostos aumenta consideravelmente e reforça o caixa dos municípios para investimentos voltados à população”, analisou.

Em 2022, os portos de Paranaguá e Antonina movimentaram ao todo 58,4 milhões de toneladas. Este foi o maior número já registrado da companhia pública.

A participação do setor portuário em termos do ISS em Antonina saltou de R\$ 4,5 milhões em 2021 para R\$ 5,6 milhões no ano passado. Além disso, a atividade portuária se destaca entre os setores que pagam o imposto, com 6% de participação sobre a arrecadação total do município.

Para o prefeito de Antonina, José Paulo Vieira Azim (PSD), a atividade portuária contribui diretamente no pagamento das despesas do município e impacta na economia local.

“A atividade portuária é responsável por pouco mais da metade do ISS arrecadado pelo município. Além disso, gera centenas de empregos diretos e indiretos que beneficiam muitas famílias que dela tiram seu sustento”, ressalta.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/06/2023**

## REGIÃO SUL - TECON SANTA CLARA REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NA HISTÓRIA

No mês de março, foram movimentados 4.765 TEU no terminal gaúcho, o equivalente a pouco mais de 31 mil toneladas

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



**Até então, o maior volume movimentado pelo Tecon Santa Clara havia sido em outubro de 2018, com 4.510 TEU, 5,6% inferior ao novo recorde Crédito: Divulgação/Jorgito Santos**

O Tecon Santa Clara, terminal de contêineres de navegação interior localizado no município de Triunfo, no Rio Grande do Sul, registrou no mês de março o maior volume movimentado de cargas desde o início de suas operações. Foram 4.765 TEU (unidade correspondente

a um contêiner de 20 pés) movimentados, o equivalente a 2.539 contêineres e pouco mais de 31 mil toneladas movimentadas. Segundo a Wilson Sons, percentualmente, representa um aumento de 5% em contêineres e de 15% em toneladas.

Este é o maior índice transportado de cargas no terminal desde outubro de 2016, quando a parceria entre Wilson Sons e Braskem reativou o Píer IV e retomou o transporte de carga pelo Rio Jacuí entre Triunfo e o Porto do Rio Grande.

Até então, o maior volume havia sido em outubro de 2018 (4.510 TEU, 2418 contêineres ou 27.044 toneladas), 5,6% inferior ao novo recorde registrado.



Localizado estrategicamente no Polo Petroquímico de Triunfo, o Tecon Santa Clara realiza o transporte multimodal de cargas de importação, exportação e cabotagem. Conta com duas barcas e quatro escalas semanais no Tecon Rio Grande, levando a carga gaúcha para o mundo.

Recentemente, a Wilson Sons ampliou em 33% a sua capacidade operacional com a inclusão da barca Guaíba de 160 TEU, em substituição da antiga de 120 TEU.

A Wilson Sons credita os bons resultados obtidos no Tecon Santa Clara ao longo de seus quase sete anos de operação nos investimentos feitos pela companhia, que aposta na eficiência do modal hidroviário e valoriza sua pegada sustentável. Um estudo realizado pela empresa mostrou que o transporte de contêineres via Tecon Santa Clara pode reduzir em mais de 80% a emissão de gases do efeito estufa se comparado com o transporte rodoviário.

Para o diretor-presidente do Tecon Rio Grande, Paulo Bertinelli, o terminal de Santa Clara tem conquistado bons números devido a questões que envolvem eficiência, serviços, otimização logística e sustentabilidade.

“Este resultado se deve a um dedicado trabalho da área comercial junto aos clientes do Rio Grande do Sul, enaltecendo todos os benefícios que o modal hidroviário oferece, como segurança, sustentabilidade, regularidade, por meio de quatro escalas semanais e competitividade. Desde 2016, quando retomamos a operação, desenvolvemos diversas estratégias para demonstrar ao mercado as vantagens da navegação interior e hoje temos muitos clientes satisfeitos com essa operação. Além disso, a eficácia do projeto é uma realidade, o foco dos clientes na redução de emissões de gases de efeito estufa cresce constantemente, nos permitindo almejar uma evolução sustentável da operação”, analisou.

Em 2022, o Tecon Santa Clara foi destacado como um dos melhores do Brasil pelo Ministério da Infraestrutura no Prêmio Portos Brasil, na categoria Movimentação de Contêineres em Terminais Privados.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 06/06/2023*

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

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



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

**NORDESTE EXPORT 2023**  
19 DE JUNHO  
a partir das 15 horas

**PRESENCAS CONFIRMADAS**

**Ministro Vital do Rêgo Filho**  
Vice-Presidente do TCU

**Dra. Morgana de Almeida Richa**  
Ministra do TST

**Dr. Alexandre Luiz Ramos**  
Ministro do TST

**Dr. Celso Peel**  
Desembargador do TRT/SP

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

Patrocinador: ABTP, FENOP, GALLOTTI, MENDES & BRACK, NUN, MEYER & MARQUES, SALOMÃO, SANTOS BRASIL, TIL, ABDPM, BRASIL EXPORT, Una

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 06/06/2023

## REGIÃO SUDESTE - EMPRESA DO SETOR PORTUÁRIO PLANTA MUDAS NO JARDIM DA ORLA DE SANTOS

ADM irá fazer o plantio de 25 mil árvores em todo o Brasil, em alusão aos 25 anos de atuação da empresa no país

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



*O plantio das mudas foi feito no jardim da orla da praia da Aparecida e contou com a participação de funcionários e colaboradores da ADM Crédito: Reprodução/Instagram/Bruno Orlandi*

*“Hoje todos os esforços foram conjugados para o mesmo fim: fazer a grandeza do Porto ser refletida no meio ambiente”*

*Bruno Orlandi,  
secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos*

O Dia Mundial do Meio Ambiente, celebrado ontem (5), foi marcado por diversas atividades na cidade de Santos (SP). E uma delas envolveu o plantio de

mudas de árvores frutíferas no jardim da orla da praia da Aparecida, realizada pela empresa ADM do Brasil, que atua no Porto de Santos.

O evento, realizado pela manhã, contou com a participação de funcionários e colaboradores da companhia, que ajudaram no plantio.

Entre as autoridades presentes estavam o secretário municipal de Meio Ambiente, Marcos Libório; do secretário municipal de Assuntos Portuários e Emprego, Bruno Orlandi; e do gerente de Relações Portuárias e Sindicais da ADM, Leonardo Ribeiro.

Em suas contas nas redes sociais, Orlandi falou sobre a importância de uma ação como essa para o estreitamento da relação porto-cidade.

“A gente sabe que o Porto tem um grande desafio. A cidade, o meio ambiente, a iniciativa privada... E hoje todos os esforços foram conjugados para o mesmo fim: fazer a grandeza do Porto (ser) refletida no meio ambiente”, disse o secretário. “Com diretrizes de ESG, com a Prefeitura de Santos fazendo política pública de qualidade, e aqui mostrando que Porto, iniciativa privada, poder público e meio ambiente caminham de mãos dadas com o objetivo de dar uma qualidade de vida melhor para todo cidadão santista”, concluiu.

A iniciativa da ADM está sendo colocada em prática em todo o país, com o plantio de 25 mil mudas, em alusão aos 25 anos de atuação da empresa no Brasil. Em Santos, serão 3 mil mudas de árvores nativas da região da Baixada Santista.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/06/2023**

## REGIÃO NORDESTE - SUAPE LANÇA SISTEMA AGROFLORESTAL PARA GERAR ALIMENTOS PARA COMUNIDADES DO COMPLEXO

O anúncio foi feito ontem, durante evento alusivo ao Dia Mundial do Meio Ambiente

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



**O Complexo de Suape também promoveu ontem a entrega de quintais ecoprodutivos às comunidades do território do entorno do porto Crédito: Divulgação/Complexo de Suape**

Com o objetivo de fomentar a realização de práticas sustentáveis em áreas da Zona de Preservação Ecológica (ZPEC), o Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) lançou ontem (5), no Dia Mundial do Meio Ambiente, o projeto Sistema Agroflorestal.

O anúncio aconteceu durante evento realizado no auditório do edifício-sede da estatal e contou com a participação do diretor-presidente, Marcio Guiot; de diretores e colaboradores do atracadouro; de lideranças do segmento ambiental e das comunidades; e de representantes de empresas parceiras do complexo. A programação continua hoje (6) e amanhã (7).

Os sistemas agroflorestais são uma forma de uso do solo que combina, em uma mesma área e em um determinado tempo, o cultivo de espécies arbóreas, arbustivas, frutíferas, madeiráveis ou adubadoras.

A iniciativa propõe um desafio na execução de práticas sustentáveis em áreas da Zona de Preservação Ecológica, em que o modelo produtivo ou o modo de vida das comunidades apresentem comunhão com a natureza e que seja possível fomentar práticas sustentáveis sem agressão ao bioma.

Durante a abertura do evento, Marcio Guiot ressaltou a importância das pautas conectadas à Agenda ESG (sigla em inglês para gestão ambiental, social e de governança), afirmando que a sustentabilidade está no centro das estratégias do Porto de Suape.

“Nesta semana tão importante para a sociedade, em que as empresas e órgãos públicos param para refletir sobre os impactos ao meio ambiente, enfatizamos nosso compromisso com o desenvolvimento econômico sustentável”, afirmou.

O primeiro dia da programação teve um debate sobre os Sistemas Agroflorestais (SAFs), com a participação de representantes da entidade Cáritas Regional Nordeste 2; da Cooperativa Agrícola de Assistência e Serviços; Geraldo Marinho, arquiteto e urbanista; de Arioswan Barbosa, engenheiro agrônomo; e de José Grilo, da instituição Reflore Brasil.

### Quintais

Na manhã de ontem, houve também a entrega de quintais ecoprodutivos às comunidades do território do entorno do porto.

O evento foi no Habitacional Nova Vila Claudete, no Cabo de Santo Agostinho, onde Suape mantém um Laboratório de Ecotecnologias.

Com a entrega, o atracadouro formaliza a finalização do contrato com a Cáritas Brasileira Regional Nordeste 2, instituição contratada para viabilizar 300 quintais para as comunidades de sete municípios do território estratégico de Suape (Cabo, Escada, Ipojuca, Moreno, Ribeirão, Rio Formoso e Sirinhaém).

A ação tem por objetivo garantir a segurança alimentar e fomentar a geração de renda de famílias que vivem em situação de vulnerabilidade social.

Hoje haverá palestras abordando temas como o programa Carbono Neutro de Suape; WayCarbon/ICLEI; e APNE – Dados estimados do estoque CO2 Suape.

Amanhã (7), será lançada a terceira edição do Selo Terminal Amigo dos Oceanos, em celebração ao Dia Mundial dos Oceanos (dia 8 de junho).

A iniciativa faz parte da Agenda Azul e tem por objetivo incentivar as boas práticas ambientais por parte dos terminais arrendatários do porto organizado. Serão avaliados 22 critérios que contemplam a gestão ambiental portuária, incluindo o uso de água e energia e práticas de combate ao descarte do lixo no mar.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/06/2023

## REGIÃO NORDESTE - PORTOS DA BAHIA TÊM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE ABRIL

Complexo de Aratu-Cadeias se destacou com crescimento de 10,3% no período

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



**O Porto de Aratu-Cadeias operou em abril mais de 644 mil toneladas, ante as 581 mil toneladas registradas no mesmo período do ano passado**  
**Crédito: Divulgação/Codeba**

Os três portos administrados pela Companhia das Docas da

Bahia (Codeba) movimentaram no mês de abril mais de 1 milhão de toneladas (1.067.190), o que representa um crescimento de 5,37%, em relação ao mesmo período de 2022, quando foram movimentadas 1.012.774 toneladas.

O destaque ficou com o Porto de Aratu-Candeias, que operou no período mais de 644 mil toneladas, aumento de 10,3% ante o mesmo mês do ano passado, que fechou com 581 mil toneladas.

O Porto de Salvador movimentou 399.650 toneladas, acréscimo de 3,06%, em relação ao mês de abril de 2022, quando foram movimentadas 387.786 toneladas.

Já o Porto de Ilhéus apresentou um crescimento de 39,96% na movimentação acumulada em 2023, com 142.858 toneladas até abril deste ano. Em 2022, o mesmo período fechou com 102.069 toneladas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/06/2023**

## PORTUGAL - LIVE DEBATERÁ COMÉRCIO EXTERIOR ENTRE BRASIL E PORTUGAL

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

O potencial do comércio entre Brasil e Portugal e estratégias para seu desenvolvimento serão debatidos na live Os desafios do crescimento do comércio exterior entre Brasil e Portugal, a ser realizada pelo conselho do Portugal Export amanhã, dia 7, às 10 horas. O debate será transmitido pelo portal BE News ([www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)) e pelo canal do Youtube do BE News. O evento terá a participação do ex-ministro da Infraestrutura Marcelo Sampaio, do ministro conselheiro da Embaixada do Brasil em Portugal Olympio Faissol Pinto Júnior, do diretor-executivo da Rangel Logistics, Mario Silva, e do presidente do Porto de Sines, José Luis Cacho. O Portugal Export é o fórum internacional do Brasil Export voltado ao debate sobre os setores de infraestrutura e comércio exterior da nação europeia.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/06/2023**

## OPINIÃO – ARTIGOS - O MEIO AMBIENTE EXISTE



### 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  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)



O negacionismo é tão frequente que, por vezes, podemos nos indagar se realmente existe algo que possamos chamar de meio ambiente. As máquinas que produzem o caos e reprogramam a nossa mente e o mundo, como analisado por Max Fisher, têm focado nas matrizes de ódio, voltadas para críticas e destruições, e não para as construções, preservações ou evoluções. Acontece que a Amazônia existe e a sua diversidade é importante para o planeta. Ir além do entendimento e do



aumento de consciência, passando para a realização de políticas públicas, é algo que precisa ser feito.

Mesmo que tenhamos tido o Plano Amazônia Sustentável, assinado desde 2008, e o Polo Industrial de Manaus (PIM), percebido como parte importante dos motivadores para um Amazonas mais verde em estudo de 2009, de autoria de Alexandre Rivas, José Aroudo Mota e José Alberto da Costa Machado, seguimos tendo críticas que levam à destruição da indústria e da floresta. Há ainda a atração cega para riquezas minerais e extrativistas da Amazônia, que também levam a uma destruição continuada, sob um falso manto sustentável.

Não é percebido como um dilema moral a destruição do ambiente para combater a fome. O problema é que o aniquilamento da floresta tem sido em meio a uma abundância de oportunidades. O que incomoda a quem reflete sobre a Amazônia é que a maior parte dos debates desrespeita a realidade natural ou os sucessos relativos já obtidos. O caminho preferido para os protetores da natureza é nada fazer e a rota do progresso para os que se dizem defensores das pessoas é ignorar o meio ambiente e os habitantes da região, sejam os povos originários, sejam ribeirinhos ou os trabalhadores da indústria ou ainda os empresários locais.

Precisamos encontrar um caminho de convergência que não seja a falsa sustentabilidade, conhecida como “green wash”. Afinal, não há agricultura extensiva e sustentável destruindo o bioma Amazônico. Por outro lado, não há desenvolvimento humano sem infraestrutura ou atividades econômicas. O desencontro das políticas públicas de longo prazo tem levado a uma destruição desenfreada do meio ambiente Amazônico, como se ele não existisse.

Para Niro Higuchi, pesquisador do Laboratório de Manejo Florestal (LMF) do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), é possível neutralizar o carbono do PIM. Mas, para os reguladores, ainda não há uma rota de Processos Produtivos Básicos (PPBs) para a produção industrial vinculada com insumos amazônicos. É necessário abrir as duas trilhas e se abster de olhar para estudos que indicam sustentabilidade na extração de minérios ou produção de gado na Amazônia. Enquanto não houver convergência de alguma geração de riqueza com a floresta em pé e o meio ambiente respeitado, teremos a contínua tentativa de desarticulação de políticas públicas.

Enquanto os especialistas em meio ambiente ficarem sectários em suas posições, teremos uma continuada vitória política daqueles que detratam a tudo e a todos. O caminho do meio certamente não será pelo extrativismo, mas têm feito falta os ambientalistas apoiando a indústria e a ciência em Manaus. Assim como aqueles que se dizem defensores da Amazônia, mas que atuam na proteção da floresta, têm feito falta. Proteger a Amazônia sem proteger a floresta é uma falácia, tal qual será um erro não ter atividades econômicas para quem vive nas cidades amazônicas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/06/2023**



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

### **BTP É ELEITA FORNECEDORA DO ANO EM SERVIÇOS ADUANEIROS PELA HYUNDAI**

**Informações: Brasil Terminal Portuário (5 de junho de 2023)**

No ano em que completa 10 anos de operações, a Brasil Terminal Portuário (BTP) foi premiada pela Hyundai Motor Américas Central e do Sul como a melhor fornecedora do ano na categoria Excelência em Serviços Aduaneiros. O prêmio ‘Melhores Fornecedores do Ano’, promovido pela montadora, está na décima edição e reconhece, anualmente, as empresas com melhor desempenho e qualidade na entrega de produtos e de serviços prestados.



Para o CEO da BTP, Ricardo Arten, o reconhecimento é um marco na história da empresa e uma conquista dos mais de 1.500 colaboradores do terminal de contêineres. “Este prêmio é resultado de um trabalho contínuo alinhado à cultura centrada no cliente. É uma indicação de que estamos no caminho certo ao buscarmos soluções diferenciadas que agreguem valor para os nossos clientes”, afirma.

O diretor Comercial e Marketing da BTP, Claudio Oliveira, complementa que todas as equipes, do Comercial a Operação, trabalham com esse propósito de excelência. “Contamos com um Programa Interno de Embaixadores de Customer Experience que tem, justamente, o objetivo de disseminar a nossa cultura centrada no cliente entre todos os profissionais”, explica.

Para Airtou Cousseau, presidente e CEO da Hyundai Motor Brasil e da Hyundai Motor para a Região das Américas Central e do Sul, a premiação anual dos fornecedores é importante para o reconhecimento do bom desempenho dos parceiros de negócios e para o alinhamento de expectativas em conjunto. “Além disso, é uma grande oportunidade para discutirmos estratégias para superar juntos os desafios atuais e futuros da indústria automotiva”, diz.

A BTP, considerada o maior terminal de contêineres da América do Sul, foi a única empresa do setor portuário premiada na décima edição do ‘Melhores Fornecedores do Ano’. A cerimônia de entrega do troféu foi realizada em 11 de maio, em Atibaia (SP), durante o seminário anual da fabricante sul-coreana.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 06/06/2023*

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 06/06/2023*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### LULA VETA DISPENSA DE ESTUDOS AMBIENTAIS PARA LINHAS DE TRANSMISSÃO E GASODUTOS

A votação da MP 1150 foi motivo de desgaste entre Câmara e Senado, que usou um dispositivo para derrubar "jabutis"

*Por epbr 6 de junho de 2023 Em Congresso, Meio ambiente, Mercado de gás, Setor elétrico*



#### ***Linhas de transmissão de energia em área urbana*** ***(Foto Agência Brasil)***

O presidente Lula confirmou ontem (6/6) os vetos à MP 1150, derrubando artigos que reduziam as exigências ambientais para o licenciamento, entre outros pontos, de instalação de linhas de transmissão e gasodutos.

O texto original regulamentava o Programa de Regularização Ambiental (PRA). Na Câmara dos Deputados, foi emendado para alterar regras que,

no entendimento do governo federal e ambientalistas, iriam favorecer o desmatamento na Mata Atlântica.

A votação da MP 1150 foi motivo de desgaste entre Câmara e Senado, casa que usou um dispositivo para derrubar os artigos que não constavam no texto original da medida provisória.

Os senadores declararam impugnadas várias modificações que flexibilizaram a legislação ambiental. Diferentemente de uma alteração do texto, os trechos impugnados no Senado são ignorados, sem votação. É um mecanismo para derrubar “jabutis”.

A impugnação não foi reconhecida pela Câmara dos Deputados, que considerou as mudanças como emendas e rejeitou as alterações do Senado Federal.

O veto havia sido prometido pela ministra do Meio Ambiente, Marina Silva (Rede). As alterações na MP 1150 foram uma derrota da pasta, em um mesmo movimento que retirou atribuições da área ambiental, entre elas a transferência da Agência Nacional de Águas (ANA), para o ministério do Desenvolvimento Regional, de Waldez Góes (PDT).

### **O que diz os artigos vetados sobre linhas de transmissão e gasodutos:**

- A supressão de vegetação em áreas de empreendimentos lineares (como linhas de transmissão, sistemas de transporte de gás natural e sistemas de abastecimento público de água) seria limitada à faixa de domínio do empreendimento, sem a necessidade de medidas compensatórias de qualquer natureza, exceto para Áreas de Preservação Permanente.
- A dispensa da realização de Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA) para a emissão da licença de supressão de vegetação em atividades de implantação e ampliação de empreendimentos lineares.

Segundo as razões para o veto, haveria facilitação indevida da autorização para supressão de vegetação primária e secundária em diferentes estágios de regeneração em áreas rurais e urbanas da Mata Atlântica, que é particularmente vulnerável ao desmatamento.

Além disso, o governo afirma que em razão da transferência de responsabilidade para órgãos municipais e estaduais, a proposta poderia levar a uma “diversidade de critérios para a concessão dessas autorizações, com consequências negativas para a integridade do bioma”.

Além das alterações na Lei da Mata Atlântica, o governo vetou um artigo que assegurava fontes de financiamento para proprietários rurais, mesmo em caso de descumprimento de obrigações previstas no Código Florestal.

A lei “prevê que esses benefícios são válidos somente no caso de irregularidades ambientais cometidas antes de 22 de julho de 2008”, diz o governo.

É trecho que dispensava a exigência de zonas de amortecimento e corredores ecológicos em áreas urbanas, além de flexibilizar o desmatamento em áreas urbanas.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 06/06/2023**



### **MARCO LEGAL DA CAPTURA DE CARBONO É APROVADO PELA COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA DO SENADO**

PL 1.425/2022 segue agora para a Comissão de Meio Ambiente

*Por epbr 6 de junho de 2023 Em Clima, Congresso*

*Foto: Geraldo Magela/Agência Senado*

**Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) promove audiência pública para ouvir o diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Bancada: senador Eduardo Braga (MDB-AM); senadora Soraya Thronicke (União-MS), em pronunciamento; senador Marcelo Castro (MDB-PI). Foto: Geraldo Magela/Agência Senado**

O PL 1.425/2022 que propõe Marco Legal para Captura e Armazenamento Geológico de Carbono foi aprovado nesta terça-feira (6/5) pela Comissão de Infraestrutura do Senado. A proposta segue agora para análise na Comissão de Meio Ambiente.

Apresentado pelo ex-senador pelo PT e atual presidente da Petrobras Jean Paul Prates, o PL “disciplina a exploração da atividade de armazenamento permanente de dióxido de carbono de interesse público, em reservatórios geológicos ou temporários, e seu posterior reaproveitamento”.

Um dos principais pontos do texto é a determinação de outorgas, por meio Poder Executivo, para as atividades de armazenamento.

Especialistas afirmam que a regulamentação da captura de carbono é necessária para destravar os investimentos na atividade no Brasil.



Levantamento da CCS Brasil calcula que a adoção de tecnologias de captura e armazenamento de carbono (CCS, na sigla em inglês) pode render até US\$ 20 bilhões às empresas brasileiras.

**O estudo da CCS Brasil foi lançado no canal da epbr no YouTube. Veja como foi:**

<https://youtu.be/7kXitjDjy8k>

Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 06/06/2023

## TOCANTINS CONTRATA CERTIFICAÇÃO PARA ENTRAR NO MERCADO DE CARBONO

Com a certificação, o Tocantins será o primeiro estado do Brasil a comercializar créditos de carbono no mercado voluntário

Por epbr 6 de junho de 2023 Em Clima, Meio ambiente



**Governo do Tocantins assinou em Genebra, na Suíça, um acordo técnico e comercial com a Mercuria para a realização do projeto de qualificação e certificação do Programa de REDD+ (Foto: Antonio Gonçalves/Governo do Tocantins)**

BRASÍLIA — O Governo do Tocantins assinou na segunda (5/5) um acordo técnico e comercial com a Mercuria Energy Trading para qualificação e certificação do Programa de REDD+ (Redução de Emissões provenientes de

Desmatamento e Degradação) Jurisdicional do estado.

A assinatura ocorreu em Genebra, na Suíça. O estado será o primeiro do Brasil e um dos pioneiros no mundo a comercializar os créditos no mercado de carbono voluntário.

Segundo o governador Wanderlei Barbosa (Republicanos), há mais de 15 anos o Tocantins se prepara para emitir ativos com preservação ambiental.



“Essa é uma iniciativa inovadora que só foi possível graças ao compromisso do Tocantins com a preservação do meio ambiente, representada por todo um conjunto de políticas públicas de Estado e um ordenamento legal que não começaram agora”, explica.

Na prática, a Mercuria, que atua no segmento de energia e commodities, compromete-se a investir aproximadamente R\$ 20 milhões em serviços técnicos para garantir que os requisitos de qualificação atendam os padrões internacionais para geração de créditos de carbono.

Outros R\$ 10 a 20 milhões serão investidos no registro desses créditos, o que permitirá ao Tocantins tornar-se elegível para atuar no mercado voluntário. As receitas com a comercialização dos créditos deverão voltar em forma de investimentos em preservação ambiental e desenvolvimento sustentável local, na Estratégia Tocantins Competitivo e Sustentável – 2020 a 2040.

Para possibilitar a parceria, foi instituída uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), chamada Tocantins Carbono, entre a estatal Tocantins Parcerias e a Mercuria.

Presidente da Tocantins Parcerias, Aleandro Lacerda acredita que o modelo desenvolvido pelo Tocantins servirá de exemplo para outros estados na busca de uma solução para subsidiar atividades de baixo impacto e com salvaguardas sociais.

“O que está em jogo é garantir uma forma financeiramente viável de manter o desenvolvimento e as vocações produtivas locais sem colocar em risco o meio ambiente”, afirma Lacerda.

### **O projeto**

O REDD+ é um incentivo desenvolvido pelas Nações Unidas para recompensar financeiramente países emergentes e vulneráveis por seus resultados de redução de emissões de gases de efeito estufa provenientes do desmatamento e da degradação florestal.

O mecanismo reconhece o papel da conservação das florestas em pé e seu manejo sustentável nos estoques de carbono.

Por ser jurisdicional, os governos têm autonomia para estabelecer suas metas e desenvolver seus programas de preservação ambiental. No caso do Tocantins, o programa é baseado no Plano de Prevenção e Combate aos Desmatamentos e Incêndios Florestais (PPCDIF) que incentiva a conservação da vegetação nativa com respeito aos povos que utilizam as florestas como meio de vida.

Segundo o governo, o carbono jurisdicional está lastreado no compromisso estadual com uma série de salvaguardas ambientais, como investimento em monitoramento e controle de preservação ambiental, investimentos em áreas ocupadas por povos originários e comunidades tradicionais, repartição dos benefícios e gestão participativa da sociedade no desenvolvimento sustentável do território.

“Um projeto como esse só é possível com transparência e com o envolvimento de toda a sociedade, do setor produtivo e do Estado. Além, é claro, do compromisso concreto do Governo com um projeto de preservação socioambiental duradouro”, defende Celso Fiori, diretor de NCS e Bioenergia da Mercuria no Brasil.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 06/06/2023**

## **PETROBRAS AVALIA ENTRAR EM NEGÓCIOS DE HIDROGÊNIO VERDE COM A UNIGEL**

Empresas assinaram acordo de confidencialidade com vigência de dois anos; somente quando concluídas análises eventuais projetos serão estimados

**Por epbr 6 de junho de 2023 Em Hidrogênio, Petróleo e gás, Transição energética**



Quem serão os primeiros consumidores de hidrogênio verde no Brasil? Na imagem, unidade de produção de fertilizantes da Unigel. Empresa arrendou duas plantas da Petrobras e está interessada na UFN 3, em Três Lagoas (MS) (Foto: Unigel/Divulgação)

**Unidade de produção de fertilizantes da Unigel. Empresa arrendou duas plantas da Petrobras e está interessada na UFN 3, em Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul (Foto: Unigel/Divulgação)**

A Petrobras informou nesta terça (6/6) que iniciou discussões com a Unigel para analisar negócios conjuntos nas áreas de fertilizantes, hidrogênio verde e projetos de baixo carbono.

As companhias assinaram acordo de confidencialidade (Non Disclosure Agreement) não vinculante com vigência de dois anos.

“Somente após a conclusão de análises técnicas por grupo multidisciplinar, eventuais projetos advindos do acordo terão estimativas oficiais de custo e retorno, necessárias para futuramente serem apreciados pelas instâncias de aprovação interna, de acordo com a governança da Companhia”, divulgou a Petrobras em nota.

Segundo a petroleira, empreendimentos nesta linha vão ao encontro do Plano Estratégico 2024-2028, que propõe alocação de uma faixa de investimentos (capex) de 6% a 15% em projetos de baixo carbono. A revisão do plano foi divulgada no final de maio.

### Hidrogênio da Unigel

Em janeiro deste ano, a Unigel anunciou a ampliação de seu projeto de produção em escala industrial de hidrogênio e amônia verdes, na Bahia. São estimados investimentos de US\$ 1,5 bilhão na planta até 2027. Na época, a empresa afirmou cogitar a abertura de seu capital na Bolsa para financiar parte dos recursos.

A fábrica será construída no Polo Petroquímico de Camaçari (BA) em três fases – que, ao fim, totalizarão 100 mil toneladas anuais de hidrogênio verde e 600 mil toneladas/ano de amônia verde.

A primeira etapa foi divulgada em 2022, contemplando investimentos de US\$ 120 milhões e capacidade de produção de 10 mil toneladas por ano de hidrogênio verde e de 60 mil toneladas por ano de amônia verde. A previsão é iniciar as operações do ativo ainda este ano.

Mais duas fases estão planejadas, agora: o plano é chegar em 2025 com uma capacidade de 40 mil toneladas/ano de H<sub>2</sub>V e 240 mil toneladas/ano de amônia; e atingir a capacidade plena do projeto em 2027.

Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 06/06/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

CÂMARA APRESENTA RELATÓRIO PRELIMINAR DAS REFORMA TRIBUTÁRIA, VEJA O QUE MUDA

Grupo de Trabalho sugere extinção de cinco impostos sobre consumo e a criação do IVA dual, com alíquotas diferenciadas para setores específicos

Por *Victoria Abel* — *Brasília*



**O relator da reforma tributária, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) – Foto : Wesley Amaral/Câmara dos Deputados**

Os deputados do Grupo de Trabalho da reforma tributária na Câmara dos Deputados apresentam nesta tarde as principais diretrizes da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que mudará o sistema de impostos no país. O ponto central do texto será a criação do Imposto Sobre Valor Agregado (IVA) dual, dois impostos diferentes para centralizar os 5 tributos sobre consumo que existem hoje. A proposta foi debatida

entre os deputados e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

O IVA federal vai reunir IPI, PIS e Cofins e o IVA subnacional irá juntar ICMS e ISS em um mesmo imposto. Os dois tributos serão cobrados no destino de cada produto comercializado no país. Ou seja, na venda para o consumidor. Apesar dos destaques da proposta serem divulgados nesta terça-feira, o substitutivo que de fato irá para votação no plenário da Casa deve ser apresentado dentro de 15 dias, de acordo com o coordenador do GT da tributária, deputado Reginaldo Lopes (PT-MG).

Ao longo dos próximos dias, líderes parlamentares, empresários e o governo federal vão acertar os pontos finais para a PEC. Entre as sugestões dos deputados para o relatório estão: adoção de até quatro tipos de alíquota de IVA, cashback para baixa renda, Fundo de Desenvolvimento Regional, IPVA para iates e manutenção da Zona Franca de Manaus.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 06/06/2023

## REFORMA TRIBUTÁRIA: HADDAD CONFIRMA QUE UNIÃO VAI CONTRIBUIR COM O FUNDO DE DESENVOLVIMENTO PARA ESTADOS E MUNICÍPIOS

O ministro também afirmou que as "diretrizes" da reforma tributária estão bem definidas

Por *Renan Monteiro* — *Brasília*



**O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, anuncia o programa Desenrola – Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo**

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, confirmou que a União vai aportar recursos para financiar o Fundo de Desenvolvimento Regional, direcionado a estados e municípios. Haddad também afirmou que as "diretrizes" da reforma tributária estão "bem definidas".

Alta 'inadmissível' no setor de serviços: 'como está, a reforma tributária não vai passar', diz especialista

Entrevista: 'o olhar não pode ser focado no curto prazo', diz economista sobre reforma tributária

— Vai ter (fundo de desenvolvimento). A (união) tem que entrar. As diretrizes (da reforma) já estão bem definidas. Não tem novidade, o que tem é um desenho que apara as arestas para aprovar. O Brasil precisa muito da reforma, mais do que se imagina — disse Haddad, em conversa com jornalistas na Fazenda.

O Fundo de Desenvolvimento Regional será um reserva financeira para a compensação de perdas de arrecadação de estados e municípios durante a transição entre sistemas de impostos. Se um ente federativo perder receita nos primeiros anos após a reforma, o governo federal vai pagar os prejuízos. Até esta terça-feira, existia a dúvida que União iria capitalizar o fundo, ou seria necessário procurar outras formas de financiamento.

Os estados e municípios ainda precisam chegar a um consenso, com a União, sobre o valor da reserva financeira.

O relator da reforma tributária na Câmara dos Deputados, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), vai apresentar na tarde desta terça-feira os resultados do grupo de trabalho formado na Câmara dos Deputados, para tratar do tema. O relatório será uma "prévia" do substitutivo, previsto para ser apresentado também neste mês.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 06/06/2023*

## SETOR DE PETRÓLEO DIZ QUE NÃO FOI PROCURADO PELO GOVERNO PARA DISCUTIR MEDIDAS QUE DEVEM AUMENTAR RECEITA FEDERAL

Expectativa é que arrecadação do governo com petróleo deva subir R\$ 30 bi com nova regra do Fisco

*Por Manoel Ventura — Brasília*



*Plataforma de petróleo no Rio – Foto : Fábio Guimarães/Agência O Globo*

O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), principal representante do setor no país, afirmou que não foi procurado pelo governo para discutir medidas de com as quais a equipe econômica espera arrecadar até R\$ 30 bilhões por ano com empresas exportadoras, principalmente do setor de petróleo. O plano foi revelado pelo GLOBO nessa segunda-feira.

“O IBP informa que o setor não foi procurado pelo governo federal para discutir tais medidas e ressalta que todas as empresas do setor de óleo e gás estão à disposição para dialogar com a Receita Federal e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e contribuir para que futuras novas regras se estabeleçam respeitando compromissos assumidos, com equilíbrio e eficiência fiscal para o país e para o setor”.

Em uma dessas iniciativas, o Fisco trabalha em novos critérios para calcular o preço do petróleo exportado para fins de cobrança de Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) das petroleiras que atuam no Brasil. Como parte da receita virá do IRPJ, o valor será compartilhado com estados e municípios.

A outra iniciativa é por meio da mudança no preço de referência da ANP.

O IBP afirma que o setor de óleo e gás brasileiro tem como objetivo a consolidação de um ambiente de negócios maduro, atrativo a novos investimentos e, que seja percebido pelos investidores como um mercado com segurança jurídica e que respeita os contratos vigentes.

“A previsibilidade regulatória, jurídica e tributária foi uma conquista do setor de óleo e gás brasileiro nos últimos anos e é fundamental para o desenvolvimento dessa indústria tão relevante para a economia nacional”, acrescenta a organização.

A entidade ressalta que o setor de óleo e gás brasileiro representa cerca de 15% do PIB industrial e tem uma estimativa de geração de mais de 445 mil postos de trabalho diretos ou indiretos ao ano na próxima década e cerca de US\$ 180 bilhões em investimentos nesse mesmo período.

“O IBP reforça a disponibilidade do setor em dialogar com os agentes públicos e ser chamado para debater qualquer medida, seja de cunho tributário, fiscal, com o intuito de fortalecer ainda mais a indústria e a economia nacional”, diz o texto.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 06/06/2023*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### PARA ATENDER A GOVERNADORES NA TRIBUTÁRIA, DEPUTADOS QUEREM ESTICAR BENEFÍCIOS DO ICMS POR 3 ANOS

Com criação do IVA dual, não será mais possível a gestores oferecer benefícios tributários para atrair empresas às suas regiões

*Por Adriana Fernandes e Mariana Carneiro*

BRASÍLIA – Para atender a governadores e reduzir resistências contra a reforma tributária, deputados deverão incluir nas diretrizes da proposta a permissão para que os Estados possam estender por três anos os benefícios tributários já concedidos a empresas e que venceriam em 2032.

A data limite foi fixada em lei complementar aprovada em 2017 e tanto deputados quanto técnicos do Ministério da Fazenda, que trabalham na reforma tributária, já haviam mapeado o risco de contestações na Justiça, caso esses benefícios fossem afetados. Por isso, eles deverão ser garantidos.

Adicionalmente, os deputados cogitam estender esse limite em três anos. “Nós não vamos quebrar contratos”, afirma o deputado Mauro Benevides (PDT-CE), que integra o grupo de trabalho da reforma.



***‘Nós não vamos quebrar contratos’, afirma o deputado Mauro Benevides (PDT-CE), que integra o grupo de trabalho da reforma tributária na Câmara. Foto: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados***

Com a criação do regime do IVA dual, que unifica os tributos municipais e estaduais em um imposto e os federais, em outro, não será mais possível aos governadores oferecerem benefícios tributários, reduzindo o ICMS, para atrair empresas às suas regiões.

O único instrumento disponível será o Fundo de Desenvolvimento Regional, que poderá ser usado para investimentos em infraestrutura e educação, por exemplo. O grupo de trabalho firmou consenso de que o fundo deverá ser financiado pelo governo federal em valor que será anunciado pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

Governadores do Centro-Oeste e do Norte se reúnem em Brasília na próxima semana, entre eles, o governador de Goiás, Ronaldo Caiado (União), que tem se posicionado publicamente crítico à proposta.



Os governadores só aceitam retirar o incentivo fiscal se ficar claro o montante dos recursos do fundo de desenvolvimento e a sua distribuição entre os Estados.

Outro ponto ainda em aberto é o modelo de cobrança centralizada do IVA dos Estados e municípios. Alguns Estados temem perder autonomia com essa centralização.

Benevides disse que o IVA dual será feito justamente para afastar a resistências com o temor de perda de autonomia sobre as receitas.

“Ao criar o IVA dual, ou seja a União responsável pelo IPI, PIS e Cofins, e outro IVA estadual e municipal, retira qualquer temor da dependência que os Estados e municípios poderiam ter em relação ao conselho gestor em que a União estaria presente”, diz Benevides. “Não vejo que temor de dependência é esse, uma vez que eles próprios é que vão gerir os seus recursos”.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 06/06/2023*

### **CONGONHAS: ESPANHOLA AENA PAGA OUTORGA COM DINHEIRO E DESTRAVA CONCESSÃO DE AEROPORTO**

Empresa desistiu de usar precatórios depois que governo Lula suspendeu recebimento desses títulos até definição de uma nova regra geral

*Por Amanda Pupo*

BRASÍLIA - Cerca de dez meses após arrematar o aeroporto de Congonhas (SP) e outros dez terminais em leilão, a espanhola Aena conseguiu ter a ordem de serviço da concessão assinada. O extrato, que, na prática, dá efetividade ao contrato, foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta terça-feira, 6.

Para avançar nessa etapa, a empresa desistiu de pagar cerca de metade da outorga de R\$ 2,4 bilhões com precatórios — o que travava a ordem de serviço, já que o governo Lula suspendeu o recebimento desses títulos até que uma nova regra geral seja definida.

Em nota, a Aena confirmou a escolha, diante da perspectiva de que o uso desses recursos só teria as normas definidas “apenas em alguns meses”.

“Os aeroportos foram arrematados por R\$ 2,45 bilhões na sétima rodada de concessões aeroportuárias em agosto de 2022. Um pouco menos de 50% desse valor seria pago com a apresentação de precatórios, mas, diante da perspectiva de definição das regras para o uso desses recursos apenas em alguns meses, a concessionária fez uma opção pela quitação em dinheiro, com o propósito de manter o cronograma planejado de investimentos no Brasil e dar andamento aos processos necessários para assumir a gestão dos aeroportos”, afirmou por meio de nota.

Com a ordem de serviço emitida pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), começa o processo de transição da gestão da Infraero para a Aena. Segundo a empresa, a partir da validação do contrato, serão 40 dias para a concessionária apresentar os planos de transição operacional (PTOs) dos aeroportos à Anac, que tem prazo também de 40 dias para avaliar a documentação.



**Concessionária Aena fez opção pela quitação da outorga de Congonhas em dinheiro para manter o cronograma planejado de investimentos no Brasil Foto: Alex Silva/Estadão**

“Depois desses trâmites, serão necessários pelo menos 15 dias para que a Aena assuma a gestão dos equipamentos menores e 45 dias para a transição de Congonhas”, explicou a Aena.

Como mostrou o Estadão/Broadcast, a XP Infra IV, que levou o bloco de aviação executiva da 7ª rodada de concessões aeroportuárias, decidiu no fim de maio pagar toda a outorga inicial à União pelos ativos em dinheiro. Inicialmente, ela também tentou quitar parte dessa obrigação com títulos de precatório, mas desistiu, diante do imbróglio sobre o recebimento pelo governo.

Já o consórcio que arrematou o bloco Norte conseguiu ter seus precatórios aprovados antes de a Advocacia-Geral da União (AGU) determinar a suspensão de processos relativos a esses títulos.

Em maio, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, afirmou ao Estadão/Broadcast que a transição dos aeroportos leiloados no ano passado durante a 7ª rodada só seria iniciada assim que a União tivesse segurança do pagamento pelos consórcios que venceram o certame. À época, a Aena e a XP ainda não tinham desistido de pagar parte de suas outorgas com precatórios.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 06/06/2023*

### **BOEING: PROBLEMA NA PRODUÇÃO DO MODELO 787 DEVE AFETAR ENTREGAS DE AERONAVES**

Segundo empresa, falha não afeta a ‘segurança imediata’ de voos e aeronaves em serviço podem continuar a operar

*Por Laís Adriana*

A Boeing anunciou nesta terça-feira, 6, em comunicado, que encontrou um problema nos aviões do modelo 787 Dreamliner, que deve afetar entregas no curto prazo. Segundo a empresa, o problema está relacionado a uma condição no encaixe do estabilizador horizontal do avião.

A companhia afirmou que um processo de inspeção das aeronaves para reconstrução foi iniciado, antes de etiquetar e entregar os produtos para os clientes.

“Embora as inspeções e o retrabalho necessário afetem o cronograma das entregas do 787 no curto prazo, neste momento não esperamos que esse problema mude nossa orientação para o ano inteiro em relação às entregas deste modelo”, afirmou a Boeing.



**Boeing notificou a Administração Federal de Aviação dos Estados Unidos e seus clientes e se comprometeu a atualizá-los sobre o progresso na inspeção e resolução do problema** Foto: Gavin McIntyre/The Post And Courier via AP

A empresa também reiterou que o problema não afeta a “segurança imediata” de voos e que as aeronaves em serviço podem continuar a operar.

A Boeing também notificou a Administração Federal de Aviação dos Estados Unidos (FAA, na sigla em inglês) e seus clientes, além de se comprometer a atualizá-los

sobre o progresso na inspeção e resolução do problema.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 06/06/2023*

ECONÔMICO  
**Valor**

Informação que vira dinheiro.

**VALOR ECONÔMICO (SP)**

**COMEÇO DO GOVERNO LULA É ‘PREOCUPANTE’, AFIRMA PÉRSIO ARIDA**



Economista aponta 'retrocessos' na agenda ambiental e política externa e critica ataques ao BC e revisão das regras do saneamento

*Por Alex Ribeiro — De São Paulo*

Persio Arida: “No Brasil de hoje, é melhor não fazer nada, não mexer na meta nem no ano calendário” — Foto: Carol Carqueijo/Valor

Um dos país do Plano Real, o economista Pésio Arida considera “preocupante” a evolução do governo Lula nos cinco primeiros meses. “Esse começo de governo é uma sequência de iniciativas e ideias que vão na contramão do que o Brasil precisa.”

A lista de restrições que Arida faz ao direcionamento econômico do novo governo é grande, da revisão do marco do saneamento aos ataques do presidente da República ao Banco Central, da volta dos subsídios ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ao posicionamento na política externa.

Ele está preocupado também com o que deixou de ser feito - como adotar uma agenda na área de energias limpas para o país liderar no tema das mudanças climáticas e uma reforma do Estado para cortar desperdícios e torna-lo menos ineficiente.

Arida foi um primeiros economistas influentes a declarar apoio a Lula no segundo turno das eleições, o que ajudou o então candidato a se aproximar do eleitorado de centro. Também fez parte da equipe de transição, embora não tenha se integrado ao novo governo. “Não muda em nada a minha avaliação sobre o apoio que dei ao presidente Lula, porque foi um apoio pensando na democracia, nos direitos humanos, na agenda ambiental, muito mais do que na economia”, afirma ele, em entrevista ao Valor.

Ele diz que, neste momento, não seria uma boa ideia mudar aspectos do regime de metas de inflação, para não perder a credibilidade da política monetária. “No Brasil de hoje, é melhor não fazer nada, não mexer na meta nem no ano calendário.” Para ele, a alta indexação da economia deveria levar o país a adotar uma meta menor que 3%, não maior.

Apesar de todas as críticas, Arida ainda tem alguma esperança na mudança de rumos do governo. “Só se passaram cinco meses. Inícios de governo são sempre confusos, eu vivi isso de perto no governo Fernando Henrique”, afirma. “A ver como vai se desenvolver para frente.”

### **A seguir, os principais trechos da entrevista.**

#### **Valor: Como o senhor avalia esses primeiros meses do governo?**

Persio Arida: Do ponto de vista econômico, a evolução dos primeiros meses é muito preocupante. Não muda em nada a minha avaliação sobre o apoio que dei ao presidente Lula, porque foi um apoio pensando na democracia, nos direitos humanos, na agenda ambiental, muito mais do que na economia. Mas esse começo de governo é uma sequência de iniciativas e ideias que vão na contramão do que o Brasil precisa: a revisão do marco do saneamento, a revisão dos critérios de voto da Eletrobras, os ataques ao Banco Central, os questionamentos sobre a lei das estatais, a volta de subsídios no BNDES, ideias como criar uma indústria de semiprocessadores no Brasil ou restaurar a indústria naval, o subsídio ao carro popular, retrocessos na agenda ambiental.

#### **Valor: O que o senhor achou do novo arcabouço fiscal?**

Arida: É bom ser uma lei complementar. O Brasil precisa desconstitucionalizar aspectos orçamentários porque as necessidades da economia mudam o tempo todo. Também é positiva a sinalização de uma preocupação do PT com a estabilidade da dívida pública a médio prazo, embora seja improvável que seja atingida ao final do governo Lula. O que mais me preocupa é o incentivo para aumentar a receita para gastar mais. O Brasil já tem uma carga fiscal muito elevada. Eu preferiria uma regra mais simples e abrangente: a soma de todos os gastos primários, incluindo transferências constitucionais, teria que permanecer constantes em termos reais por alguns anos. Foi proposta uma regra complexa. A complexidade, em si, não é problema. A regra orçamentária chilena,



que foi criada em 2001, é até mais complexa do que a nossa e produziu ótimos resultados. O problema é que, no nosso caso, a tentação é sempre burlar a regra para aumentar o gasto.

***“Combinação virtuosa é a política fiscal dura e uma política monetária muito acomodativa”***

**Valor: Por que a estabilidade dos gastos em termos reais seria a melhor solução?**

Arida: Coloca sobre o governo a preocupação de diminuir despesas obrigatórias e reavaliar as políticas de gasto. Temos uma série de gastos que, quando anunciados, no campo das intenções, sempre são meritórios, mas que terminam com uma governança e um funcionamento muito ruim. Em parte, por que o Estado brasileiro não é eficiente, em parte por captura de grupos de interesse e, muitas vezes, por inércia.

**Valor: Governos de esquerda tipicamente aumentam o papel do Estado, os liberais encolhem. Dá para esperar algo diferente?**

Arida: O patamar de gastos foi elevado pela PEC da Covid, PEC dos precatórios, PEC Kamikaze e, neste ano, pela PEC da Transição. Muito do efeito da PEC da Covid diminuiu, mas as outras produziram aumentos efetivos de gastos. Se estivéssemos partindo de um patamar baixo de gastos públicos, eu até entenderia a preocupação de um governo de esquerda de aumentar os gastos. Do ponto de vista dos impostos, a preocupação correta, liberal e de esquerda, é ter uma carga tributária socialmente justa. Se o governo quiser ampliar os gastos numa direção, que trate de diminuir em outra. Tem muitos desperdícios no setor público.

**Valor: Haveria gordura para cortar mesmo em gastos sociais, como educação e saúde?**

Arida: Garanto que tem gordura, sim. Mas não é uma coisa para macroeconomista conversar. É para uma avaliação independente dos gastos, verificar o percurso do dinheiro, se está atingindo os objetivos, como poderia ser maximizado. O setor privado faz isso o tempo todo. Você faz um programa hoje e o programa acaba perdendo a funcionalidade amanhã. Mas continua por inércia porque já tem uma agência, alguém que cuida, previsão orçamentária.

**Valor: Nem o governo Bolsonaro, que se declarava liberal, enfrentou a reforma administrativa. O que esperar do PT, com suas ligação histórica com os sindicatos?**

Arida: O governo Bolsonaro foi um liberalismo de caricatura, longe de ser exemplo para qualquer coisa. Compreendo a parte ideológica, mas ideologia não deve ser confundida com imobilismo. Se tiver um debate sério sobre reforma administrativa feito pelo governo, o próprio governo vai chegar à conclusão de que é melhor para ele ter uma marca estatal mais eficiente. Tem que saber como apresenta as propostas. Se apresentar como quebra da estabilidade dos funcionários públicos, vai gerar um protesto grande. Se você apresentar como, de fato, uma forma para dar flexibilidade de carreiras e melhor remuneração para os funcionários que melhor desempenharem, a resistência é muito menor.

**Valor: Na conjuntura atual, em que o Banco Central mantém juros altos para baixar a inflação, seria adequado um ajuste fiscal?**

Arida: No Brasil - não estou julgando outros países - o papel anticíclico deve ser só da política monetária. O volume de gastos tem que ficar constante. A política monetária é muito mais flexível, já o comportamento dos gastos é assimétrico. Se aumentar os gastos porque, supostamente, a economia esta fraca, quero ver diminuir depois. É fácil aumentar é muito difícil reduzir.

**Valor: O Brasil deveria adotar uma meta de inflação maior do que os 3% atuais?**

Arida: Tem uma questão de credibilidade do regime de metas no Brasil. Se estivéssemos em uma conversa acadêmica, abstrata, eu defenderia um horizonte mais dilatado para o atendimento da meta, diferente do ano calendário, e uma redefinição do objetivo para uma espécie de “core inflation”, excluindo mudanças nos preços de combustíveis e agrícolas, ao invés da meta cheia como temos hoje. Acontece que não estamos num debate acadêmico: no Brasil de hoje, é melhor não fazer nada, não mexer na meta nem no ano calendário.

**Valor: Suponha que estivéssemos num debate acadêmico. A meta ideal é mais que 3%?**



Arida: Qual meta reduz o custo de um ajuste? Ou seja, se a inflação está 1% acima da meta, digamos, o desemprego para levá-la até a meta é maior com uma meta de 4,5% ou com uma meta de 3%? Num país com memória inflacionária, quanto maior a meta, maior a indexação e, portanto, maior o custo social de voltar à meta. No caso, é menor com uma meta de 3% do que com uma meta de 4,5%. Nossa meta deveria ser menor do que a dos Estados Unidos. O país que tem risco de deflação, sem memória inflacionária, tem que ter uma meta mais alta do que um país onde a memória inflacionária é muito alta e a história mostra que o desvio da inflação em relação à meta costuma ser para mais, não para menos.

**Valor: O que o senhor acha das críticas que o Banco Central está sofrendo do governo?**

Arida: Os ataques políticos ao Banco Central só criam mais turbulência nos mercados e não ajudam em nada a derrubar a inflação. Tecnicamente, pode se fazer a discussão se deve subir ou baixar, se o Banco Central errou. É discussão técnica, não política.

***“Declarações reduzindo o problema da Venezuela a uma narrativa são inaceitáveis”***

**Valor: O presidente do BC, Roberto Campos Neto, disse que o presidente Lula tem todo o direito de falar sobre juros. Não faz parte do processo democrático?**

Arida: Claro que o presidente Lula pode falar. Ele foi eleito. Os ministros foram indicados por ele e também podem falar o que quiserem. O que não pode é colocar uma pressão política, ameaçar a institucionalidade do Banco Central. É pernicioso ao país. Acho que o Roberto Campos tem feito um esforço de diálogo, inclusive com a grande imprensa. Notável, muito raro ver presidentes de banco central que se dispõem a um diálogo aberto, que vai para a televisão, vai ao programa Roda Viva, se dispõe a uma conversa aberta com ministros. É uma postura de abertura, democrática, rara de se ver.

**Valor: O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, tem pregado harmonia entre as a política fiscal e a política monetária. Está faltando essa harmonia?**

Arida: Esse mantra, vamos dizer assim, está na teoria econômica há muito tempo. Todo mundo acha que tem que ter harmonia. A combinação virtuosa é a política fiscal dura e a política monetária muito acomodativa. Quando verificamos no Brasil, é o oposto, certo? Tem que sair da política fiscal solta, acomodativa, e política monetária dura, para outra situação.

**Valor: O ministro Haddad se queixa que, com o juro alto, a economia cresce pouco e fica difícil cumprir as metas fiscais. A política monetária não deveria ajudar?**

Arida: Se tiver uma queda muito abrupta da taxa de juros, o que vai acontecer? Gera um aumento nos preços dos ativos de Bolsa, aumento do crédito, aquecimento de economia, e a inflação sobe. Você tem que, primeiro, consolidar expectativas de inflação. O crescimento é um problema estrutural enorme. Se você perguntar como resolve, não é por medidas cíclicas, como ajuste na política monetária.

**Valor: E como resolve?**

Arida: O maior sucesso econômico do Brasil hoje é o agro. Por que? A taxação é baixa, até excessivamente baixa, porque a indústria é sobretaxada. Você tem vantagens comparativas de produção. E é orientado ao mercado externo. Não tem intervenção, regulamentação, estatal. Se houvesse o Instituto da Laranja ou o Instituto da Soja, como houve o Instituto do Açúcar e do Alcool e o Instituto do Café, pode ter certeza que não teria prosperado. Esse me parece ser o caminho para a indústria também. Melhor deixar de lado o protecionismo, tipo regras de conteúdo nacional, subsídios do BNDES para máquinas e equipamentos. Por outro lado, tem que investir, em saúde, educação, principalmente primeira infância, e ciência e tecnologia. Tem que ter uma agenda ambiental forte. Esse é o caminho para crescer.

**Valor: Após o isolamento do Brasil no governo Bolsonaro, o presidente Lula está usando bem o seu capital político no exterior?**

Arida: Tem um capital político que tem que ser preservado, é muito importante. Agora, você atrai capitais quando tem segurança jurídica, quando tem uma boa agenda, em particular de meio ambiente. Eu vejo esses retrocessos no meio ambiente com enorme preocupação. O Brasil está

desperdiçando a oportunidade de ser uma economia verde, de dar um exemplo para o mundo. Tem um lado preocupante também, no mundo crescentemente polarizado, de aproximações e de distanciamentos em relação ao eixo Europa-Estados Unidos, e aproximação em relação a Rússia e China. Declarações reduzindo o problema da Venezuela a uma narrativa são inaceitáveis para qualquer um comprometido com a democracia e direitos humanos.

**Valor: O senhor mencionou a volta dos subsídios implícitos nos empréstimos do BNDES. Mas o banco diz que é uma linha com recursos limitados, voltada para inovação. Qual é o problema?**

Arida: No mundo inteiro, inovação é “equity” [participação no capital], não é financiamento. Se você perguntar qual é o segredo do Vale do Silício, da China, Grã-Bretanha, é todo capital de risco. É errada a noção de expandir financiamento com subsídios. Tenho sempre um receio - de novo, é uma coisa brasileira - de você começar fazendo um pouco de subsídios numa área e expande para outras. Nada contra apoio à inovação. O Brasil tem que apoiar mais a inovação. A abertura da economia é crítica. Tem que baixar a tarifa para poder importar máquinas e equipamentos mais produtivos. Tem que permitir imigração, entrada de mão de obra qualificada.

**Valor: Quais empresas deveriam ser privatizadas?**

Arida: Os Correios são um candidato natural. Os grandes candidatos a privatização são os serviços públicos que têm monopólio. Todo monopólio é ruim para a economia, ainda mais quando é cronicamente deficitário. A Caixa também é excelente candidata. Também deveria fechar as companhias estatais criadas. A Dilma criou uma série de companhias estatais. O Bolsonaro não as fechou. Foi um liberalismo meio de araque, né? A empresa brasileira de rádio e televisão, a empresa dos trem-bala, não fazem sentido nenhum. Nesses casos, seria ótimo se desse para privatizar, mas infelizmente ninguém quer comprar, então tem que fechar mesmo.

**Valor: O senhor falou, em entrevista anterior ao Valor, que o “xis” do problema no Brasil está nos “ismos”: patrimonialismo, populismo, corporativismo. O problema está sendo atacado?**

Arida: Talvez mais importante até que a agenda econômica seja a agenda institucional. Temos tido uma enorme dificuldade de construir instituições que não sejam capturáveis por grupos de interesse. Você tem desequilíbrios na relação entre o executivo e o legislativo importantes. Temos um sistema partidário sem claras distinções programáticas, tetos de representação na Câmara e falta de “accountability” dos parlamentares com os seus eleitores, exceto pelo clientelismo.

**Valor: Governo e mercado financeiro estão fazendo uma grande aposta na reforma tributária. Como o sr. avalia as ideias colocadas até agora?**

Arida: É claro que seria um enorme progresso no Brasil, com o IVA único, não com o IVA dual. O IVA dual seria um “second best” [uma segunda alternativa inferior à primeira], digamos assim. O grande problema da reforma tributária é, primeiro, uma questão de encaminhamento, porque quem perde berra e quem ganha não está se manifestando. Teoricamente é uma reforma neutra do ponto de vista tributário. Mas tem um problema de fundo: você vai terminar com uma alíquota de um IVA da ordem de 25%. A alíquota de 25% só explicita que a carga tributária brasileira é muito grande. Só tem uma solução. Você tem que fazer uma reforma ao longo do tempo para dar tempo para reduzir a tributação e assim baixar a alíquota do IVA.

**Valor: Como construir um consenso para aprovar a reforma?**

Arida: Reformas tributárias são sempre muito difíceis em qualquer lugar do mundo. É mais difícil se você apenas disser para a indústria automobilística que vai terminar com os seus incentivos no prazo de seis anos, ou que vão acabar para a Zona Franca de Manaus, para citar dois exemplos. Diga o seguinte: vou diminuir os seus incentivos e vou diminuir a alíquota de tributação dos mais pobres, vou diminuir a alíquota do Imposto de Renda. Quando você nomeia quem vai ganhar, você cria a massa crítica a favor da reforma.

**Valor: O senhor está desiludido com o governo Lula? Qual é sua expectativa daqui por diante?**

Arida: Só se passaram cinco meses. Inícios de governo são sempre confusos, eu vivi isso de perto no governo Fernando Henrique. A ver como vai se desenvolver para frente. Não é que eu esteja

radicalmente pessimista, ainda tem tempo para pra corrigir a rota e colocar o Brasil numa situação de crescimento elevado.

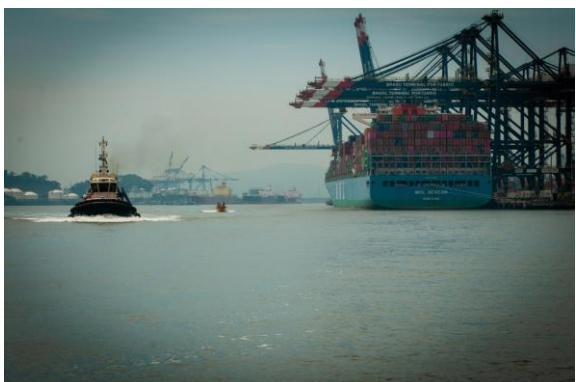
*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 06/06/2023*

## PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS ESTÁ DESCARTADA, DIZ PRESIDENTE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA

'Em nenhum local do mundo temos um porto de interesse nacional gerido pelo privado. Os cem maiores portos do mundo são públicos', destaca Anderson Pomini

*Por Taís Hirata, Valor — Santos*



— Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A privatização do Porto de Santos está completamente descartada, ressaltou o novo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

“Em nenhum local do mundo temos um porto de interesse nacional gerido pelo privado. Os cem maiores portos do mundo são públicos. A China, a Europa mantêm a autoridade pública não é por acaso. Os portos exercem atividade essencial de interesse nacional, são áreas de segurança nacional e gestão

pública tem o objetivo de calibrar interesses da sociedade com operações portuárias”, afirmou.

“A função é de regular mercado, controlar o entra e sai do país. E tem uma função social”, completou.

Pomini acrescentou que o Porto de Santos está fazendo novos estudos para a licitação do terminal de contêineres STS10, que poderá ser reduzido. “A previsão inicial era de formado 'max', ou seja, a desocupação total da área, com a saída do Ecoporto, para um novo terminal que poderia dobrar nossa capacidade de contêineres. Mas temos empresas instaladas que fizeram investimentos vultosos no local. Temos outras empresas com cerca de mil empregos. Ao mesmo tempo em que porto demanda infraestrutura, há necessidade de manutenção de empregos. Então estamos fazendo um novo estudo para entender qual formato atende as demandas do porto.”

Ele destaca que haveria outros locais do porto para novos terminais de contêineres, como na margem esquerda e áreas como a prainha, hoje ocupada por palafitas.

Pomini também afirmou que o contrato com a Ecoporto, da Ecorodovias, deverá ser renovado de forma transitória, por um prazo de seis meses, em um acordo que deverá ser firmado nesta semana.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 06/06/2023*

## PORTO DE SANTOS PLANEJA CONSTRUÇÃO DE TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ COMO OBRA PÚBLICA

“Quando tem uma PPP, o mercado se interessa. Acontece que não existe milagre. Quando o mercado investe pretende ter um retorno para recuperar seu investimento”, afirma o presidente da Autoridade Portuária de Santos

*Por Taís Hirata, Valor — Santos*



### **Porto de Santos planeja construção de túnel Santos-Guarujá como obra pública Anna Carolina Negri/Valor**

O Porto de Santos deverá assumir a construção do túnel submerso Santos-Guarujá, uma obra de cerca de R\$ 5 bilhões, em valores atualizados, que deverá ser custeada pela autoridade portuária. A previsão é iniciar as obras em 2024. A fase inicial da construção, do traçado, deverá levar ao menos dois anos.

A opção pelo modelo de obra pública se dá pelo objetivo de cobrar uma tarifa social pela passagem, afirma Anderson Pomini, novo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS). Hoje, a conexão direta entre as cidades é feita apenas por balsa, e a ligação seca é uma demanda histórica da região.

***“Quando tem uma PPP, o mercado se interessa. Acontece que não existe milagre. Quando o mercado investe pretende ter um retorno para recuperar seu investimento. Nossa ideia é prestigiar o aspecto social. Teremos uma tarifa que levará em consideração a atual tarifa da balsa. Daí a necessidade de realizar a obra com recursos próprios”, afirmou.***

A ideia é que o porto administre a via. Porém, ele afirma que poderá haver uma concessão após a conclusão da obra. “Quando iniciarmos a obra podemos trabalhar a concessão, para que faça a manutenção de obra depois que esta for entregue, cobrando uma tarifa social”, disse.

Nos últimos meses, a construção do túnel Santos-Guarujá tem sido alvo de disputa entre o governo federal e o estadual — o atual governador Tarcísio de Freitas estruturou o projeto como uma concessão enquanto era ministro de Infraestrutura, na gestão passada.

Pomini afirmou que o Estado será convidado a participar da obra com recursos. “Faremos o convite para que o governador do Estado faça um aporte recursos”, disse.

Ele destacou, porém, que se trata de uma atribuição federal decidir sobre o empreendimento. “É competência do governo federal. Sempre que o órgão federal, hierarquicamente superior, se manifesta, não há que se falar de interesse dos demais, salvo se os demais queiram auxiliar”, disse.

O Porto de Santos descarta fazer uma concessão para o aprofundamento do canal de acesso do porto, dos atuais 15 para 17 metros. O plano é fazer a intervenção como obra pública, segundo Pomini.

Ainda neste ano, deverá ser publicado um novo contrato de manutenção para o calado. O plano é que o prazo desse contrato aumente de 2 para 10 anos.

A companhia também prevê publicar o edital para as obras de aprofundamento, diz ele. “Os estudos já foram iniciados. Pretendemos publicar o edital neste ano, no mais tardar até 2024. Nessas obras, a gente leva em consideração a estrutura para o futuro do porto. É uma exigência internacional e o porto de Santos já está se preparando”, afirmou o executivo. O plano é iniciar as obras já em 2024.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 06/06/2023**

### **RODOVIA DOS IMIGRANTES TERÁ PISTA NORTE FECHADA NESTA TERÇA-FEIRA PARA TRANSPORTE DE PEÇA DE SUPERTATUZÃO**



Motorista que sair da Baixada Santista em direção a São Paulo será direcionado para a rodovia Anchieta, entre 23h e 5h; peça de 190 toneladas contribuirá para a escavação de trecho da extensão de linha do Metrô

*Por Fábio Pescarini, Folhapress — São Paulo*



***Dois tatuções já estão em operação na cidade de São Paulo; equipamento (foto) chegou até a futura estação Sesc-Pompeia, no fim de maio — Foto: Governo do Estado de São Paulo***

Uma megaoperação vai fechar a pista norte da rodovia dos Imigrantes na noite desta terça-feira (6) e na madrugada de quarta-feira (7) para o transporte da parte central da roda de corte do supertatução que irá escavar o trecho de extensão da linha 2-verde do metrô paulistano.

Com isso, o motorista que sair da Baixada Santista em direção a São Paulo terá de subir a serra pela rodovia Anchieta, entre as 23h e às 5h.

O trecho de serra da Imigrantes fica bloqueado pois as cargas possuem peso e tamanho superdimensionados e precisam ocupar mais de uma faixa.

A operação terá participação do Governo do Estado de São Paulo, duas concessionárias, da empresa contratada pelo consórcio responsável pela extensão da linha 2 e da Polícia Militar Rodoviária.

O MainDrive, como a peça é chamada, pesa quase 190 toneladas - a carga total, com caminhão e carreta chega a 325 toneladas.

De acordo com informações da concessionária Ecovias, que administra o sistema Anchieta-Imigrantes, o equipamento tem 7,8 metros de comprimento e 6,6 metros de largura, e se assemelha a uma turbina.

A previsão é que a carreta, que vai trafegar em velocidade média de 5 km/h em determinados trechos, chegue ao recuo de antiga área de pedágio no rodoanel por volta das 5h de quarta-feira.

Lá o equipamento deve permanecer parado até receber uma liberação da CET para poder ser transportado até a zona leste de São Paulo, onde será montado. A previsão é que isso ocorra até sábado (10).

No total, a operação para levar a peça será realizada pela via Anchieta, Interligação Baixada, Imigrantes, rodoanel Mário Covas e SPA-086/021, que faz a ligação até Mauá, na Grande São Paulo, onde começa o complexo viário Jacu Pêssego.

O transporte dos componentes da máquina começaria na madrugada desta terça-feira (5), com quatro carretas de 42 metros de comprimento cada com componentes menores que somados pesam cerca de 225 toneladas.

A roda de corte, a maior já utilizada no Brasil para escavações, de acordo com o Metrô, tem 11,66 metros de diâmetro. Ela faz parte de 2.700 toneladas de equipamentos do supertatução que chegou de navio da China desmontado, no início de maio, ao porto de Santos.

A estimativa é que a tuneladora, de quase 100 metros de comprimento, esteja todo no complexo Rapadura, na região da Vila Carrão, zona leste de São Paulo, e seja montado para início de operação até o fim do ano.

### Trajetos completos

- A partir do km 64,5 ao km 59,1 da marginal Sul da Anchieta, em Santos
- Acesso à Interligação Baixada (SP 059), com destino ao km 62 norte da rodovia dos Imigrantes, até o km 26,77
- Acesso ao rodoanel, altura do km 72
- Seguirá até o km 86 para entrar na SPA-086/021, onde a carga ficará estacionada na área de recuo da antiga praça de pedágio
- Na cidade de São Paulo (ainda sem confirmação de saída)
- Avenida Ragueb Chohfi
- Avenida Aricanduva
- Rua Júlio Colaço
- Rua Jericó
- Rua Orvaldo Arouca
- Avenida Guilherme Giorgi
- Rua Bailque

### Equipamento

Da marca alemã Herrenknecht AG e batizado como Cora Coralina, em homenagem à poetisa - é tradição o Metrô colocar nome de mulheres históricas em suas tuneladoras -, o equipamento vai escavar e construir cerca de 7,5 km de túneis para ampliação da linha 2-verde, entre a Vila Prudente e a Penha, na zona leste.

Ele também será responsável por instalar os anéis de concreto para revestimento dos túneis e remoção de terra escavada. Questionado, o Metrô não informou o custo do equipamento.

Com cerca de cerca de 8,5 km, a extensão terá oito estações, com previsão de inauguração em 2026 - segundo o governo do estado, 40% das obras estão prontas.

A estimativa é que 300 mil pessoas sejam beneficiadas por dia com a ampliação da linha. O Metrô estima que deve melhorar a distribuição de passageiros nas linhas 1-azul e 3-vermelha após a inauguração da obra.

Com 22 estações, a linha será a maior do metrô paulistano.

Na cidade de São Paulo há outras duas tuneladoras em operação, para construção da linha 6-laranja do metrô, que vai ligar a Brasilândia, na zona norte, à região central de São Paulo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/06/2023

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### ARTIGO - COMO A EMENDA CONSTITUCIONAL 109/2021 E A LEI 14.301/2022 ALTERARAM A DINÂMICA DE ARRECADAÇÃO E ALOCAÇÃO DOS RECURSOS DO AFRMM?

Por Vander Francisco Costa OPINIÃO 06/06/2023 - 18:27



As contribuições ao Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) incidem sobre as operações de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. A alíquota é aplicada sobre o valor do frete, e varia conforme o tipo de navegação (longo curso, cabotagem, fluvial e lacustre)



e o tipo de carga (graneis sólidos, graneis líquidos e outras cargas).

Uma parte expressiva das contribuições ao AFRMM é destinado ao Fundo da Marinha Mercante (FMM), que tem como função a provisão de recursos para o desenvolvimento da indústria naval brasileira de construção e reparação, e, desde a Lei 14.301/2022 (BR do Mar), para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária.

Além da inclusão de novas finalidades de financiamento com os recursos provenientes da arrecadação do AFRMM, a Lei 14.301/2022 também reduziu significativamente as alíquotas incidentes sobre a navegação de longo curso (de 25% para 8%) e de cabotagem (de 10% para 8%). Como consequência, o valor arrecadado reduziu de R\$ 14,48 bilhões em 2021 para R\$ 8,59 bilhões em 2021, que foi um ano atípico em termos de arrecadação da contribuição (-40,75%).

Anterior à Lei da Cabotagem, a Emenda Constitucional 109/2021 estabeleceu que o superávit financeiro dos fundos públicos do Poder Executivo pode ser destinado à amortização da dívida pública, nos exercícios de 2021 e de 2022. De fato, o que se observou em 2021 e 2022 é que R\$ 17,44 bilhões do FMM não foram aplicados no financiamento de projetos da indústria naval brasileira, mas sim no pagamento de dívida mobiliária do país.

A EC 127/2022 trouxe mais uma surpresa ao setor aquaviário: possibilita que os recursos do FMM possam ser utilizados para o pagamento dos pisos salariais profissionais nacionais para o enfermeiro, o técnico de enfermagem, o auxiliar de enfermagem e a parteira, nos exercícios de 2023 a 2027.

Em função da importância do FMM para o fomento da indústria e das atividades de navegação no Brasil, e dos desvios de finalidade que tem se observado nos últimos anos, a Confederação Nacional do Transporte sugere seis medidas para viabilizar que as contribuições ao AFRMM alcancem de fato o objetivo para o qual foi criado, que é apoiar o setor aquaviário.

a) Garantir que os recursos do FMM sejam efetivamente aplicados nas finalidades que promovam ganhos de competitividade do setor transportador. Essas finalidades incluem:

- i. Construção e serviços de reparação e manutenção de embarcações.
- ii. Construção, expansão, ampliação ou modernização de estaleiro e suas unidades industriais.
- iii. Construção, expansão, ampliação ou modernização de empreendimento portuário, incluindo dragagem, derrocamento, balizamento, sinalização e realização de batimetrias, aquisição de equipamentos para aumento da capacidade ou para modernização da operação portuária.
- iv. Construção, expansão, ampliação ou modernização de infraestrutura aquaviária.

b) Ampliar a participação de representantes do setor transportador na composição do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). Na atual composição, as entidades que representam o setor transportador são o Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma) e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma).

É importante que as empresas de navegação de cabotagem, de navegação de apoio marítimo e dos terminais portuários privados também tenham representação no Conselho que define as prioridades de investimentos com recursos do Fundo.

c) Rever a participação de empresas (públicas e privadas) e instituições financeiras como membros do CDFMM (atualizar o Decreto 5.269/2004). Há conflitos de interesses públicos e privados decorrentes de a instituição que formaliza as operações de crédito com recursos do FMM participar de todo o processo de definição das prioridades pelo CDFMM, assim como ocorre com as empresas potenciais tomadoras dos financiamentos. O papel de representação de interesses deve ser feito pelas entidades representativas dos setores envolvidos, e não por entes privados.

d) Garantir que os recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT), criado para o financiamento de programas e projetos de pesquisa científica e

desenvolvimento tecnológico dos setores de transporte aquaviário e de construção naval, sejam efetivamente aplicados em pesquisas que promovam a ampliação da competitividade do setor.

e) Repassar recursos do Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) para o SEST SENAT e viabilizar que o Sistema possa oferecer cursos de formação profissional para o segmento em suas unidades, atividade que atualmente é exclusividade da Marinha do Brasil.

f) Manter a vigência da não incidência do AFRMM para navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou destino final sejam portos das regiões Norte e Nordeste. A Lei 14.301/2022 renovou até 08/01/2027 essa não incidência. A medida é importante para garantir a competitividade dos diversos setores industriais da região, especialmente para insumos e mercadorias de baixo valor agregado. Destaca-se que o benefício é para os usuários da navegação e não para as empresas brasileiras de navegação (EBNs).



**Vander Francisco Costa é presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT)**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/06/2023

## CUSTOS E TEMPO DE CONSTRUÇÃO SÃO PRINCIPAIS PREOCUPAÇÕES DO AGRONEGÓCIO SOBRE FERROGRÃO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05/06/2023 - 22:52

### Arquivo/Divulgação



*Especialista da CNA disse que histórico de impasses enfrentados em licenciamentos e em leilões de outros grandes projetos de infraestrutura deixam setor cauteloso quanto ao cronograma da obra, cuja liberação ainda depende de decisão do STF*

As incertezas em torno do tempo total para a construção da Ferrogrão são a principal preocupação em relação ao projeto, considerado essencial para melhorar a eficiência no escoamento das cargas do agronegócio no futuro. Na avaliação da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), ainda é difícil mensurar os desafios para o operador deste sistema construir os 933 quilômetros de trilhos com um custo hoje da ordem R\$ 15 milhões por quilômetro, segundo estimativas do setor ferroviário. Um dos riscos é que um eventual atraso, seja por questão de licenciamento, seja por embargo judicial, possa elevar significativamente os custos do projeto.

Após dois anos em análise, o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes acatou, na semana passada, o pedido da Advocacia-Geral da União (AGU) para a tentativa de acordo judicial para a obra, que prevê a ligação férrea entre Sinop (MT) e Miritituba (PA). Moraes é o relator de uma ação de inconstitucionalidade (ADI) sobre a Lei 13.452/2017, que alterou os limites do Parque Nacional do Jamanxim (PA) para a passagem do projeto da Ferrogrão. O ministro-relator definiu 60 dias para que as partes busquem uma solução para a construção da ferrovia. A decisão permite a retomada dos estudos técnicos que estavam suspensos. A liberação das obras, no entanto, ainda depende de uma decisão da Corte.

A assessora técnica de logística e infraestrutura na CNA, Elisângela Pereira Lopes, avaliou que, mesmo que o leilão da Ferrogrão ocorra este ano, existe um longo caminho a ser perseguido, que passa pela obtenção de licenciamento, que costuma ser um processo demorado no país, sobretudo para um projeto dessa envergadura. "Não consigo imaginar um horizonte menor do que 10 anos, baseado nas experiências de outras obras realizadas no Brasil", comentou Elisângela, durante

reunião do Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo da Associação Comercial de São Paulo (Comus/ACSP), na última semana.

Elisangela mencionou obras como da ferrovia Norte Sul, que demorou duas décadas para ficar pronta, e da eclusa de Tucuruí e da BR-163, estas duas que levaram cerca de três décadas para serem concluídas. Mais recentemente, ela citou os três anos e meio para a realização do leilão e do licenciamento para o derrocamento do Pedral do Lourenço, que elevou o valor da obra de R\$ 560 milhões para aproximadamente R\$ 720 milhões.

Estudos preliminares realizados para mostrar a viabilidade da ferrovia apontam para uma movimentação inicial em torno de 20 milhões de toneladas pelo traçado. A ferrovia percorrerá um trajeto paralelo à rodovia BR-163. Os defensores do projeto ressaltam que a linha passará por uma área inferior a 0,06% da reserva e que as áreas indígenas estão a cerca de 8 km da ferrovia. A expectativa é que o modal ferroviário diminua o número de transporte de caminhões, representando redução de emissões, além de permitir frete de retorno por meio do transporte de fertilizantes até Santos.

“Não confere a questão de que a Ferrogrão traz prejuízos ambientais. O setor está otimista de que será resolvido no Supremo. A previsão que o custo do transporte diminua 30% a 40% e, no primeiro ano [concessão], se possa movimentar 20 milhões de toneladas”, afirmou. O projeto prevê um total de 69 anos de concessão, chegando ao final desse período com uma movimentação de aproximadamente 50 milhões de toneladas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 06/06/2023*

## DISTRIBUIÇÃO DO ESCOAMENTO DE GRÃOS PASSA POR EVOLUÇÃO DOS PROJETOS, APONTA CNA

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05/06/2023 - 20:48*



### **Arquivo/Divulgação**

*Confederação identifica ampliações e processos importantes tanto no Arco Norte, quanto no Porto de Santos e em outros portos nas regiões Sudeste e Sul*

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) avalia que ainda é cedo e complexo para se ter um diagnóstico preciso sobre o escoamento das cargas adicionais do agronegócio nos próximos anos. Para a assessora técnica de logística e infraestrutura na CNA, Elisangela Pereira Lopes, o direcionamento dos

produtos para exportação, não somente soja e milho, dependerá do avanço dos projetos de infraestrutura, tanto nos portos das regiões Sul e Sudeste, quanto nos portos do Arco Norte.

A CNA identifica uma série de projetos em andamento que vão expandir as capacidades de portos e terminais portuários nas regiões de novas fronteiras, acima da linha imaginária do paralelo 16. Elisangela citou a expansão do terminal Cotegipe (BA), prevista para 2025, além da implantação dos terminais ATU 18 e ATU 12, no Porto de Aratu (BA), que aumentarão a movimentação de grãos e fertilizantes nos próximos dois anos, além de ampliações em Miritituba (PA) e em Porto Velho (RO).

A especialista da CNA ponderou que também existe um plano de expansão no Porto de Santos (SP). “O crescimento dependerá dos investimentos feitos em cada terminal e em cada porto público. Há leilões previstos e é preciso saber como ficará a situação se Santos, se será desestatizado ou não (...). São várias as variáveis que comprometem a previsão segura do que acontecerá nos portos nos próximos anos”, analisou Elisangela, durante reunião do Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo da Associação Comercial de São Paulo (Comus/ACSP), na última semana.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 096/2023  
Página 46 de 46  
Data: 06/06/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

A assessora técnica observa que a Lei 12.815/2013, que completa 10 anos este mês, permitiu o arrendamento dentro de terminais públicos, o que melhorou a operacionalização desses portos e possibilitou o crescimento deles, com implementação de medidas como o agendamento de caminhões, modernização de equipamentos, dragagens e derrocamentos. "Falando de Santos, a curva não é tão ascendente, porém sabemos que existem investimentos planejados e em execução que manterão essa curva em crescimento", pontuou.

Ela destacou que a Lei 12.815/2013 também permitiu a instalação de terminais de uso privado (TUPs) para ofertar 100% da capacidade a terceiros. A especialista observa que, desde a edição da lei, o sistema Belém/Guajará se tornou um dos principais sistemas de movimentação soja e milho, passando de zero, em 2013, a 17,4 milhões de toneladas movimentadas em 2022. Já o sistema São Luís/Itaqui/Ponta da Madeira, que movimentava entre 2 milhões/t e 3 milhões/t, alcançou 18 milhões/t com a ampliação do Tegram. Elisangela acrescentou que o sistema Ilhéus/Aratu/Cotegipe tem planos de expansão, podendo chegar a 20 milhões de toneladas a mais e possibilitando maior oferta para atender à movimentação de grãos.

Para a CNA, o crescimento da produção de soja e milho no Brasil desde 2009 reforça a importância de os portos e terminais aumentarem a capacidade de maneira a atender a produção, considerada cada vez mais exponencial. De 2009 até 2022, a participação da produção de grãos acima do paralelo 16 passou de 52% para 71%. A exportação, porém, não tem crescido na mesma velocidade nas áreas das novas fronteiras. Mesmo assim, aumentou de 7,2 milhões/t para 52 milhões/t no período.

A confederação identifica um crescimento médio de 10 milhões de toneladas/ano entre 2009 e 2022, sendo que as novas fronteiras agrícolas representam crescimento de 8,8 milhões de toneladas/ano. Em valores de toneladas, as exportações ainda têm crescido mais nos portos do Sul e do Sudeste: 4 milhões/t, ante 3,5 milhões/t ano nas novas fronteiras. "Existe um déficit de 5,3 milhões de toneladas/ano. Seria necessário a implantação de um terminal para atender o crescimento cada vez mais exponencial nessas regiões do Centro-Norte e do Nordeste do país, que equivale à capacidade de 1 TUP", comentou Elisangela.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 06/06/2023*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data: 06/06/2023*