

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 105/2023  
Data: 26/06/2023



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
GOVERNO FEDERAL E ESTADO DE SÃO PAULO DISCUTEM PPP PARA TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ .....	4
ENFIM, SONHOS QUE PARECEM SAIR DO PAPEL .....	5
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>6</b>
DO ARCABOUÇO FISCAL À REFORMA TRIBUTÁRIA .....	6
RN SERÁ SEDE DO PRIMEIRO HUB INTERNACIONAL DOS CORREIOS NO NORDESTE.....	8
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....</b>	<b>10</b>
MARCADO PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA TERMINAL EM SANTANA.....	10
ANTAQ E MARINHA DO BRASIL SE REÚNEM PARA DISCUTIR A COLABORAÇÃO DA AGÊNCIA DURANTE A AUDITORIA DA IMO NO PAÍS.....	11
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>12</b>
GOVERNO FEDERAL RENOVA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE PARINTINS PARA FESTIVAL DO BOI-BUMBÁ .....	12
RODOVIAS - MELHORIAS NA BR-070/GO BENEFICIAM A EXPORTAÇÃO DE PRODUTOS AGRÍCOLAS E ARTIGOS DE MODA EM GOIÁS.....	13
<b>PORTAL PORTO GENTE .....</b>	<b>14</b>
RODOVIAS DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES RECEBEM SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO EM DIVERSOS TRECHOS .....	14
PONTES DE RODOVIAS ESTADUAIS DE SÃO PAULO IMPEDEM A PASSAGEM DAS HIDROVIAS DO PORTO DE SANTOS .....	15
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>17</b>
EDITORIAL – REFORMA TRIBUTÁRIA: IMPACTOS DEVEM SER ANALISADOS .....	17
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
<i>Aviação 1</i> .....	18
<i>Aviação 2</i> .....	18
<i>Aviação 3</i> .....	18
<i>Aviação 4</i> .....	18
<i>Museu 1</i> .....	18
<i>Museu 2</i> .....	18
PREFEITURA DE MACEIÓ REVOGA CERTIDÃO DE EMPRESA PORTUÁRIA .....	18
RECEITA LEILOA CARROS DOS ANOS 50, 60 E 70 DEIXADOS NO PORTO DE CABEDELO .....	20
NACIONAL – VEM AÍ SUL EXPORT 2023 – 10 E 11 DE JULHO.....	21
PORTO SECO DE ANÁPOLIS DEVE VIABILIZAR OPERAÇÃO DE CONTÊINERES .....	21
AEROPORTO DE GUARUJÁ: AUTORIDADES ESPERAM PRIMEIROS VOOS ATÉ O 1º TRIMESTRE DE 2024.....	24
MINISTÉRIO HABILITA PORTO DO AÇU PARA RECEBER INCENTIVOS FISCAIS .....	25
OPINIÃO – ESTRATÉGIA - NEGÓCIOS SUSTENTÁVEIS, PROJETOS ESG... MUDAM ALGO NO MUNDO DO TRABALHO? .....	26
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - A AMAZÔNIA DAS CONSULTORIAS.....	27
GOVERNO FEDERAL ASSUME A FRENTE NA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ .....	28
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>30</b>
SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS PEDE ALÍQUOTAS REDUZIDAS NA REFORMA TRIBUTÁRIA .....	30
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ MOVIMENTA 1,3 MILHÃO DE TONELADAS EM MAIO .....	31
PORTO DE PARANAGUÁ ESPERA MOVIMENTAR 9,4 MILHÕES DE TONELADAS DE GRÃOS E FARELO PARA EXPORTAÇÃO NO 3º TRI.....	32
PORTOS DO RS MOVIMENTARAM MAIS DE 10 MILHÕES DE TONELADAS DE GRANÉIS SÓLIDOS DE JANEIRO E MAIO .....	32
RODOVIAS DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES PASSAM POR MANUTENÇÃO ATÉ O DIA 2.....	32
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>34</b>
PETROLEIRAS COBRAM SIMPLIFICAÇÃO TRIBUTÁRIA E MARCO LEGAL PARA CCS E MERCADO DE CARBONO.....	34
COM 3 GW, MINAS GERAIS LIDERA INSTALAÇÕES DE GERAÇÃO DISTRIBUÍDA; VEJA RANKING DOS ESTADOS.....	35
BRASIL VOLTARÁ A IMPORTAR ENERGIA DA VENEZUELA, GARANTE SILVEIRA.....	36
PETROBRAS PLANEJA PERFURAR ESTE ANO EM ÁGUAS PROFUNDAS DO RIO GRANDE DO NORTE .....	38
GÁS NATURAL, LÍTIUM E COMBUSTÍVEIS EM AGENDA BILATERAL COM ARGENTINA.....	39
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>41</b>
PETROBRAS VOLTA A TOMAR DÓLARES NO EXTERIOR APÓS 2 ANOS E LEVANTA US\$ 1,25 BILHÃO .....	41
EMISSIONES DE CO2 NO SETOR DE ENERGIA BATERAM RECORDE EM 2022, APONTA ESTUDO .....	42
IGUÁ RIO DE JANEIRO VAI LEVANTAR R\$ 3,8 BI NA MAIOR EMISSÃO INCENTIVADA DE TÍTULOS DE INFRAESTRUTURA. BNDES FICA COM METADE.....	43



<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>43</b>
REFORMA TRIBUTÁRIA VIROU ‘FEIRA’ DE EXCEÇÕES E ESTÁ ‘CAMINHANDO PARA UM MONSTRENGO’, DIZ SALTO.....	43
CUSTO DA ENERGIA É MAIOR OBSTÁCULO À COMPETITIVIDADE DA INDÚSTRIA PAULISTA, DIZ PESQUISA DA FIESP .....	46
‘BCS ESTÃO CERTOS EM MANTER POLÍTICA MONETÁRIA FIRME PARA CONTER INFLAÇÃO’, DIZ DIRETOR DO BIS .....	46
REFORMA TRIBUTÁRIA: IMPACTO EM CASO DE APROVAÇÃO SERÁ SENTIDO A PARTIR DE 2026, DIZ SECRETÁRIO.....	49
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>52</b>
PETRÓLEO FECHA EM ALTA APÓS FIM DE SEMANA TENSO NA RÚSSIA.....	52
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,374 BI NA 4ª SEMANA DE JUNHO .....	53
TRT-SP DISPENSA CONTRATAÇÃO DE CONFERENTE DE CARGA .....	53
INDEFINIÇÃO SOBRE ALÍQUOTAS E FUNDOS TRAZ INSEGURANÇA A EMPRESAS EM REFORMA TRIBUTÁRIA .....	56
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO</b> .....	<b>57</b>
DUAS NOVAS PASSARELAS PARA PEDESTRES SERÃO ERGUIDAS NO PORTO DE SANTOS, SP.....	57
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF</b> .....	<b>58</b>
ENTENDA O RELATÓRIO DA REFORMA TRIBUTÁRIA A SER VOTADO NA CÂMARA .....	58
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>62</b>
RELATOR PEDE AUDIÊNCIA NA CVT SOBRE PL DA RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES .....	62
SUCATA DE NAVIO QUE SE CHOCOU CONTRA PONTE RIO-NITERÓI SERÁ LEILOADA EM AGOSTO .....	63
FPSO ‘SEPETIBA’ DEIXOU ESTALEIRO NA CHINA RUMO AO BRASIL.....	64
PETROBRAS ALCANÇA MENOR TAXA DE EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA NO REFINO.....	64
PORTO DA HIDROVIAS DO BRASIL É O PRIMEIRO NO PARÁ COM HABILITAÇÃO PARA EXPORTAR MILHO PARA A CHINA.....	65
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL GARANTE MANUTENÇÃO DA CERTIFICAÇÃO ISO .....	66
MAERSK ENCOMENDA SEIS NAVIOS MOVIDOS A METANOL.....	66
PORTO DE ITAJAÍ VOLTARÁ A TER MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM CERCA DE UM MÊS .....	67
ARTIGO - A REGULAÇÃO DA CESSÃO DE TONELAGEM PARA O AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS .....	68
INSTITUTO COMBUSTÍVEL LEGAL DEFENDE INTELIGÊNCIA E MONITORAMENTO DE HIDROVIAS PARA REDUZIR ROUBO DE COMBUSTÍVEIS NO NORTE .....	70
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ MOVIMENTA 1,3 MILHÃO DE TONELADAS EM MAIO .....	71
PORTO DO RIO GRANDE TEM CRESCIMENTO DE 6% NAS MOVIMENTAÇÕES.....	72
ANP PRORROGA PRAZOS PARA CUMPRIMENTO DA OBRIGAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM PD&I .....	73
SETOR AUTOMOTIVO ALAVANCA EXPORTAÇÃO AÉREA DA ASIA SHIPPING NO 1º TRIMESTRE.....	73
PROJETO COSTA BUTIÁ, DO PORTO DE ÍMBITUBA, RECUPERA IMPORTANTE PATRIMÔNIO CULTURAL IMATERIAL DO LITORAL SUL BRASILEIRO .....	74
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>76</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM .....	76



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### GOVERNO FEDERAL E ESTADO DE SÃO PAULO DISCUTEM PPP PARA TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Parceria público-privada foi debatida em reunião entre ministérios e governador Tarcísio de Freitas  
*Por: Bárbara Farias*



**Túnel pode ser incluído na nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) Foto: Alexander Ferraz/AT**

Os governos Federal e do Estado discutem a viabilização do túnel submerso Santos-Guarujá por meio de parceria público-privada (PPP), um modelo que combina recursos públicos e concessão à iniciativa privada. A possibilidade foi abordada em reunião em Brasília, na última terça-feira, entre o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), o ministro da Casa Civil, Rui Costa, e integrantes da equipe do ministro de

Portos e Aeroportos, Márcio França.

O encontro envolvendo a ligação seca tratou da inclusão do projeto na nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O futuro PAC, que deve ter um novo nome, será anunciado pelo Governo Federal no início do segundo semestre. União e Estado, por sinal, vêm travando uma disputa pela execução da obra e, desde o início do ano, têm defendido projetos diferentes.

Para A Tribuna, o Ministério de Portos e Aeroportos informou que há abertura para a discussão da PPP, que pode ser adotada para a obra ser realizada. Já o Governo do Estado informou, em nota, que “tem buscado alternativas para viabilizar a obra da ligação seca entre Santos e Guarujá e atualizado os estudos do projeto. São Paulo, assim como outras federações, tem participado de reuniões com o Governo Federal apontando os projetos considerados prioritários”.

No último dia 13, em Brasília, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, apresentou o novo modelo do túnel Santos-Guarujá aos membros da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Conforme o projeto, a obra tem orçamento estimado de R\$ 5,8 bilhões, com prazo de execução em quatro anos, e está prevista a cobrança de um pedágio nos moldes de tarifa social, com valor semelhante ao praticado na travessia de balsas Santos-Guarujá.

Ainda segundo Pomini, a APS trabalha para iniciar as obras do túnel em 2024 e concluí-las em 2027 ou 2028. Em Brasília, ele também comentou que os recursos viriam do próprio caixa da gestora do Porto de Santos, do Banco dos Brics (grupo composto por Brasil, China, Índia, Rússia e África do Sul) e por concessão.

De acordo com o projeto, cuja base é a proposta elaborada em 2013 pela extinta Dersa, as embocaduras do túnel serão instaladas no berço do Cais da Marinha, na Margem Direita, em Santos, e na região conhecida como Prainha, em Vicente de Carvalho, em Guarujá, abaixo do Linhão, na Margem Esquerda. O traçado submerso não foi alterado e a extensão é de 860 metros.

Em sua apresentação na Câmara, Pomini mostrou o cronograma com investimentos definidos para a obra ano a ano, mas ponderou que o valor é “passível de redução em razão da concorrência”. Seriam R\$ 50 milhões em 2023, R\$ 1 bilhão em 2024, R\$ 2,5 bilhões em 2025, R\$ 1,3 bilhão em 2026 e R\$ 1 bilhão em 2027/2028. Em 2022, o valor previsto para o projeto no Governo Bolsonaro

era de R\$ 2,9 bilhões e a obra fazia parte do rol de investimentos obrigatórios do eventual concessionário no plano de desestatização da APS, que acabou não avançando no Governo Lula.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*  
Data: 24/06/2023

### ENFIM, SONHOS QUE PARECEM SAIR DO PAPEL

Marcelo Neri é presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenammar)  
Por: *Marcelo Neri*



***Trabalho de construção do Parque Valongo dará uma cara nova a trecho com antigos armazéns Foto: Silvio Luiz/AT/Arquivo***

Na estruturação do mercado de operações portuárias, transporte e turismo, é fato que a falta de planejamento direcionado e de zoneamento adequado das áreas portuárias desempenhou ao longo de décadas um papel significativo na ausência de oportunidades atrativas para investidores no Porto de Santos e no Centro da Cidade. Esse processo histórico de desenvolvimento desorganizado resultou em uma

distribuição irregular das áreas portuárias, bem como em uma ocupação desordenada das regiões adjacentes.

A estratégia para o Porto de Santos, como na maioria dos portos brasileiros, foi a concentração excessiva de atividades portuárias em determinadas áreas e a ausência de interação com a cidade, o que pode ter criado uma imagem estigmatizada do Porto, associada apenas a operações e comércio, dificultando a implantação de projetos e a atração de investimentos para atividades turísticas. A falta de diversificação e a ausência de uma estratégia abrangente de crescimento podem ter limitado as chances de investimento neste setor.

O conceito basilar deveria ser sempre o seguinte: onde estão o transporte e sua infraestrutura, deveriam também estar um melhor planejamento e uma plena execução na área de turismo. Considere o inverso como verdadeiro. Partindo desse princípio, em visitas recentes que fiz a Tel Aviv e Buenos Aires para participar de eventos e discussões sobre o setor portuário, com ênfase em transporte aquaviário, logística, inovação e tecnologia, vivi um estado de indignação e, ao mesmo tempo, euforia.

A indignação vem quando faço a inevitável comparação com o que ainda nos falta no maior porto do Hemisfério Sul e percebo, por exemplo, o que ocorre quando vamos à Argentina e desfrutamos de Puerto Madero, onde há um agradável ambiente turístico de boas acomodações e a integração Porto-Cidade. Ou, ainda, quando passamos por Tel Aviv e notamos o que poderíamos obter para o público e privado, dentro do Porto, com um parque tecnológico e acadêmico. Em Israel, há busca constante por aceleradores de inovação, em um país que não se apequena diante de seu tamanho e idade, rugindo numa batalha constante, com vontade política e capacidade de execução na busca pelo novo, cada vez mais mostrando ao mundo como devemos desenvolver uma mentalidade de crescimento por meio da melhoria contínua via tecnologia de ponta.

Tendo a oportunidade de ver de perto as melhores práticas do turismo sendo corretamente mescladas à tecnologia e à infraestrutura de transportes, condição que deveria ser mandatária nos processos públicos e privados, veio também o sentimento de euforia. Ele é resultado de recentes percepções do que possa ser um momento único que estamos vivendo no Porto de Santos. Parece que finalmente temos saindo do papel e vindo à tona o tão sonhado túnel Santos-Guarujá, um amplo pacote de melhorias para o Centro da Cidade e o não menos esperado projeto Parque Valongo, que pode vir a contemplar também um parque tecnológico para o Porto.

A sincronicidade e a sinergia de oportunidades podem vir a tirar do papel projetos sonhados há tempos, formando o conhecido tripé de sucesso das nações desenvolvidas, com mundos acadêmico, privado e público em um mesmo ambiente de produção de riqueza. Hoje, temos várias forças trabalhando com uma mesma agenda, como Ministério de Portos e Aeroportos, Prefeitura, Governo do Estado, mídia local, deputados da região, associações e entidades do setor privado.

Todos com interesses voltados para o bem comum de uma melhor integração do Porto com a Cidade, modernizando o aparelho turístico portuário e apostando em uma visão mais holística, indo além da região e olhando para o Brasil e o resto do mundo no momento em que se traz e se executa um projeto acadêmico e de centro de tecnologia no maior Porto da América do Sul - quem sabe, com possíveis parcerias com entidades internacionais de respeito.

Assim, de uma vez por todas, a infraestrutura de transporte de cargas e de turismo e os setores acadêmico e tecnológico poderão dar ao Porto e a Santos o que ambos merecem: um presente em forma de modernidade, entretenimento e credibilidade para seus habitantes e seus visitantes. Parece-me que a hora é essa e temos tudo para que Porto e Cidade finalmente sejam agraciados com merecidas e necessárias melhorias de integração.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 24/06/2023*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### DO ARCABOUÇO FISCAL À REFORMA TRIBUTÁRIA

*Por Jairo Lima*



**Brasília – O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), fala a imprensa, após reunião com governadores, na Residência Oficial da Câmara. Foto: José Cruz/Agência Brasil**

O Senado aprovou na última quarta-feira (21), por 57 votos a 17, o texto do novo arcabouço fiscal. O projeto retornará à Câmara Federal para mais uma rodada de votação porque a proposta sofreu alterações no Senado. A nova regra fiscal é fundamental para que também seja votada a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) para 2024, que, por sua vez, precisa ser aprovada para que os trabalhos no Congresso Nacional finalmente cheguem à uma possível aprovação da

Reforma Tributária.

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), disse na última quinta-feira (22) que a proposta de reforma tributária deve ser analisada na primeira semana de julho pelo plenário da Casa. O texto da proposta foi discutido pela com governadores e outros representantes dos 26 estados e do Distrito Federal.

Lira viveu um verdadeiro cabo de guerra dentro da Câmara Federal, nos últimos meses, pressionando o Palácio do Planalto por ministérios e cargos. Lira também foi pressionado quando teve aliados sendo investigados pela Polícia Federal na Operação Hefesto, que visa desarticular organização criminosa suspeita de fraude em licitação e lavagem de dinheiro em Alagoas envolvendo recursos destinados a kits de robótica pelo Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação (FNDE).

Lira enxergou o Planalto ceder para negociar, mas também esteve nas cordas. Ele assiste o ministro Fernando Haddad (Fazenda) travar uma guerra interminável contra o presidente do Banco Central,



Roberto Campos Neto, este sim, até hoje, nunca cedeu, e manteve a taxa de juros em 13,75%, e, até agora permanece ileso.

O presidente da Câmara estava perdendo apoio dentro do parlamento em detrimento de entrar em conflito com o Planalto, mas além dos sustos, teve tempo de se recuperar até se articular, debater e a duras penas chegar a acordos com os ministros Fernando Haddad (Fazenda), Alexandre Padilha (Relações Institucionais) e Casa Civil (Rui Costa).

Na reunião com os governadores, uma maneira de compensar as perdas parece apagado a curto prazo, os desentendimentos para que a reforma seja levada ao plenário. A resolução proposta é a criação do Fundo de Desenvolvimento Regional, que permitiria aos estados reduzir alíquotas do imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para atrair investimentos.

Para o governador de Goiás, Ronaldo Caiado, que esteve na reunião, o dispositivo seria uma forma de compensar a arrecadação de estados produtores, como os do Centro-Oeste e do Norte. Em outra frente, o fundo poderia destinar recursos para os estados consumidores, que atualmente concedem benefícios fiscais. “Como estados que não têm estrutura de outros poderão crescer? Precisamos de outra política para termos capacidade de crescimento”, defendeu Caiado, após o encontro.

A proposta em discussão prevê a criação do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS). O tributo substituiria duas contribuições – o Programa de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) – e três impostos – o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), o Imposto sobre Serviços (ISS) e o ICMS. Atualmente, as contribuições ficam inteiramente com a União. O IPI é partilhado entre União e governos locais, o ICMS fica com os estados; e o ISS, com os municípios.

### **O que diz o projeto do novo arcabouço fiscal:**

O PLP 93/2023 fixa limites para o crescimento da despesa primária. Eles devem ser reajustados anualmente, segundo a combinação de dois critérios: o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) e um percentual sobre o crescimento da receita primária. Os parâmetros levam em conta a meta de resultado primário de dois anos antes. Entre 2024 e 2027, os gastos podem crescer até os seguintes limites:

- \*70% da variação real da receita, caso a meta de dois anos antes tenha sido cumprida; ou
- \*50% da variação real da receita, caso a meta de dois anos antes não tenha sido alcançada.

O texto prevê faixas de tolerância para a definição do resultado primário. Essa margem, para mais ou para menos, é de 0,25 ponto percentual do PIB previsto no projeto da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO). A meta só é considerada descumprida se o resultado ficar abaixo da banda inferior da faixa de tolerância.

O PLP 93/2023 assegura um crescimento mínimo para o limite de despesa primária: 0,6% ao ano. O projeto também fixa um teto para a evolução dos gastos: 2,5% ao ano, mesmo que a aplicação dos 70% da variação da receita resulte em valor maior.

O texto aprovado pela CAE também estabelece regras para os investimentos. A cada ano, eles devem ser equivalentes a pelo menos 0,6% do PIB estimado no projeto da Lei Orçamentária Anual (LOA). Caso a estimativa do PIB em R\$ 11,5 trilhões para 2024 seja mantida, o investimento mínimo no próximo ano seria de R\$ 69 bilhões.

Se o país alcançar um resultado primário acima do intervalo de tolerância — ou seja, 0,25% do PIB além da meta —, o Poder Executivo pode aplicar 70% do valor excedente em investimentos no ano seguinte. Ainda assim, as dotações adicionais em investimentos não podem ultrapassar o equivalente a 0,25 ponto percentual do PIB do ano anterior.

### **AJUSTES**

Para ser aprovado, o novo arcabouço fiscal precisou retirar do texto algumas despesas. Além das despesas com Fundeb, FCDF e as áreas de ciência, tecnologia e inovação, o senador Omar Aziz (PSD) manteve fora do teto outros gastos que haviam sido definidos pela Câmara dos Deputados. Entre eles, transferências a estados e municípios pela concessão de florestas federais ou venda de imóveis federais, além de precatórios devidos a outros entes federativos usados para abater dívidas. Também ficam excluídas as seguintes despesas:

\*Transferências constitucionais e legais a estados, Distrito Federal e municípios, como as de tributos;

\*Créditos extraordinários para despesas urgentes, como calamidade pública;

\*Despesas custeadas por doações, como as do Fundo Amazônia ou aquelas obtidas por universidades, e por recursos obtidos em razão de acordos judiciais ou extrajudiciais relativos a desastres de qualquer tipo;

\*Despesas pagas com receitas próprias ou convênios obtidos por universidades públicas federais, empresas públicas da União que administram hospitais universitários, instituições federais de educação, ciência e tecnologia, vinculadas ao Ministério da Educação, estabelecimentos militares federais e demais instituições científicas, tecnológicas e de inovação;

\*Despesas da União com obras e serviços de engenharia custeadas com recursos transferidos por estados e municípios, a exemplo de obras realizadas pelo Batalhão de Engenharia do Exército em rodovias administradas por governos locais;

\*Pagamento de precatórios com deságio aceito pelo credor;

\*Parcelamento de precatórios obtidos por estados e municípios relativos a repasses do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério (Fundef)

\*Despesas não recorrentes da Justiça Eleitoral com a realização de eleições.

**\*\*\*Fontes: Agência Senado/Agência Câmara**

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 26/06/2023*

## RN SERÁ SEDE DO PRIMEIRO HUB INTERNACIONAL DOS CORREIOS NO NORDESTE

A instalação do hub contribui para descentralizar essas operações, melhorando os prazos de entrega.

*Por Jairo Lima*



**Governadora Fátima Bezerra (PT) conquistou pauta dos seus tempos de deputada federal. Foto: Sandro Menezes/ASSECOM-RN**

Na última terça-feira, a governadora Fátima Bezerra (PT) recebeu a confirmação, pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, da instalação, no Rio Grande do Norte, do primeiro centro internacional de distribuição de encomendas do Nordeste, o Hub dos

Correios. O anúncio foi feito pelo presidente da estatal, Fabiano Silva dos Santos.

O centro de distribuição de encomendas será o primeiro do Nordeste e o quarto instalado no Brasil, já que atualmente eles se concentram nas regiões Sul e Sudeste, especificamente no Rio de Janeiro,





São Paulo e Curitiba. “Estamos há anos nessa articulação e, agora, com a sensibilidade de um governo que cuida das pessoas e do patrimônio público, enfim chega essa excelente notícia”, afirmou a chefe do Executivo estadual.

Trata-se de um projeto idealizado na época do governo da presidenta Dilma Rousseff (PT), mas que foi abandonado. A pauta foi retomada pela governadora Fátima Bezerra. Agora, o estado vai abrigar a estrutura, que contribuirá para a descentralização das operações postais no país.

“O hub traz empregos, desenvolvimento econômico e insere nosso estado de forma estratégica nessa política de reinvestimento na empresa pública”, ressaltou a governadora do Rio Grande do Norte. A instalação do hub contribui para descentralizar essas operações, melhorando os prazos de entrega e beneficiando especialmente as empresas de micro e pequeno porte.

Nos últimos seis meses, o assunto foi pauta de audiências da governadora em Brasília. Depois de apresentado diretamente ao presidente Luís Inácio Lula da Silva (PT), o projeto foi tema de discussão com o ministério das Comunicações e com o presidente dos Correios, Fabiano Silva dos Santos. Em maio, resultado de estudos feitos pela empresa, os Correios já apontava a viabilidade técnica da instalação do Hub no Nordeste, com sede no estado do Rio Grande do Norte.

“Ao levarmos o centro de distribuição para o Nordeste temos a perspectiva de gerarmos milhares de empregos na região. Não estamos levando apenas infraestrutura, mas consolidando a vocação local de se tornar um polo logístico, o que desperta o interesse de outras empresas também”, avaliou Fabiano Silva dos Santos.

A concentração das operações dos Correios nas regiões Sudeste e Sul tem sido um desafio para a eficiência da rede de transporte da malha postal do país. A instalação do Hub dos Correios no Rio Grande do Norte contribuirá para descentralizar essas operações, melhorando os prazos de entrega e beneficiando especialmente as empresas de micro e pequeno porte.

### **Hub dos Correios no RN**

O projeto prevê a instalação do Hub dos Correios na área de expansão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante. A recente relicitação do aeroporto, vencida pelo grupo suíço Zurich Airport International, abre possibilidades para que a nova concessionária invista nos recursos necessários para o desenvolvimento do Hub.

A instalação do Hub dos Correios é de grande importância para a economia local e fortalecerá o potencial de desenvolvimento do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, gerando empregos e renda para o Rio Grande do Norte. Além disso, o centro facilitará as atividades de importação e exportação da região, impulsionando o comércio internacional e proporcionando condições mais favoráveis de acesso ao mercado brasileiro para os vendedores de comércio eletrônico internacionais. A expectativa é que, quando estiver em pleno funcionamento, a nova estrutura do Hub dos Correios seja capaz de processar 40 mil encomendas por dia.

### **Investiremos R\$ 350 milhões em infraestrutura**

Com a suspensão do processo de privatização dos Correios pelo governo federal, a empresa está buscando ampliar seus serviços. Foi anunciado um investimento de cerca de R\$ 350 milhões para construção e modernização de centros operacionais e reforma de agências dos Correios em todo o País. A iniciativa marca a retomada dos investimentos da estatal em infraestrutura, um dos projetos estratégicos prioritários anunciados pela diretoria-executiva em maio deste ano, no balanço de 100 dias da atual gestão.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**  
**Data: 26/06/2023**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### MARCA DO PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA TERMINAL EM SANTANA

Terminal MCP 03 será destinado à movimentação de soja e milho



**Crédito: Companhia Docas de Santana (CDSA)**

Brasília 26/06/2023 - A Consulta Pública para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos estudos para arrendamento da instalação portuária denominada MCP03, no Porto Organizado de Santana (AP) acontecerá entre os dias 05 de julho a 25 de agosto.

A informação foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta segunda-feira (26). O terminal, destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente soja e milho, possui uma área brownfield de 11.680 m<sup>2</sup> e a expectativa é que sejam investidos cerca de R\$ 89 milhões, dos quais R\$ 20 milhões serão somente em melhorias da infraestrutura existente.

Também será marcada uma audiência pública, na forma presencial ou telepresencial. A data, horário e local serão publicados no DOU.

#### Sobre a consulta pública

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto do presente aviso de consulta pública estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/participacaosocial/>.

Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até as 23h59 do dia 25/08/2023, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <https://www.gov.br/antag/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, exclusivamente através do e-mail [anexo\\_audiencia032023@antag.gov.br](mailto:anexo_audiencia032023@antag.gov.br), mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. As contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) da Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

#### Reunião de Diretoria

Também foi publicado no DOU desta segunda-feira a aprovação do calendário de reuniões da Diretoria Colegiada da ANTAQ para o 2º semestre de 2023, bem como a alteração da data da 546ª ROD, transferida do dia 26/06 para a próxima segunda-feira (03/07). Tanto o calendário quanto o período da nova reunião de diretoria estão disponíveis no site da ANTAQ.

<https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/atas-e-pautas-das-reunioes>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

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

Data: 26/06/2023

## ANTAQ E MARINHA DO BRASIL SE REÚNEM PARA DISCUTIR A COLABORAÇÃO DA AGÊNCIA DURANTE A AUDITORIA DA IMO NO PAÍS

Reunião definiu últimos ajustes para receber delegação da agência internacional



### *A reunião entre ANTAQ e Marinha aconteceu na sede da autarquia*

Brasília 23/06/2023 - Os diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), gestores da Agência e servidores que participam do GT-IMO, realizaram uma reunião com o alto comando da Marinha nessa quarta-feira (21). O objetivo foi definir os últimos detalhes relativos à participação e à contribuição da ANTAQ durante a Auditoria

dos Estados-Membros da Organização Marítima Internacional (IMSAS-IMO), que neste ano será realizada no Brasil

O encontro ocorreu de maneira híbrida: presencialmente no prédio da ANTAQ e virtualmente por meio da plataforma Microsoft Teams, e contou com a participação de representantes da ANTAQ e da Marinha do Brasil.

Durante a reunião, foram discutidos aspectos relativos ao documento “Plano Geral para Implementação dos instrumentos da Organização marítima internacional”, que contou com aportes da Agência e foi aprovado durante a última reunião da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO- CCA-IMO, da qual a Agência participa.

Além disso, foram tratados aspectos relativos à implementação de alguns códigos da IMO no que tange as responsabilidades do País enquanto “Estado de Porto”, como os códigos IMSBC, IMDG e o Grain Code.

Atenção especial foi dada à recente atualização que a Agência realizou na norma que disciplina a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações em águas sob jurisdição nacional em portos públicos e nas instalações portuárias autorizadas (Resolução Normativa 99/2023-ANTAQ).

Cabe ressaltar, que a ANTAQ é a entidade responsável por alimentar o sistema Gisis da IMO, no que tange as informações relativas às empresas que prestam esses serviços no Brasil. Também fica à cargo da Agência responder, à IMO, inadequações reportadas durante a contratação e prestação desses serviços.

Por fim, foram debatidos temas a serem transmitidos à IMO durante a realização das auditorias. Na oportunidade, a ANTAQ irá realizar apresentação institucional que deverá abordar a Agenda Ambiental 2022/2023 da ANTAQ, o Índice de Desempenho Ambiental (IDA), o painel estatístico da Agência, o estudo de Impacto da Mudança do Clima nos Portos Brasileiros, além de outras ações voltadas a sustentabilidade e a segurança portuária.

O encontro contou com a presença do diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, do diretor Lima Filho, e representando a Marinha do Brasil estiveram presentes o capitão de Mar e Guerra Fernando Emanuel Benites, da Superintendência de Segurança do Tráfego Aquaviário (Diretoria de Portos e Costa) e o capitão de Mar e Guerra Paulo Roberto da Costa Barros, encarregado da Divisão de Coordenação dos Assuntos da IMO (Estado-Maior da Armada).

Também estiveram presentes o assessor de Relações Internacionais, Alexandre Dal Fior, o superintendente de Outorgas, Renildo Silva, o superintendente de Fiscalização, Luiz Carlos de Souza, a superintendente de Desempenho, Sustentabilidade e Inovação, Cristina Castro, o gerente de regulação Portuária, Sandro Monteiro, o gerente de Regulação de Navegação, José Neto, e o gerente de Apoio Técnico, Fábio Fonseca.

### Sobre a IMO

A IMO é uma agência da estrutura da ONU que visa a fornecer mecanismos de cooperação entre governos e estabelecer padrões internacionais de segurança marítima e eficiência da navegação, bem como padrões de prevenção e controle da poluição marítima causada por navios.

Cabe à Marinha do Brasil representar o país no organismo, trabalho esse apoiado pela CCA-IMO. A ANTAQ conta com um Grupo de Trabalho designado para participar ativamente apoiando a Marinha brasileira em comitês técnicos, como o Comitê de Segurança Marítima (MSC); Comitê de Facilitação (FAL); Comitê de Cooperação Técnica (TC); e Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC).

*Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários*

*Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ*

*Fone: (61) 2029-6520*

*FAX: (61) 2029-6517*

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

*Data: 26/06/2023*

### **GOVERNO FEDERAL RENOVA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE PARINTINS PARA FESTIVAL DO BOI-BUMBÁ**

Foram executados serviços de manutenção para garantir transporte fluvial seguro e agilidade no embarque e desembarque de pelo menos 12 mil passageiros, entre moradores e visitantes. Maior evento da região começa nesta sexta-feira (30)



***A expectativa é de 12 mil pessoas utilizem a estrutura nos três dias de festa - Foto: DNIT/Divulgação***

Principal via de acesso fluvial ao município de Parintins (AM), a Instalação Portuária Pública de Pequeno Porto (IP4) da cidade foi renovada para receber a população e visitantes com segurança durante a maior celebração cultural da região. O Festival de Parintins, também chamado Festival do Boi-Bumbá, ocorre anualmente com a participação de milhares de pessoas de

diferentes partes do mundo. Este ano, a expectativa é de que pelo menos 12 mil pessoas cheguem à Parintins por via fluvial no período dos festejos: de 30 de junho a 2 de julho.

O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, trabalhou para melhorar as instalações da IP4. Salas de espera e administrativa, banheiros, armazém de cargas, estacionamento e o conjunto naval receberam serviços de manutenção. Equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) também executaram obras remanescentes no muro contenção.

Enquanto durar o festival, a IP4 de Parintins funcionará 24 horas por dia, com revezamento de um quadro maior de funcionários. Para a segurança dos passageiros, um plano de contingência foi elaborado, com a inclusão de ações de salvaguarda da vida humana e de proteção do meio ambiente e das instalações. Além do DNIT, as operações no período terão apoio da Marinha do Brasil, Polícia Militar, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas (ARSEPAM).

### Boi-Bumbá

Importante celebração, o Festival de Parintins é considerado um dos principais eventos da região e busca, por meio de manifestações artísticas, preservar e promover as tradições culturais do coração da Amazônia. A festa se destaca pelas apresentações de duas agremiações – o Boi Garantido e o Boi Caprichoso –, que competem em performances, encenações teatrais e música. O evento não só valoriza os costumes, lendas e mitos do povo amazônico como representa uma oportunidade de fortalecer a economia da cidade, impulsionando o turismo e gerando empregos temporários aos habitantes de Parintins e região.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

*Data: 26/06/2023*

## RODOVIAS - MELHORIAS NA BR-070/GO BENEFICIAM A EXPORTAÇÃO DE PRODUTOS AGRÍCOLAS E ARTIGOS DE MODA EM GOIÁS

Investimento do Ministério dos Transportes em recapeamento e nova sinalização em 28 quilômetros da rodovia federal aumentam segurança e fluidez no trânsito



**Obras ocorreram no trecho entre os quilômetros 162,5 e 190,8 da rodovia - Foto: Divulgação/DNIT**

O escoamento de soja, arroz e outros grãos em Goiás será facilitado com os novos 28 quilômetros de recapeamento na BR-070/GO, no trecho de ligação entre Itaberaí e Itaguari. Com investimento aproximado de R\$ 3,6 milhões, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, concluiu as obras no trecho entre os quilômetros 162,5 e 190,8, que agora conta com nova sinalização

horizontal, garantindo maior segurança aos motoristas na região.

Fundamental para a integração no Centro-Oeste brasileiro, a BR-070 inicia em Brasília e corta os estados de Goiás e Mato Grosso, sendo considerada uma das principais rotas de escoamento da safra. Com a entrega dos serviços realizados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o trecho goiano passa a contar com maior trafegabilidade, sendo esta uma das principais eixos de ligação para o agronegócio.

### Polos

Nomeado um dos maiores produtores de arroz em Goiás, Itaberaí também é um reconhecido produtor de milho e feijão. Atualmente, a cidade também se destaca no plantio de tomate e laranja. Já Itaguari é um município pioneiro em confecções de lingerie, sendo considerado um importante polo de moda íntima no estado.

\*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

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

Data: 26/06/2023



## PORTAL PORTO GENTE

### RODOVIAS DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES RECEBEM SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO EM DIVERSOS TRECHOS

Redação Portogente

*Programação da semana conta com manutenção do pavimento e das juntas de dilatação*



O Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), administrado pela Ecovias, receberá serviços de reparo e manutenção em todas as rodovias, de 26 de junho a 2 de julho. Os trabalhos têm como objetivo manter a segurança viária, a qualidade das rodovias e maior comodidade aos usuários.

Na via Anchieta, estão previstas a recuperação e manutenção do pavimento, passarelas e viadutos, juntas de dilatação, limpeza de barreiras rígidas e limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego. Os serviços acontecerão em toda a extensão da via, do km 9,7 ao km 65, em ambos os sentidos, das 8h às 17h e das 21h às 05h. Também está programada a lavagem de placa e a manutenção da sinalização vertical, apenas no período noturno, das 21h às 05h.

A rodovia dos Imigrantes também passará por manutenção em seu pavimento, assim como nas passarelas, viadutos e juntas de dilatação. Além disso, está prevista a limpeza de barreiras rígidas e limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego. Os serviços irão ocorrer nos dois sentidos da via e por toda sua extensão, do km 11 ao km 70, das 8h às 17h e das 21h às 05h. Ainda na programação, a manutenção da sinalização vertical irá acontecer entre o km 11,5 e o km 50 e a lavagem de placa, ocorrerá do km 46 ao km 70. Ambos serviços serão executados nos dois sentidos e somente das 21h às 05h.

Estão previstos ainda, em toda a extensão e em ambos os sentidos das rodovias Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega, os serviços de manutenção de pavimento, das passarelas, túneis, pontes e viadutos, das juntas de dilatação e da limpeza de barreiras rígidas, sempre das 08h às 17h e das 21h às 05h. Já no período noturno, das 21h às 05h, estão programados trabalhos de lavagem de placa e sinalização vertical.

Já as Interligações Baixada e Planalto e a saída do Guarujá pela SP-248, receberão, em todo o trecho e em ambas as direções, serviços de manutenção de pavimento, passarelas e viadutos, juntas de dilatação, limpeza de barreiras rígidas, além da limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego, das 08h às 17h e das 21h às 05h. Enquanto no período noturno, das 21h às 05h, os serviços de lavagem de placa e sinalização vertical, também serão executados em todo o trecho e nos dois sentidos.

O SAI contará ainda com serviços de varrição mecanizada, cata papel, coleta de lixo e entulho, poda, implantação de dutos, limpeza de drenagem e reparo no guard-rail e fiscalização eletrônica serão realizados nas rodovias. Durante os trabalhos, sempre que necessário, faixas e acostamentos serão devidamente bloqueados e sinalizados para garantir a segurança viária dos motoristas e

trabalhadores. As datas e horários dos serviços podem ser alterados conforme as condições de tráfego e clima, ou por alguma ocorrência não prevista.

### **Bloqueios**

Nas noites de segunda (26) a sexta-feira (30), haverá bloqueio no trecho de Serra da pista norte da rodovia dos Imigrantes, para transposição de cargas especiais. A previsão é que a intervenção ocorra entre 23h30 e 05h30. Neste período, os motoristas precisarão subir a Serra pela pista norte da via Anchieta.

### **Principais obras em andamento**

A concessionária Ecovias continua com as obras de infraestrutura na Baixada Santista, como as intervenções da segunda fase do Binário de Santos, na via Anchieta (km 59 ao km 65), que resultará na ampliação da capacidade de tráfego em mais de 50% e um pacote de melhorias: o alargamento da ponte sobre o Rio Casqueiro, com a implantação de duas faixas e duas passarelas.

Já os moradores do bairro Jardim Casqueiro e Vila dos Pescadores, em Cubatão serão beneficiados com um novo viaduto, localizado no km 59, da via Anchieta, com a construção de uma alça de acesso que ligará o local à Avenida Joaquim Jorge Peralta.

Em São Vicente, acontece as intervenções na rodovia dos Imigrantes, entre o km 62 e o km 69, que trará mais fluidez no tráfego e vai contribuir com a redução dos casos de alagamentos no trecho. As obras incluem adequações nos acessos e a implantação de mais de 1 km de via marginal. Também fazem parte do pacote a implantação de luminárias a cada 35 metros, um novo ponto de ônibus e a construção de quadra poliesportiva e de um novo Ecoponto sob o Viaduto Mário Covas.

### **Recomendações aos motoristas**

A concessionária recomenda atenção aos motoristas e que reduzam a velocidade ao passar pelos trechos em obras, que estão devidamente sinalizados seguindo as normas vigentes e com avisos nos painéis de mensagens ao longo da rodovia. A Ecovias também aconselha que os usuários programem sua viagem com antecedência e verifiquem as condições de tráfego antes de sair de casa pelo site [www.ecovias.com.br](http://www.ecovias.com.br), pelo Twitter @\_ecovias ou pelo WhastsApp 0800 019 7878, que também é o telefone de emergência.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 26/06/2023**

## **PONTES DE RODOVIAS ESTADUAIS DE SÃO PAULO IMPEDEM A PASSAGEM DAS HIDROVIAS DO PORTO DE SANTOS**

**Editor Portogente**



*Sob qualquer ponto de vista – econômico, político e militar – [o transporte] é, inquestionavelmente, a indústria mais importante no mundo (Congresso nos EUA)*

Quando estive à frente do ministério da Infraestrutura, hoje de Portos e Aeroportos, o atual governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), não produziu qualquer resultado que destaque a sua administração no Porto de Santos, o principal do hemisfério sul, como empreendedora. Entretanto, sua nítida preocupação com a ascensão política insiste em pautas portuárias festivas e conflitantes com o programa do governo Lula. A última, da semana passada, anuncia que vai acelerar a criação de Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) no complexo portuário santista, tema antigo e urgente no porto, mas que não se ouviu falar nos últimos quatro anos.

**Veja mais \* Governador de São Paulo quer atrapalhar túnel submerso ligando margens do Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115458-governador-de-sao-paulo-pode-atrapalhar-tunel-submerso-ligando-margens-do-porto-de-santos>

Porto Indústria é tema que teve impulso com a lei nº 8.402/1992, chamada de Regime Aduaneiro de Drawback, que permite o benefício fiscal de isenção ou suspensão de impostos sobre matéria prima importada e empregada na fabricação de produtos de exportação. Portanto, há muito o assunto é tratado na comunidade portuária santista. E a razão desse inexplicável atraso é devido, principalmente, à falta de ação adequada da autoridade portuária de Santos, no seu papel de fomentador de desenvolvimento.

**Veja também \* Porto-indústria de Santos atrasado 25 anos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114899-porto-industria-de-santos-atrasado-25-anos>

Tudo indica que a atual diretoria do Porto de Santos tem a visão empreendedora que faltou a anterior, para implementar uma atividade proativa, na busca de otimização do papel fundamental do comércio marítimo, de gerar progresso. Trata-se de um processo de estratégia complexa, da qual o porto é um elo importante para produtividade decorrente de vários fatores de produção. É importante, também, que o governador Tarcísio viabilize a operação da ampla logística hidroviária da Baixada Santista (BS), ligando por água os municípios ao porto. Oferecer navegação de barcas com contêineres, atualmente impedidas, devido à falta de altura, no calado aéreo das pontes de rodovias estaduais.

**Veja ainda \* Aliança investirá US\$ 60 milhões na cabotagem brasileira**

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114651-alianca-investira-u-60-milhoes-na-cabotagem-brasileira>

Desde 2008, no seu papel de think tank, Portogente promove debates abordando a implantação de hidrovias na região do porto. Sem hidrovias, a região da BS não consegue desenvolver todo o seu potencial empreendedor com produtividade e sustentabilidade. O discurso sobre ZPEs do governo do estado, sem sombra de dúvida necessário, só tem sentido se iniciar pela navegação dos rios da região, que totalizam mais de 100 km de cursos d'água e são relevantes como logística do porto de águas profundas, previsto. Caso contrário é arrulho, para adoçar ouvidos.

**Veja mais \* Casos de sucesso: projeto Porto-Indústria de Suape**

<https://portogente.com.br/cases/97716-planejamento-portuario-projeto-porto-industria-de-suape>

Conectar a região da Baixada Santista ao comércio global com produção inovadora e sustentável possibilita utilizar a mão de obra de 12 universidades locais e ampliar a pauta de exportação do Brasil. Integrar nesse processo hidrovias e aeroporto, possíveis e dificultosos por incompetência administrativa, incrementa a modalidade, aumenta e otimiza os fluxos de insumos e produções, com melhor produtividade e competitividade.



**Veja também \* Relações Porto-Cidade e ESG sobrepostas na gestão do Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115392-relacoes-porto-cidade-e-esg-sobrepostas-na-gestao-do-porto-de-santos>

Trata-se de um horizonte além de entrada e saída de mercadorias transportadas por água. Está previsto para 2024 a inauguração do corredor bioceânico, ligando o Porto de Santos, no Brasil, aos portos chilenos de Arica e Iquique. Por estes portos chilenos irão escoar por rodovia e ferrovia fluxos de produção do Centro-Oeste brasileiro e que hoje passam por Santos. Um projeto estratégico complexo, que a autoridade portuária deve decidir priorizando o

cliente ao eleitor.

**Veja ainda \* Barcas para contêineres fazem o tráfego interno no Porto de Rotterdam**





<https://portogente.com.br/artigos/78945-barcacas-para-conteineres-fazem-o-trafego-interno-no-porto-de-rotterdam>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 26/06/2023



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – REFORMA TRIBUTÁRIA: IMPACTOS DEVEM SER ANALISADOS**

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

A tão aguardada proposta de emenda constitucional da Reforma Tributária está prestes a ser apresentada na Câmara dos Deputados, trazendo consigo um potencial impacto transformador para a economia brasileira. Como destacou o ex-presidente da Autoridade Portuária de Santos Fernando Biral, em artigo publicado no BE News na edição desse final de semana (24 e 25 de maio), estudos apontam que essa reforma pode impulsionar o Produto Interno Bruto (PIB) potencial do País em até 20% ao longo de 15 anos, destacando-se como um marco histórico para o desenvolvimento econômico.

Um dos principais pontos positivos dessa reforma é a simplificação dos impostos e a implementação do Imposto sobre Valor Agregado (IVA), que substituirá cinco tributos: ICMS, IPI, PIS, COFINS e ISS. Tais mudanças têm o potencial de gerar impactos significativos tanto a nível macroeconômico quanto microeconômico. Análise da Tendências Consultoria aponta que a simplificação tributária e a adoção do IVA podem aumentar em 0,4 pontos percentuais a produtividade global da economia. Além disso, espera-se um crescimento anual do PIB de 0,9 pontos percentuais e uma queda de 1 ponto percentual na taxa de desemprego do País.

Embora os efeitos positivos sejam evidentes, é importante reconhecer que os impactos microeconômicos não serão uniformes entre os vários segmentos. O estudo da Tendências Consultoria destaca que as atividades industriais devem ser as mais beneficiadas com a nova alíquota efetiva, enquanto as atividades de serviços podem ser prejudicadas. Nesse sentido, o setor portuário, juntamente com as concessionárias de rodovias, enfrenta a possibilidade de um aumento em sua carga tributária.

Nesse contexto, é fundamental que sejam adotadas soluções que visem reduzir os impactos negativos no setor portuário. Uma medida eficiente, como sugere Biral, é garantir um regime especial com alíquota efetiva inalterada durante a vigência dos contratos em curso. As agências reguladoras poderiam estabelecer, de forma antecipada e em diálogo com as entidades envolvidas, parâmetros e métricas que permitam a rápida implementação dos reequilíbrios necessários. É uma linha de ação a ser considerada.

A questão prioritária, porém, é que deve ser acelerado o debate sobre os impactos da Reforma Tributária, especialmente no setor portuário, de forma a garantir que quaisquer reflexos negativos sejam mitigados. Essa reforma histórica apresenta um potencial impacto positivo significativo para o País como um todo e, portanto, merece uma análise minuciosa e um planejamento cuidadoso para que o setor de infraestrutura não seja prejudicado.

O Brasil tem a oportunidade de impulsionar seu desenvolvimento econômico por meio de uma reforma tributária eficaz. Ao considerar os reflexos dessa reforma no setor portuário e adotar medidas adequadas para mitigar eventuais desequilíbrios, pode-se colher os frutos de um ambiente de negócios mais favorável, impulsionando a economia do País em direção a um futuro próspero.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2023

**NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

### AVIAÇÃO 1

O mês de maio mostrou os melhores resultados para a aviação civil brasileira desde o início da pandemia de covid-19, segundo levantamento do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), da Aeronáutica/Ministério da Defesa. Os voos nacionais registraram um aumento de 107,1% em relação ao mesmo mês de 2019, enquanto os internacionais, uma recuperação de 89,6%, sendo essas as maiores taxas mensais registradas nesse período.

### AVIAÇÃO 2

O levantamento também analisou os 100 principais aeroportos do Brasil, que contabilizaram um total de 239.403 voos no mês passado. O de Brasília (DF), o de Cuiabá (MT) e o Santos Dumont (RJ) tiveram as semanas com maior movimento desde a pandemia, com, respectivamente, 3.159 voos na semana de 22 a 28 de maio, 1.008 nos dias 15 a 21 e 2.695 de 1 a 7.

### AVIAÇÃO 3

Já os aeroportos com melhor recuperação foram os de Belém (PA), com uma alta de 137% em relação a maio de 2019; Florianópolis (SC), 126,3%; Congonhas (SP), 113,7%; Cuiabá (MT), 110,2%; e Brasília (DF), 110%.

### AVIAÇÃO 4

Os dados foram comemorados pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França. Em sua conta no Twiter, ele destacou: "Muito mais gente voando, como deseja o presidente @LulaOficial! Melhor maio do setor aéreo desde 2015!!!"

### MUSEU 1

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, inicia a semana com um compromisso no Porto de Santos. Nesta segunda-feira, às 10 horas, ele presidirá a cerimônia de reabertura do Museu do Porto de Santos, localizado no complexo de prédios que abriga a sede da Autoridade Portuária. A instalação, fechada há três anos, devido à pandemia de covid-19, e que recentemente passou por reformas, conta com um acervo de 800 peças, que mostra a construção e a evolução do complexo santista nos últimos séculos.

### MUSEU 2

O museu estará aberto ao público a partir dessa terça-feira, podendo ser visitado das 9 às 17 horas. Ele conta com visitas guiadas a cada meia hora e limitadas a 20 pessoas por vez.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2023

### PREFEITURA DE MACEIÓ REVOGA CERTIDÃO DE EMPRESA PORTUÁRIA

Imbróglgio começou quando a companhia anunciou interesse em instalar um terminal para armazenar ácido sulfúrico no porto

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



**O terminal conta com uma área com 7.932 m<sup>2</sup>. A previsão é que sejam investidos no período de concessão R\$ 12,7 milhões em instalações e equipamentos.**

**A TIMAC, MULTINACIONAL FRANCESA, TEM SOFRIDO PRESSÃO POPULAR APÓS ANUNCIAR INTERESSE EM ARMAZENAR O PRODUTO NO PORTO DE MACEIÓ. EM AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA NO ÚLTIMO DIA 7, A EMPRESA EXPLICOU O QUE PRETENDE COM A PLANTA E APRESENTOU O ESTUDO E RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) DO EMPREENDIMENTO "UNIDADE DE RECEBIMENTO E ESTOCAGEM DE ÁCIDO SULFÚRICO"**



A Prefeitura de Maceió (AL) revogou, na última quinta-feira (22), a certidão de uso e ocupação de solo concedida em 2022 à empresa Timac Agro Indústria e Comércio de Fertilizantes, após a empresa manifestar interesse em instalar um terminal de recebimento e armazenamento de ácido sulfúrico no complexo portuário da cidade.

Na revogação, a prefeitura – por meio da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo – explicou que, embora a certidão de uso e ocupação de solo não signifique autorização e “muito menos licença ambiental para a instalação de qualquer indústria”, optou por revogar a validade do documento para que “não haja dúvida do compromisso da atual gestão com o meio ambiente e com a segurança da nossa população”.

A secretaria cita ainda preocupação com possíveis danos e acidentes ambientais, já que o produto é altamente corrosivo.

A Timac, multinacional francesa, tem sofrido pressão popular após anunciar interesse em armazenar o produto no Porto de Maceió. Em audiência pública realizada no último dia 7, a empresa explicou o que pretende com a planta e apresentou o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) do empreendimento “Unidade de Recebimento e Estocagem de Ácido Sulfúrico”.

Segundo o projeto, o ácido seria estocado no terminal portuário e posteriormente transportado para usinas de açúcar e álcool e para a sede da Braskem, no bairro do Pontal. Atualmente, o ácido sulfúrico que abastece essas operações vem da Bahia.

Mas os participantes da audiência, entre eles representantes da prefeitura municipal, Ministério Público Federal e Estadual, Ibama, sindicatos e universidades, questionaram quanto aos riscos da nova operação, como explosão e poluição ambiental.

“Considerando que se trata de um produto de alta volatilidade, o que com a sinergia pode causar um desastre de grandes proporções, pois mesmo o ácido não sendo inflamável, mas corrosivo, havendo a ocorrência de um incêndio, poderá causar uma verdadeira tragédia”, diz um trecho do documento da secretaria.

Já a multinacional alega que a área onde pretende instalar o armazém passou por estudos feitos pela antiga gestão do Governo Federal e por empresas especializadas, “incluindo o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e a Análise de Riscos na forma da legislação vigente, os quais contemplaram as avaliações de riscos porventura existentes e as medidas de proteção necessárias”.

O caso também está sendo acompanhado pelo Ministério Público Federal (MPF). No último dia 19, o órgão emitiu ofícios ao Instituto do Meio Ambiente de Alagoas (IMA-AL) e à Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo (Semurb) cobrando esclarecimentos.

O MPF afirmou que segue investigando os potenciais impactos ambientais causados pela instalação da Unidade de Recebimento e Estocagem de Ácido Sulfúrico no porto.

Agora, o IMA-AL e a Semurb terão 10 dias para prestar os esclarecimentos. Depois que receber as informações, o MPF acionará o Sistema de Perícia para verificar se existem irregularidades, como inconsistências ou omissões sobre o processo de licenciamento da instalação do terminal no Porto de Maceió.

### **Leilão**

A Timac conseguiu o direito de operar no porto alagoano por 25 anos (prorrogáveis) ao ganhar o leilão do MAC 10, em dezembro de 2020, com oferta única de R\$ 50 mil. A multinacional possui uma planta industrial de fertilizantes sólidos na cidade de Santa Luzia do Norte (AL).

O terminal arrendado é destinado à movimentação, armazenagem e distribuição de grânéis líquidos, inclusive ácido sulfúrico, que serve de matéria prima para a fabricação de fertilizantes.

O terminal conta com uma área com 7.932 m<sup>2</sup>. A previsão é que sejam investidos no período de concessão R\$ 12,7 milhões em instalações e equipamentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2023

## RECEITA LEILOA CARROS DOS ANOS 50, 60 E 70 DEIXADOS NO PORTO DE CABEDELLO

Governo decretou perdimento aduaneiro dos veículos por considerar que o importador descumpriu etapas do desembaraço

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



**Os veículos, em perdimento aduaneiro, serão leiloados na quarta-feira (28), mas as propostas devem ser apresentadas até amanhã (27) Crédito: Divulgação/Receita Federal**

Dez carros norte-americanos produzidos entre as décadas de 1960 e 1980 serão leiloados na próxima quarta-feira (28), em um leilão eletrônico realizado pela Receita Federal da 4ª Região Fiscal, que engloba os estados de Alagoas, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte.

Os veículos estão em perdimento aduaneiro no Porto de Cabedelo (PB), situação que ocorre quando o importador perde o direito à mercadoria por descumprir etapas do desembaraço aduaneiro.

A mercadoria faz parte de um dos 35 lotes que serão leiloados com produtos apreendidos em operações realizadas em portos dessas regiões.

Em relação aos veículos antigos, o lote de número 26 conta com cinco modelos, dentre eles um Pontiac Grand Prix SJ 1977; um Mercury Monterey Cruiser 1959; dois Lincoln Continental Mark V série especial Diamond 1978; e um Lincoln Continental Mark V 1979. Os últimos quatro precisarão passar por restauração. O lance inicial para esse lote é de R\$ 10 mil.

Já o lote de número 27 é composto por um Dodge Charger 1974, Ford LTD XL 1969, Ford LTD conversível 1972, AMC Matador X 1974 e Lincoln Continental Mark III 1969. Todos precisam de restauração, exceto o AMC. Nesse lote do leilão, o valor de lance inicial é de R\$ 12 mil.

O comprador que arrematar o lote leva o conjunto completo e deverá pagar a taxa de armazenamento do Porto de Cabedelo, no valor de R\$ 3.006,43 por cada carro, fechando um total de R\$ 15.032,15.

Os veículos estão em um armazém do complexo portuário e é possível agendar uma visita e examinar os veículos no local, entre 8h e 12h, até o dia 27, exclusivamente mediante agendamento pelos e-mails [leilao.rf04.pe@rfb.gov.br](mailto:leilao.rf04.pe@rfb.gov.br) ou [marize.neri@rfb.gov.br](mailto:marize.neri@rfb.gov.br).

Para participar do leilão, os interessados têm até amanhã (27) para encaminhar as propostas. A segunda fase do leilão da Receita Federal, com a sessão de lances, acontecerá remotamente na quarta (28), a partir das 15h, mas às 14h a sala já estará disponível. Mais informações no site [www.receita.fazenda.gov.br](http://www.receita.fazenda.gov.br).



Além dos antigos, outros veículos estarão disponíveis no leilão, como vans e caminhões. Os lotes 12 a 16, 28, 29, 31 e 32 são compostos por caminhões multimarcas, com lances mínimos que variam de R\$ 18 mil até R\$ 70 mil, a depender do modelo.

Já o lote 17 traz um micro-ônibus da Renault, com lance mínimo de R\$ 15 mil; o lote 25 traz um barco a vela, com valor mínimo de R\$ 5 mil, e os lotes 30 e 35 oferecem um Hyundai Tucson 2012, com lance mínimo de R\$ 8 mil, e um VW Gol 2013, com lance mínimo de R\$ 14 mil.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/06/2023

### NACIONAL – VEM AÍ SUL EXPORT 2023 – 10 E 11 DE JULHO

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

**VEM AÍ  
SUL  
EXPORT 2023**

**10 E 11 DE JULHO**

CURITIBA - PR

**TEMAS EM DESTAQUE:**

- Acesso aquaviário aos portos da região Sul e o estágio da concessão do canal de navegação dos portos do Paraná
- Acessos terrestres aos portos da região Sul
- Boas práticas na gestão dos portos delegados para o desenvolvimento econômico da região
- Iniciativas dos operadores logísticos e portuários e demandas dos embarcadores de carga

Local: Bourbon Curitiba Hotel & Suites

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

**BE NEWS**

Acesse o QR code para conferir a programação atualizada diariamente:  
[forumbrasilexport.com.br](http://forumbrasilexport.com.br)

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

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/06/2023

### PORTO SECO DE ANÁPOLIS DEVE VIABILIZAR OPERAÇÃO DE CONTÊINERES

FNS atenderá toda a cadeia do agro, mas também operações com contêineres e carga geral

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



*O trecho concluído fica entre Estrela D'Oeste (SP) e Porto Nacional (TO), tem 1,537 km*

*A CONCLUSÃO DA FNS PODE AUMENTAR TAMBÉM A CAPACIDADE DO ESCOAMENTO DE CARGA DA REGIÃO CENTRO-OESTE PARA O PORTO DE SANTOS (SP), JÁ QUE AO CHEGAR A ESTRELA D'OESTE (SP), OS TRILHOS SE CONECTAM COM A MALHA FERROVIÁRIA PAULISTA, QUE ACESSA O COMPLEXO PORTUÁRIO*

O Porto Seco de Anápolis, em Goiás, pode viabilizar a primeira operação de contêineres a ser feita pelos tramos central e sul da Ferrovia Norte-Sul (FNS), inaugurados no último dia 16, no Terminal Rodoferroviário da concessionária Rumo S.A., no município de Rio Verde (GO).

O trecho concluído fica entre Estrela D'Oeste (SP) e Porto Nacional (TO), tem 1,537 km, e era o último que faltava para que a FNS fosse concluída em seu traçado completo, que tem ao todo 2.257 quilômetros de trilhos e liga São Paulo ao Maranhão, na cidade de Açailândia.

Para o diretor de Assuntos Regulatórios da Rumo, Guilherme Penin, “provavelmente”, a primeira operação do trecho entregue da FNS será de contêiner, pela proximidade da ferrovia com o Porto Seco de Anápolis.

*“COM ESSA INAUGURAÇÃO, SE VOCÊ PENSAR QUE ELA VAI POTENCIALIZAR NOVOS TERMINAIS NO CENTRO E NORTE DE GOIÁS E EM TODO O TOCANTINS, CERTAMENTE TEM UM POTENCIAL MUITO GRANDE DE ABSORVER NOVAS CARGAS POR FERROVIA”.*

**GUILHERME PENIN**  
*diretor de Assuntos Regulatórios da Rumo*

“O tramo atenderá não só toda a cadeia do agronegócio, mas também de carga geral. E temos perspectiva muito boa para contêiner, provavelmente a primeira operação será de contêiner pela proximidade com o Porto Seco de Anápolis, em Goiás. Tem um projeto também de contêineres, no Maranhão, em Davinópolis, em obras. Ou seja, são empreendimentos que precisavam apenas da conexão com a ferrovia. Agora é só questão de operacionalizar”, explica Penin.

A conclusão da FNS pode aumentar também a capacidade do escoamento de carga da região Centro-Oeste para o Porto de Santos (SP), já que ao chegar a Estrela D'Oeste (SP), os trilhos se conectam com a malha ferroviária paulista, que acessa o complexo portuário santista.

A ferrovia completa, aponta Penin, permitirá aos produtores do Norte do Goiás, Tocantins e Sul do Maranhão escolherem se as cargas serão destinadas ao Sudeste ou ao Nordeste, para o Porto do Itaqui.

“Para o produtor é uma questão de observar a competitividade, o custo e a eficiência dos sistemas”, diz o diretor.

Para ativar a ferrovia, a Rumo investiu R\$ 4 bilhões em obras de infraestrutura, terminais e material rodante.

Divididas em três tramos – sul, central e norte – a via é operada pela Rumo e pela VLI – responsável pelo trecho entre Açailândia (MA) e Porto Nacional (MA).

### **NORTE SUL**

A Ferrovia Norte-Sul abrange quatro das cinco regiões do Brasil (Centro-Oeste, Norte, Sudeste e Nordeste) e demorou 36 anos para ser concluída. Ela foi projetada para se tornar a espinha dorsal do transporte ferroviário do Brasil, integrando de maneira estratégica municípios produtores da região Centro-Oeste a cidades com acesso ao mar, como Santos, litoral de São Paulo, e Itaqui, na costa do Maranhão.



A conclusão da ferrovia permite, por exemplo, que Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais, três estados com forte produção de commodities, como soja, milho e algodão, exportem seus produtos pelos portos de Santos ou do Itaquí.

A inauguração oficial, no último dia 16, em Rio Verde, esperava a presença do presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva, que não pôde comparecer devido às condições climáticas que não permitiram que o avião presidencial levantasse voo da Base Aérea de Brasília. A diretoria da Rumo decidiu, então, adiar a inauguração e prometeu nova data para a cerimônia.

Confira mais detalhes sobre a FNS em entrevista com o diretor de Assuntos Regulatórios da Rumo, Guilherme Penin.

### ***Mesmo sem a inauguração oficial do último trecho que faltava para a conclusão da Norte-Sul, ele já começa a operar?***

Sim, a ferrovia está pronta, com os 1.537 quilômetros entregues. A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) já recebeu todos os relatórios de comissionamento e a fase de testes vai até julho, quando a ANTT deve liberar para o tráfego comercial. No sentido Rio Verde e São Paulo ela já opera, agora passa a estar operacional também de Rio Verde sentido Porto Nacional, que era o trecho que faltava.

### ***A conclusão desse trecho pode impactar no aumento da capacidade de escoamento de carga para o Porto de Santos?***

Com certeza. No ano passado, fizemos 7 milhões de toneladas pela ferrovia operando apenas até Rio Verde. Agora, integrados à malha nacional, à malha paulista, que faz o acesso ao Porto de Santos, iniciamos as discussões com os produtores locais, não só de grãos, mas também projetos de combustíveis, fertilizantes, mineração, diversos tipos de carga, e contêiner.

### ***E qual a estimativa para a capacidade de carga?***

Ainda é difícil estimar qual será a capacidade de carga, mas sem dúvida aumenta e muito. Agora, o quanto disso vai ser captado pela ferrovia depende muito do mercado local, de quanto os produtores locais vão querer acessar a ferrovia. Mas a ferrovia é sim um agente indutor do aumento da produção regional e existem diversas estruturas próximas à ferrovia que podem rapidamente começar a operar por ela. Nós inauguramos dois terminais em 2021, o primeiro no Sul de Goiás, em São Simão, e o segundo em Rio Verde. Esses dois terminais fizeram no ano passado 7 milhões de toneladas. Com essa inauguração, se você pensar que ela vai potencializar novos terminais no centro e norte de Goiás e em todo o Tocantins, certamente tem um potencial muito grande de absorver novas cargas por ferrovia.

### ***Existem projetos em discussão para atrair movimentação?***

Sim, temos vários projetos em discussão com parceiros do estado de Goiás e Tocantins para o desenvolvimento de novos projetos logísticos nessas regiões. Uma, que já é realidade concreta desde o ano passado, é o fertilizante. Os trens que saem de Rio Verde, descem para Santos com soja, milho, farelo de soja, e voltam carregados com fertilizantes importados que entram pelo Porto de Santos. Chegando em Rio Verde, o fertilizante vai para uma fábrica aqui perto (Rio Verde) e é distribuído aos produtores de Goiás. Outra atividade é a movimentação de combustível. Aqui na entrada do terminal (da Rumo, em Rio Verde), existe uma obra de um terminal de combustível que vai fazer as duas vias também. O combustível vem da refinaria de Paulínia pela Norte Sul, descarrega na tancagem que está em obra neste momento, para posterior distribuição em Goiás, e na volta, leva etanol de milho e cana para a refinaria. Então teremos fluxo de líquidos nos dois sentidos – uma realidade que vai se concretizar tão logo essa obra de terminal seja concluída, prevista para o ano que vem.

### ***A Ferrovia Norte Sul é capaz de se conectar também com a região Sul do país?***

Toda a ferrovia no Sul do Brasil é em bitola de 1 metro, diferente dessa de 1m e 60. Existe uma conexão, mas ela não é operacional porque teria que fazer um transbordo na malha paulista, na região de Campinas, para um trem de bitola de 1 metro que acesse à malha Sul. Em tese seria possível nestes moldes.

### ***É correto dizer que a conclusão da FNS facilita aos produtores do Centro-Oeste o acesso ao Porto do Itaqui, no Maranhão?***

Já existe a operação para o Itaqui na Norte Sul lá em cima, no Maranhão, operada pela VLI. Para que a Rumo levasse cargas daqui (GO) até o Itaqui, teria que pedir direito de passagem. A beleza dessa integração ferroviária que está sendo feita hoje é que a região do meio ao norte de Goiás, todo o Tocantins e o Sul do Maranhão agora têm duas opções de escoamento: tanto pode descer para Santos como pode subir para o Itaqui. É questão de competitividade, custo e eficácia dos sistemas.

(\*) A repórter Vanessa Pimentel viajou a Rio Verde (GO) a convite da Rumo Logística

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/06/2023

### **AEROPORTO DE GUARUJÁ: AUTORIDADES ESPERAM PRIMEIROS VOOS ATÉ O 1º TRIMESTRE DE 2024**

Edital será lançado na próxima sexta (30) e prevê investimento de R\$ 21 milhões

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



***O terminal conta com uma área com 7.932 m². A previsão é que sejam investidos no período de concessão R\$ 12,7 milhões em instalações e equipamentos.***

Após a confirmação do lançamento do edital das obras de infraestrutura do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá, marcado para a próxima sexta-feira (30 de junho), a Prefeitura afirmou que espera receber os primeiros voos no terminal, no máximo, no primeiro trimestre do ano que vem. Essa é uma expectativa também do Governo Federal.

A cerimônia de assinatura do edital está marcada para sexta-feira, às 10h30, no auditório da Base Aérea, em Vicente de Carvalho. A solenidade integra a programação de comemorações do aniversário de 89 anos de emancipação político-administrativa da Cidade.

No mesmo dia, após o lançamento do edital, está programada uma vistoria técnica em torno do futuro aeródromo. Espera-se a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, e de autoridades regionais e estaduais.

O início das atividades do Aeroporto de Guarujá é aguardado há muito tempo entre a população do município e de toda a região da Baixada Santista. A Prefeitura aposta que o novo terminal será um grande vetor de desenvolvimento e promoverá um importante e positivo impacto na região.

Ao BE News, o secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, Adalberto Ferreira, destacou o foco do atual Governo em priorizar a aviação regional. “Há muito tempo não tínhamos tantas notícias sobre aeroportos, principalmente aqueles onde a aviação regional opera de



maneira preponderante. Isso é resultado de um olhar diferente. Estas ações permitirão a viabilização do barateamento das passagens e, assim, muito mais pessoas se utilizem deste modal”, analisou.

### Primeiro edital

As obras de infraestrutura consistem no reforço estrutural dos pavimentos da pista de pouso e decolagem e pista de taxiamento, além de regularização das faixas de pista e áreas de segurança, drenagem, cerca operacional, barreiras de proteção de fauna, via de serviço e sinalização horizontal, entre outras.

O edital em questão foi reestruturado e as obras estão avaliadas em R\$ 21.331.986,82, a serem custeadas com verbas federais, sendo que R\$ 8.140.004,09 dependem de um termo de aditamento a ser providenciado pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

Em um segundo momento, a administração municipal lançará um edital separado para as obras do terminal de passageiros, cujo processo, neste momento, encontra-se em revisão de planilha orçamentária pela Infraero, empresa contratada pela Prefeitura para o assessoramento técnico. Após isso, será submetido à análise da Secretaria Nacional de Aviação Civil.

“A totalidade das obras previstas para esta primeira fase está com prazo estimado em seis meses. Portanto, é possível que os primeiros voos ocorram ainda no final deste ano ou no máximo no primeiro trimestre de 2024. A meta é da administração municipal e do Ministério”, disse a Prefeitura, em nota.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 26/06/2023*

## MINISTÉRIO HABILITA PORTO DO AÇU PARA RECEBER INCENTIVOS FISCAIS

Estão previstos mais de R\$ 360 milhões em investimentos no terminal privado

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



*O novo Terminal de Uso Privativo (TUP) ocupará uma área de 156 mil metros quadrados Foto: Divulgação*

O Ministério de Portos e Aeroportos habilitou o Porto do Açu, em São João da Barra, no Rio de Janeiro, no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). O benefício será destinado a um projeto de expansão de instalações no complexo marítimo. A portaria foi assinada pelo ministro Márcio França e publicada na edição do Diário Oficial da última terça-feira (20).

De acordo com o Ministério de Portos, serão mais de R\$ 360 milhões em investimentos empregados na construção e exploração de instalações portuárias na modalidade de Terminal de Uso Privativo (TUP), com área total de 156 mil metros quadrados. Estão previstas obras marítimas, de cais e píer, além de edificações administrativas, subestação elétrica, área de armazenagem, galpões de almoxarifado, de transferência e de teste, entre outras.

### Reidi

Instituído em 2007, o Reidi é um incentivo fiscal que suspende, por cinco anos, a incidência de PIS (Programação Integração Social) e COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social) sobre bens ou serviços destinados à implantação de obras de infraestrutura nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e irrigação.

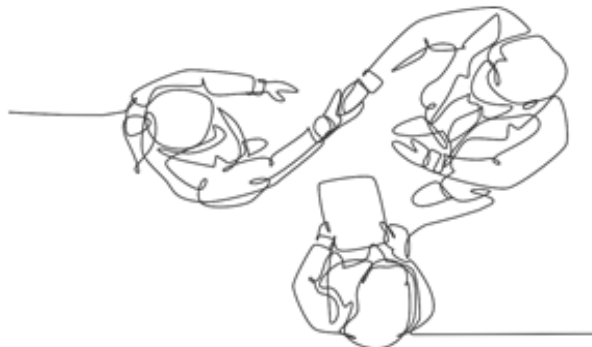
*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 26/06/2023*

### OPINIÃO – ESTRATÉGIA - NEGÓCIOS SUSTENTÁVEIS, PROJETOS ESG... MUDAM ALGO NO MUNDO DO TRABALHO?



**HUDSON CARVALHO**  
Consultor em Gestão de Pessoas e  
Estratégia Empresarial,  
diretor executivo da Elabore Online



“Um homem sempre tem duas razões para fazer qualquer coisa: uma boa razão e a verdadeira razão.”

J. P. Morgan, banqueiro e industrial, cujas ações dominaram o mundo dos negócios de seu tempo.

Nunca se discutiu tanto os aspectos de sustentabilidade que obrigatoriamente devem acompanhar cada projeto em andamento nas empresas da atualidade. Pelo desejo genuíno de tornar o planeta mais adequado ao que as pessoas necessitam e anseiam, ou pela imposição dos mercados em que atuam.

A razão não importa. O fato é que o tema está presente no dia a dia dos negócios, abrigado pelo que se convencionou chamar de ESG, sigla em inglês para Environmental, Social e Governance, ou, em bom português, Meio Ambiente, Preocupação com o Social e Governança Corporativa (essa, talvez não tão conhecida como as duas primeiras, trata das regras adotadas por uma empresa visando atender a legislação e as boas práticas de gestão, baseadas em preceitos éticos).

Mas, vamos voltar à pergunta inicial: O que o desenvolvimento sustentável tem a ver com o dia a dia do trabalho? Mais ainda: os portos brasileiros já estão adotando essas práticas?

Sim e muito rápido. Ampliação das ferrovias, multimodalidade, H2V – o hidrogênio verde, ampliação da matriz energética nunca estiveram tão presentes, como se tem discutido nas edições regionais do Brasil Export.

Estima-se que, até 2025, os projetos ESG estejam presentes em cerca de um terço do mercado internacional, neles incluídos os portos. Explico usando não as minhas, mas as palavras do diretor-geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Eduardo Nery, quando afirma que adotar o ESG não é só uma questão ideológica, mas de sobrevivência para as empresas. Acrescenta que o mundo corporativo e os fundos de investimento não querem associar seus recursos a empresas que não tenham comprometimento com regras de inclusão social, causas ambientais e de compliance (“sinônimo” de governança).

Traduzindo para o nosso dia a dia: as empresas portuárias e marítimas deverão trabalhar na redução do uso de energia, trocando equipamentos movidos a combustíveis com base em carbono, pelos que utilizam eletricidade, por exemplo; na racionalização do uso de recursos (água mais do que tudo); no cuidado às necessidades dos colaboradores e das populações do entorno de suas unidades; e montar um sistema de gerenciamento que garanta que tudo isso funcione.

Na prática, deverão ser criados postos de trabalho nas áreas de manutenção com foco na transformação de equipamentos movidos por motores elétricos, etanol e H2V (inclusive navios inteiros), etc.

As oportunidades para os profissionais que se especializarem em regeneração e conservação de energia vão se estender também para áreas como Compras e Suprimentos, onde devem ser abertas posições para profissionais capazes de negociar nesses mercados.

A Área de Meio Ambiente deverá crescer em tamanho e importância. Porém, é preciso ficar atento. Esses postos de trabalho fugirão do clássico perfil de gestor de programas ambientais, para incluir um olhar que associe o “ambiental” às estratégias do negócio e como cada uma das ações é percebida pelos stakeholders.

Os profissionais de Recursos Humanos, Segurança do Trabalho e Saúde Ocupacional – além das atividades operacionais da gestão de pessoas – trabalharão fortemente para criar e manter o ambiente de trabalho não tóxico e um aprendizado contínuo que resultem em retenção de pessoal. Caso contrário, o investimento feito nas pessoas se perderá. Mais do que tudo, deverão adquirir competências que os tornem capazes de dar suporte às lideranças no cuidado com a saúde emocional das equipes.

Profissionais das áreas de Comunicação, Marketing e Institucional vão precisar redobrar cuidados com a imagem de suas corporações e como ela é percebida pela comunidade. Portos têm intensa e complexa relação com as cidades onde estão instalados. Podemos esperar que esse relacionamento se intensifique em termos qualitativos e quantitativos.

Sem a pretensão de esgotar as possibilidades nas demais áreas das empresas, pois elas são imensas, a Direção, a Alta Gestão e os conselhos precisarão estender seu olhar para além dos resultados financeiros e operacionais.

Muda o mundo, muda mais ainda o mundo do trabalho. Se queremos permanecer nele, precisamos estar atentos.

**ATÉ 2025, OS PROJETOS ESG ESTEJAM PRESENTES EM CERCA DE UM TERÇO DO MERCADO INTERNACIONAL, NELES INCLUÍDOS OS PORTOS. EXPLICO USANDO NÃO AS MINHAS, MAS AS PALAVRAS DO DIRETOR-GERAL DA ANTAQ, EDUARDO NERY, QUANDO AFIRMA QUE ADOTAR O ESG NÃO É SÓ UMA QUESTÃO IDEOLÓGICA, MAS DE SOBREVIVÊNCIA PARA AS EMPRESAS. ACRESCENTA QUE O MUNDO CORPORATIVO E OS FUNDOS DE INVESTIMENTO NÃO QUEREM ASSOCIAR SEUS RECURSOS A EMPRESAS QUE NÃO TENHAM COMPROMETIMENTO COM REGRAS DE INCLUSÃO SOCIAL, CAUSAS AMBIENTAIS E DE COMPLIANCE (“SINÔNIMO” DE GOVERNANÇA).**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 26/06/2023

## OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - A AMAZÔNIA DAS CONSULTORIAS



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



A democracia, liderada pela competência e voltada para o povo, parece o ícone que inspira o Brasil e outros 71 países, de acordo com índice comparativo da The Economist, publicado neste ano, que inclui as democracias completas ou falhas, em um total de 167 países estudados, que agregam as demais formas autoritárias ou híbridas. Entretanto, este “bom” certamente não é para todos. Falsos profetas, hipócritas ou fariseus (conforme a linguagem preferida pela imagem mental do leitor) costumam atrapalhar a construção do presente e entregar um futuro que parecia brilhante, mas nem era tanto assim. Há neste mundo um grande capitalismo de compadrio, tipicamente fora dos holofotes.



A facilidade e os caminhos mais curtos parecem melhores, mas docilmente é por eles que se constrói o progresso. Há alertas em textos sagrados sobre a “porta estreita” ou nos resultados de testes psicológicos, como o “teste do marshmallow” (de Walter Mischel), que indicam que retardar um benefício, com pequenos esforços no presente, levam a uma prosperidade muito maior no futuro. Assim, as massas se movem entre o baixo esforço e um futuro que nunca chega.

Mariana Mazzucato e outros autores têm alertado sobre a importância dos governos e da regulação pública na construção de um mundo melhor, com base em fortes evidências. Seu último livro, com Rosie Collington, “The Big Con: How the Consulting Industry Weakens Our Businesses, Infantilizes Our Governments and Warps Our Economies” (“O grande contra: como a indústria de consultoria enfraquece nossos negócios, infantiliza nossos governos e distorce nossas economias”), lançado em março, pela Penguin e ainda sem tradução, faz um contundente alerta sobre como temos infantilizado as análises com superficialidade e interesses não confessáveis também nos círculos governamentais democráticos – o título em si já diz bastante.

Noutro aspecto correlato, a grande imprensa, que produzia reflexões mais densas, está cada vez mais rendida e afastada do seu papel do passado, em troca de mais mídia, mais cliques fáceis e o agrado das mentes frágeis ou cansadas, que buscam apenas heróis e vilões, como se o mundo fosse assim simples. As reflexões mais densas saíram da “grande mídia”. Uma frase que me chamou a atenção nesta semana foi do jornalista Luiz Nassif, que classificou o momento nacional como de “crise do mercado de opinião”.

Usar o alerta de Mazzucato e Collington será muito importante, para que compreendamos qual a causa que realmente queremos apoiar na construção de um mundo mais próspero e saudável, em especial na Amazônia, com menos bases em países imaginários, onde consultorias usam efeitos sem discussão das causas. As soluções não são fáceis. Queremos riqueza apenas para nós ou será permitido para todos, com a redução progressiva das desigualdades? O que é realmente a prosperidade na Amazônia em 50 anos? Um desmatamento como do Pará ou Rondônia ou uma preservação relativa, como no Amazonas? Ou um nada fazer como em alguns parques?

A Amazônia das consultorias está muito mais próxima da construção e da reconstrução do que a história relata, seja com os Maias ou com outros povos conquistados, seja pelas crateras em meio à mata destruída. As perdas históricas estão muito mais próximas da repetição do que os pequenos ganhos. Temos tido uma repetição de ações, a custo de uma exaustiva perseguição de marshmallows no presente. Não há saída simples para o progresso, pois o jeito fácil será tipicamente errado. Não há ganhos fáceis no contemporâneo, salvo ao custo de destruição do outro ou do meio ambiente. Precisamos mudar as escolhas, para que paremos de retardar o progresso ou destruir o futuro. As buscas precisam ser mais amplas.

**A AMAZÔNIA DAS CONSULTORIAS ESTÁ MUITO MAIS PRÓXIMA DA CONSTRUÇÃO E DA RECONSTRUÇÃO DO QUE A HISTÓRIA RELATA, SEJA COM OS MAIAS OU COM OUTROS POVOS CONQUISTADOS, SEJA PELAS CRATERAS EM MEIO À MATA DESTRUÍDA.**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 26/06/2023

## GOVERNO FEDERAL ASSUME A FRENTE NA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

União irá utilizar recursos próprios, mas continua aberta para um possível trabalho em parceria com o Governo de São Paulo

Por MARÍLIA SENA [marilia@portalbenews.com.br](mailto:marilia@portalbenews.com.br) / Da Redação [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



***O ministro da Casa Civil, Rui Costa, se reuniu por videoconferência com o governador paulista, Tarcísio de Freitas, na última terça-feira e falaram sobre o túnel. Crédito: Reprodução/Twitter/Rui Costa***

A construção do túnel imerso Santos-Guarujá (SP) ficará sob encargo do Governo Federal. A decisão foi tomada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, e pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa, durante a semana.

Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, serão utilizados os recursos públicos já disponíveis nas obras, cujo custo total giraria em torno de R\$ 5 bilhões. A Autoridade Portuária de Santos (APS) já informou ter cerca de R\$ 2 bilhões em caixa.

O objetivo do Governo é fazer o lançamento do edital das obras ainda este ano. Já os serviços teriam início em 2024, com previsão inicial de conclusão para 2028.

A via de ligação entre as margens direita e esquerda do Porto de Santos é esperada há 97 anos e foi alvo de disputa entre a União e o Governo Estadual.

Na última terça-feira (20), o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), participou de uma reunião por videoconferência com Rui Costa. O encontro promovido pelo Governo Federal tratava do novo plano de investimentos para o Brasil. O chefe do Executivo paulista sugeriu alguns projetos para serem incluídos no novo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), o que garantiria a liberação de recursos federais. E entre esses projetos estava o túnel Santos-Guarujá.

Não foi possível confirmar, no entanto, se houve um alinhamento de ideias entre União e Estado com respeito ao investimento que será feito. O Governo de São Paulo defende o modelo de PPP (Parceria Público-Privada). Ou seja, o poder público injeta recursos ao mesmo tempo em que promove a concessão do ativo à iniciativa privada.

Já o ministro Márcio França sempre defendeu que o Governo encabeçasse a obra, utilizando recursos da União e da Autoridade Portuária de Santos (APS). No entanto, deixava as portas abertas para o Governo Estadual colaborar com investimentos. Não haveria nesse caso a necessidade de uma PPP.

No último dia 13, a Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados debateu a importância da obra para a população das cidades de Santos e Guarujá. Na ocasião, os representantes da União e do Estado de São Paulo admitiram a possibilidade de trabalhar em conjunto para tirar a obra do papel. No entanto, seguiram divergindo sobre a forma de investimento.

Representando o Ministério de Portos, o presidente da APS, Anderson Pomini, defendeu que a obra é de cunho social e por isso deve ficar com o Governo. Pelo Executivo estadual, o secretário de Parcerias e Investimentos, Rafael Benini, defendeu que a melhor solução para a construção do túnel é o modelo de PPP.

Pomini reforçou que São Paulo poderia trabalhar junto com o Governo Federal em prol do túnel. E propôs uma espécie de contrapartida, na qual a União auxiliaria o Estado na construção de uma nova via rodoviária ligando a Grande São Paulo ao Porto de Santos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 26/06/2023**



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

### **SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS PEDE ALÍQUOTAS REDUZIDAS NA REFORMA TRIBUTÁRIA**

*Informações: Agência Câmara de Notícias (26 de junho de 2023 )*

Representantes do setor de transporte rodoviário de cargas defenderam nesta quarta-feira (21) a inclusão na reforma tributária (PECs 45/19 e 110/19), em discussão na Câmara dos Deputados, de medidas dirigidas ao setor, que responde pela movimentação de mais de 60% de tudo que é produzido e consumido no Brasil.

As empresas reivindicam uma alíquota reduzida do novo imposto sobre bens e serviços (IBS) para os diferentes modais do setor (rodoviário, aquaviário, ferroviário e aéreo). O IBS é um dos tributos criados pela reforma. Também querem o creditamento do imposto embutido nos combustíveis adquiridos para a frota.

O assunto foi debatido na 22ª edição do Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas, realizado pela Comissão de Viação e Transportes, em parceria com a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) e a Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas (Fenatac).

#### **Atenção**

O presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa, afirmou que a reforma tributária é essencial para o País voltar a crescer, mas pediu atenção especial ao setor. Ele apontou que os combustíveis são o principal insumo das transportadoras, e o texto em análise na Câmara não é claro sobre a possibilidade de creditamento.

“Se o transporte de cargas vier sem crédito de mão de obra e sem crédito de combustível, não vamos ter crédito de nada. Vai haver aumento de carga tributária”, disse Costa.

#### **Alíquotas**

A consultora tributarista da CNT, Alessandra Brandão, defendeu que o setor de transporte de cargas seja tratado de maneira diferente na reforma tributária devido à essencialidade da atividade.

Segundo ela, o relatório do deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), divulgado no início de junho, permite alíquotas diferenciadas para algumas áreas, como a de transporte de passageiros urbano, mas não coloca o transporte de carga entre as contempladas.

“O transporte é essencial. Não tem como um País evoluir, se desenvolver, se ele não tem um transporte adequado”, declarou Alessandra. Ela acrescentou que a União Europeia adota alíquotas mais baixa de IVA (equivalente ao IBS que se quer implantar no Brasil) para o setor de transporte de cargas.

Os representantes do setor afirmaram ainda que o aumento da carga tributária para as empresas vai se refletir no frete, com efeito inflacionário sobre toda a economia.

#### **Apoio**



Os deputados presentes ao debate concordaram com as reivindicações das entidades do transporte rodoviário de cargas. O presidente da Comissão de Viação e Transportes, deputado Cezinha de Madureira (PSD-SP), afirmou que o setor precisa de apoio governamental para se desenvolver.

“O empregador tem de estar bem. E, para isso, o governo federal tem de contribuir nas regulamentações e também naquilo que compete a ele subsidiar”, comentou.

Por sua vez, o deputado Diego Andrade (PSD-MG) sustentou que haverá aumento da informalidade se a reforma tributária aumentar a carga sobre o setor. “É preciso ter uma carga diferenciada para o setor do transporte, sim, possivelmente bem mais reduzida.”

O deputado Leônidas Cristino (PDT-CE) defendeu maior investimento na construção de rodovias. Ele ressaltou que o Brasil necessita retomar uma agenda de planejamento rodoviário.

“Desde 1995, praticamente não teve nenhum plano de melhoria, de qualificação e de ampliação das nossas rodovias”, disse.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 26/06/2023*

## **COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ MOVIMENTA 1,3 MILHÃO DE TONELADAS EM MAIO**

*Informações: Porto de Itajaí (26 de junho de 2023 )*

O Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu registrou, no mês de maio, 1.376.674 toneladas na movimentação total de cargas. Na movimentação de contêineres em TEU's (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), o Complexo Portuário movimentou 124.282 TEU'S. No acumulo do ano, de janeiro a maio, houve a soma de 6.415.481 toneladas e 560.927 TEU'S desde o início de 2023.

O número de navios operados em maio registrou 72 escalas por critério de desatracação, sendo 66 delas no Terminal de Uso Privado (TUP) Portonave, 02 na APM Terminals e Cais Público, 02 no TUP Teporti e 02 no TUP Barra do Rio.

No Porto de Itajaí (Cais público/APM Terminals) foram registradas 17.309 toneladas na movimentação total de cargas. No acúmulo do ano, do mês de janeiro ao mês de maio, este número foi de 156.124 toneladas e 282 TEU's.

Na Portonave, registrou-se 1.348.387 toneladas e 124.282 TEU's, e, de janeiro a maio, o acumulo foi de 6.174.754 toneladas movimentadas e 560.603 TEU's.

Nas áreas das Bacias de Evolução, 01 e 02, foram realizados 72 giros, sendo 28 deles na Bacia 02 (Baía Afonso Wippel), 40 na Bacia 01 (em frente a APMT e Portonave), e outras 04 manobras (terminais a montante). No acumulado do ano, de janeiro a maio, registrou-se 383 giros nas áreas de bacia.

No TUP TEPORTI, a movimentação total de cargas foi de 10.452 toneladas, enquanto no TUP Barra do Rio a movimentação total de cargas foi de 526 toneladas.

Ainda no mês de maio, o Porto de Itajaí recebeu, no dia 15/05/23, uma atracação de navio Roll On Roll Off com 816 veículos abordo da embarcação Eurasian Highway. A atracação aconteceu na APMT (berço 02) e desembarcou 390 veículos da montadora alemã, BMW, e 426 unidades da General Motors (GM), montadora norte americana.

Com o navio de celulose Panamana, no dia 06/05/23, também houve a movimentação de 15.890 toneladas de carga de celulose durante o mês. A embarcação ficou atracada na área da APM Terminals (área arrendada).



Nas operações com navios de celulose e veículos, ambas foram realizadas pela empresa SC Portos.

Obs.: O relatório completo de estatísticas referente ao mês de maio de 2023 pode ser conferido no link abaixo:

<https://www.portoitajai.com.br/estatistica-de-maio-de-2023>

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

Data: 26/06/2023

### **PORTO DE PARANAGUÁ ESPERA MOVIMENTAR 9,4 MILHÕES DE TONELADAS DE GRÃOS E FARELO PARA EXPORTAÇÃO NO 3º TRI**

Informações: *Broadcast Agro (26 de junho de 2023)*

São Paulo, 23/06/2023 – Terminais e operadores estimam que o embarque de grãos (soja, farelo e açúcar) de exportação pelo Porto de Paranaguá chegue a 9.428.300 toneladas nos próximos três meses. O valor é cerca de 32,5% maior que o embarcado de julho a setembro de 2022. O volume embarcado no porto em maio foi recorde. A alta da demanda se deve principalmente à expectativa pela chegada da nova safra de milho.

De acordo com o Departamento de Economia Rural (Deral) da Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento do Paraná (Seab), a expectativa é de colheita em torno de 14 milhões de toneladas.

A maior parte do milho exportado pelo Porto de Paranaguá tem origem no próprio Paraná.

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

Data: 26/06/2023

### **PORTOS DO RS MOVIMENTARAM MAIS DE 10 MILHÕES DE TONELADAS DE GRANÉIS SÓLIDOS DE JANEIRO E MAIO**

Informações: *Broadcast Agro (26 de junho de 2023)*

São Paulo, 23/06/2023 – A movimentação de grãos sólidos superou 10 milhões de toneladas entre janeiro e maio nos portos públicos do Rio Grande do Sul, segundo a Portos RS. No Porto do Rio Grande foram 9.714.454 toneladas, em Pelotas 83.822 t e em Porto Alegre 260.639 t. Em seguida aparecem as cargas gerais, com 4.445.461 toneladas, e granel líquido, com 1.702.476 toneladas.

O Porto do Rio Grande apresentou crescimento de 6,04% em relação ao mesmo período do ano passado, atingindo 15.833.814 toneladas de mercadorias. 1.280 embarcações passaram pelo cais público e pelos terminais privados do distrito industrial nesses cinco meses.

A soja em grão foi a mercadoria com maior aumento de movimentações no Rio Grande: 88,64% do total. Em seguida vêm a ureia (32,91%), o fosfato (31,56%), o farelo de soja (19,05%) e o cloreto de potássio (11,44%). O fluxo de contêineres também aumentou 10,21%, com 244.649 unidades. A maior parte das importações veio da Argentina (456.247 toneladas). Na sequência aparecem China, Canadá, Marrocos, Arábia Saudita, EUA, Rússia, Peru, Alemanha e Argélia. Já as exportações vão principalmente para a China, com mais de 2 milhões de toneladas, e logo após vêm Indonésia, Vietnã, Portugal, EUA, Arábia Saudita, Marrocos, Espanha, México e Tailândia.

Já no Porto de Pelotas atracaram 214 embarcações, com o total de 520.554 toneladas de mercadorias, divididas entre toras de madeira e clínquer, que é o cimento em fase bruta. No Porto de Porto Alegre, por outro lado, passaram 52 embarcações entre janeiro e maio, transportando insumos para a produção de fertilizantes, cevada, sebo bovino, trigo e carga geral.

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

Data: 26/06/2023

### **RODOVIAS DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES PASSAM POR MANUTENÇÃO ATÉ O DIA 2**

Informações: *Diário do Litoral (26 de junho de 2023)*





O Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), administrado pela Ecovias, receberá serviços de reparo e manutenção em todas as rodovias, de 26 de junho a 2 de julho. Os trabalhos têm como objetivo manter a segurança viária, a qualidade das rodovias e maior comodidade aos usuários.

Na via Anchieta, estão previstas a recuperação e manutenção do pavimento, passarelas e viadutos, juntas de dilatação, limpeza de barreiras rígidas e limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego. Os serviços acontecerão em toda a extensão da via, do km 9,7 ao km 65, em ambos os sentidos, das 8h às 17h e das 21h às 05h. Também está programada a lavagem de placa e a manutenção da sinalização vertical, apenas no período noturno, das 21h às 05h.

A rodovia dos Imigrantes também passará por manutenção em seu pavimento, assim como nas passarelas, viadutos e juntas de dilatação. Além disso, está prevista a limpeza de barreiras rígidas e limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego. Os serviços irão ocorrer nos dois sentidos da via e por toda sua extensão, do km 11 ao km 70, das 8h às 17h e das 21h às 05h. Ainda na programação, a manutenção da sinalização vertical irá acontecer entre o km 11,5 e o km 50 e a lavagem de placa, ocorrerá do km 46 ao km 70. Ambos serviços serão executados nos dois sentidos e somente das 21h às 05h.

Estão previstos ainda, em toda a extensão e em ambos os sentidos das rodovias Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega, os serviços de manutenção de pavimento, das passarelas, túneis, pontes e viadutos, das juntas de dilatação e da limpeza de barreiras rígidas, sempre das 08 às 17h e das 21h às 05h. Já no período noturno, das 21h às 05h, estão programados trabalhos de lavagem de placa e sinalização vertical.

Já as Interligações Baixada e Planalto e a saída do Guarujá pela SP-248, receberão, em todo o trecho e em ambas as direções, serviços de manutenção de pavimento, passarelas e viadutos, juntas de dilatação, limpeza de barreiras rígidas, além da limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego, das 08h às 17h e das 21h às 05h. Enquanto no período noturno, das 21h às 05h, os serviços de lavagem de placa e sinalização vertical, também serão executados em todo o trecho e nos dois sentidos.

O SAI contará ainda com serviços de varrição mecanizada, cata papel, coleta de lixo e entulho, poda, implantação de dutos, limpeza de drenagem e reparo no guard-rail e fiscalização eletrônica serão realizados nas rodovias. Durante os trabalhos, sempre que necessário, faixas e acostamentos serão devidamente bloqueados e sinalizados para garantir a segurança viária dos motoristas e trabalhadores. As datas e horários dos serviços podem ser alterados conforme as condições de tráfego e clima, ou por alguma ocorrência não prevista.

### **Bloqueios**

Nas noites de segunda (26) a sexta-feira (30), haverá bloqueio no trecho de Serra da pista norte da rodovia dos Imigrantes, para transposição de cargas especiais. A previsão é que a intervenção ocorra entre 23h30 e 05h30. Neste período, os motoristas precisarão subir a Serra pela pista norte da via Anchieta.

### **Principais obras em andamento**

A concessionária Ecovias continua com as obras de infraestrutura na Baixada Santista, como as intervenções da segunda fase do Binário de Santos, na via Anchieta (km 59 ao km 65), que resultará na ampliação da capacidade de tráfego em mais de 50% e um pacote de melhorias: o alargamento da ponte sobre o Rio Casqueiro, com a implantação de duas faixas e duas passarelas.

Já os moradores do bairro Jardim Casqueiro e Vila dos Pescadores, em Cubatão serão beneficiados com um novo viaduto, localizado no km 59, da via Anchieta, com a construção de uma alça de acesso que ligará o local à Avenida Joaquim Jorge Peralta.

Em São Vicente, acontece as intervenções na rodovia dos Imigrantes, entre o km 62 e o km 69, que trará mais fluidez no tráfego e vai contribuir com a redução dos casos de alagamentos no trecho. As

obras incluem adequações nos acessos e a implantação de mais de 1 km de via marginal. Também fazem parte do pacote a implantação de luminárias a cada 35 metros, um novo ponto de ônibus e a construção de quadra poliesportiva e de um novo Ecoporto sob o Viaduto Mário Covas.

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

*Data: 26/06/2023*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### PETROLEIRAS COBRAM SIMPLIFICAÇÃO TRIBUTÁRIA E MARCO LEGAL PARA CCS E MERCADO DE CARBONO

Executivos do setor também pedem estabilidade nas regras e veem taxaço sobre exportações de petróleo como um "susto"

*Por estúdio epbr 26 de junho de 2023 Em Agendas da COP, Congresso, Petróleo e gás, Transição energética, Vídeos*

RIO — Executivos de algumas das principais petroleiras que atuam no Brasil defenderam nesta segunda (26/6), durante a Offshore Week 2023, que o Brasil acelere as discussões sobre a regulamentação da captura e armazenamento de carbono (CCS, na sigla em inglês) e do mercado de carbono.

A Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado aprovou, este mês, o Projeto de Lei (PL) 1425/2022 que dá os primeiros passos na regulação da CCS no Brasil.

Já em relação à criação do mercado regulado de carbono, a expectativa do secretário de Economia Verde do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Rodrigo Rollemberg, é que o marco do setor seja aprovado antes da COP28, marcada para novembro deste ano, nos Emirados Árabes.

“A regulamentação do mercado de carbono é uma necessidade. O mundo está aprendendo a conviver com isso, não é só o Brasil, mas evidentemente precisamos evoluir com isso”, disse o diretor de Exploração e Produção da Petrobras, Joelson Mendes, durante participação na Offshore Week 2023, uma realização do estúdio epbr.

O presidente da Petrogal Brasil, Daniel Elias, defendeu que a inclusão dos setores de logística e infraestrutura no mercado regulado de carbono pode ter “aspectos positivos para a economia brasileira”.

Já o presidente da Shell Brasil, Cristiano Pinto da Costa, acredita que a regulamentação da CCS também é uma necessidade e defendeu que o Brasil acelere as discussões sobre o assunto.

#### Empresas pedem estabilidade

De acordo com o presidente da Shell Brasil, contudo, além de avançar com os marcos desses novos mercados o Brasil precisa manter a estabilidade regulatória do setor petrolífero.

O executivo classificou como um “susto” a criação da tarifa sobre a exportação de petróleo, implementada em caráter temporário pelo governo Lula entre março e junho.

“A gente espera que ela [a MP que institui a taxa] caduque. Ela não ajuda o país a manter o track record [histórico] de estabilidade de contratos”, comentou Pinto da Costa.

Para a presidente da Equinor Brasil, Verônica Coelho, “surpresas trazem incertezas e questionamentos”. Ela destaca que a indústria petrolífera carece de direcionamento de longo prazo.

### Reforma tributária

A executiva defendeu que o país avance em discussões importantes como mercado regulado de carbono, o marco legal da CCS. E que a reforma tributária, em tramitação no Congresso, “encare de frente” a questão da simplificação tributária.

“A reforma é importante para que se pense em tirar o alto custo tributário da fase de investimento”, disse.

A desoneração das exportações e investimentos é um dos tópicos do relatório da proposta de emenda à Constituição (PEC) que dará início à reforma tributária.

E mais: Reforma pode criar imposto seletivo para combustíveis fósseis

As petroleiras contam, desde 1999, com um regime aduaneiro especial, o Repetro, que suspende a cobrança de tributos federais sobre a aquisição de determinados bens. No governo Michel Temer, o regime foi estendido até 2040.

Na ocasião, a medida provisória que tratava do assunto foi batizada pela oposição no Congresso de “MP do Trilhão”, em referência às contas de parlamentares opositores de que a União deixaria de arrecadar R\$ 1 trilhão até 2040.

A indústria petrolífera alega, contudo, que não se trata de uma isenção fiscal, mas sim de uma política de transferência da tributação da fase inicial de investimentos no desenvolvimento de campos para a etapa de produção.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 26/06/2023*

### COM 3 GW, MINAS GERAIS LIDERA INSTALAÇÕES DE GERAÇÃO DISTRIBUÍDA; VEJA RANKING DOS ESTADOS

MG, SP, RS, PR e SC são os cinco estados com maior potência instalada no Brasil

*Por epbr 26 de junho de 2023 Em Energia solar, Política energética, Setor elétrico, Transição energética*



*Foto aérea da Usina Fotovoltaica em prédios do CAD, no campus da UFMG (Foto: Divulgação Onergy Solar)*

BRASÍLIA — Com 3,06 gigawatts (GW) de potência instalada, Minas Gerais retomou a liderança na geração distribuída do país, de acordo com dados da Aneel até 26 de junho de 2023. O estado havia sido superado por São Paulo (3,00 GW) em março.

Os painéis solares instalados em casas, prédios, comércios e área rural respondem por quase a totalidade das instalações. Dos quase 22,3 GW registrados em todo o Brasil até junho, 22,01 GW correspondem a geração fotovoltaica.

Em Minas Gerais, são 2,99 GW de potência solar. A geração distribuída vem de pequenas unidades de até 5 MW.

Bruno Catta Preta, diretor de relações institucionais da Genyx e coordenador da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar) em MG, explica que a volta do estado ao topo do



ranking ocorre após a retomada, pela Cemig, das análises para novas instalações de energia solar — as ligações ficaram suspensas entre dezembro de 2022 e maio deste ano.

“Essa suspensão das ligações resultou também no fechamento de várias empresas, principalmente no Norte de Minas. Agora, com a retomada, rapidamente o estado recuperou a ponta”, comenta.

“Novos projetos continuam sendo anunciados todos os meses, colocando Minas Gerais no caminho para se tornar um dos polos mundiais de produção de energia limpa”, completa.

A seguir, os cinco estados com maior potência instalada na geração distribuída.

### **Os cinco estados que lideram a GD no Brasil**

#### **1. Minas Gerais**

São 3,06 GW instalados, dos quais 2,99 GW são de painéis fotovoltaicos. Uberlândia é o município com maior potência (128,6 MW), seguido pela capital mineira Belo Horizonte (89 MW) e por Montes Claros (69 MW), no norte de Minas.

#### **2. São Paulo**

Dos 3 GW instalados no estado de São Paulo, 2,98 GW vêm da geração solar fotovoltaica. Os três municípios com maior potência instalada: São Paulo (109,2 MW), Ribeirão Preto (84,1 MW) e Campinas (75,4 MW).

#### **3. Rio Grande do Sul**

Com 2,27 GW, o RS ocupa a terceira posição do ranking brasileiro. São quase 2,26 GW em potência solar. Caxias do Sul (85,8 MW), Novo Hamburgo (53,6 MW) e Santa Maria (51,6 MW) lideram no estado. A capital Porto Alegre está a quarta posição, com 48,3 MW.

#### **4. Paraná**

Também na região Sul, o Paraná (2,16 GW) é o quarto estado brasileiro em potência instalada na modalidade geração distribuída. A geração fotovoltaica responde por 2,13 GW desse total. Outros 17 MW vêm do biogás. Resíduos florestais, eólica e CGHs completam a conta. Por município, os destaques são Foz do Iguaçu (107 MW), Maringá (99,4 MW) e Londrina (79,1 MW). A capital Curitiba (78,2 MW) também fica em quarto lugar.

#### **5. Santa Catarina**

Na quinta posição, Santa Catarina soma 1,37 GW de potência, sendo 1,35 GW solar. A capital Florianópolis lidera disparada, com 816 MW. Em segundo lugar está Blumenau (22,8 MW), seguida por Concórdia (17,7MW) e Joinville (17,3 MW) praticamente empatadas.

### **Ranking das cidades**

No levantamento por cidades, o mapa muda um pouco. Entram em cena as regiões Centro-Oeste e Nordeste.

Florianópolis (SC) segue como a cidade com maior potência instalada no Brasil. Em segundo lugar aparece Brasília (DF), a capital do país, com 280 MW; seguida por Campo Grande (MS) que tem 205 MW; Cuiabá (MT), 199,5 MW e Teresina (PI), 182,7MW.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 26/06/2023*

### **BRASIL VOLTARÁ A IMPORTAR ENERGIA DA VENEZUELA, GARANTE SILVEIRA**

A importação por Roraima foi assunto da visita de Nicolás Maduro, durante a cúpula de líderes latinos em Brasília, em maio

*Por Hanrrikson de Andrade 26 de junho de 2023 Em Internacional, Política energética, Setor elétrico, Transição energética*



**Ministro Alexandre Silveira apresenta propostas e programas prioritários do MME na CME na Câmara**  
(Foto: Will Shutter/Câmara dos Deputados)

BRASÍLIA – O governo brasileiro vai retomar a compra de energia gerada pela hidrelétrica de Guri, na Venezuela, e integrá-la ao Sistema Interligado Nacional (SIN). A volta da importação do país foi defendida nesta segunda (26/5) pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), durante evento em Lisboa.

“Todos sabem da determinação do presidente Lula para fazer uma grande integração da

América Latina na questão energética”, afirmou o ministro.

A população de Roraima, estado que recebeu energia do vizinho sul-americano entre 2001 e 2019, será diretamente beneficiada, diz o ministro. Atualmente, é o único ente federado que não faz parte do SIN, o Sistema Interligado Nacional de transmissão de energia.

A volta da parceria com Caracas está relacionada com a interligação de Roraima ao sistema, segundo explicou Silveira em Lisboa.

O assunto foi tratado por Nicolás Maduro, durante a cúpula de líderes latinos em Brasília, em maio.

Roraima recebia energia da Venezuela até 2019, primeiro ano do mandato de Jair Bolsonaro.

A parceria foi rompida depois de uma série de apagões no país vizinho e também devido às divergências ideológicas entre o ex-presidente brasileiro e o governo de Nicolás Maduro.

Além da energia elétrica da Venezuela, a agenda de integração inclui o gás natural da Bolívia e da Argentina, na agenda da 4ª visita de Alberto Fernández a Lula no Brasil, que ocorre nesta segunda (26/6).

### **Linhão vai conectar Roraima, último estado isolado do país**

Hoje, Roraima é dependente da geração de usinas a óleo combustível e a gás – energia mais cara, que resulta em um custo mais elevado para a população e subsidiada por meio das tarifas de energia, na CCC (Conta de Consumo de Combustíveis).

O orçamento está em R\$ 3,7 bilhões este ano, dos R\$ 13,7 bilhões previstos pela Aneel para subsídios. O montante total representa 13,18%, na média, das tarifas brasileiras.

Silveira reafirmou que as obras do aguardado Linhão Manaus-Boa Vista serão inauguradas em julho.

É um projeto da Eletrobras em sociedade com a Alupar, atrasado há uma década, e que precisou de um acordo com o governo e a Aneel para chegar à revisão dos valores de remuneração da linha.

O Tesouro Nacional vai desembolsar R\$ 88,5 milhões do programa Pró-Amazônia Legal para cobrir despesas com compensação ambiental.

A linha corta a terra indígena Waimiri Atroari, onde já existe uma estrada federal. São 720 km entre as capitais do Amazonas e de Roraima para permitir, após a conclusão, uma efetiva conexão do único estado ainda isolado do SIN.

### **Programa de descarbonização da Amazônia**



O MME prepara o próximo mês, em Manaus, o lançamento de um grande programa de descarbonização da Amazônia, que terá como foco a substituição do consumo de energia a óleo diesel em sistemas isolados da região por energia solar e biodiesel.

“Nós faremos uma transição da energia exclusivamente a óleo diesel nos 180 sistemas isolados da Amazônia. Vamos dar um passo à frente e lançar uma transição dessa energia para solar...Outras, a biodiesel”, declarou Silveira em Portugal.

Segundo o ministro, o governo estima que 60% dos sistemas isolados na Amazônia terão energia limpa e renovável até 2026. “E, com todas as outras energias, até 2030, que nós tenhamos a Amazônia com apenas 20% de energia a óleo, que é muito mais cara e muito mais poluente”, completou o ministro.

O novo programa deve movimentar investimentos de cerca de R\$ 5 bilhões, que poderão vir da própria União e de parcerias com agentes privados e com governos de outros países interessados na preservação da Amazônia.

A iniciativa é, em parte, um programa de universalização do acesso à energia na Amazônia Legal. Há 211 localidades que ainda não estão conectadas ao Sistema Interligado Nacional (SIN), e mais de 3 milhões de pessoas residem nessas regiões.

### **Gastos crescentes com o acesso e subsídios na energia**

Dados do ministério indicam que, desde 2017, têm crescido os custos de geração e de perdas nos sistemas isolados.

As despesas anuais com geração, por exemplo, passaram de R\$ 938 milhões, há 7 anos, para R\$ 2,9 bilhões, em 2022. Já as perdas anuais cresceram de R\$ 541 milhões, em 2017, para R\$ 1,9 bilhão, no ano passado.

Tanto os programas de universalização de energia, como a geração nos sistemas isolados recebem subsídios. Uma das fontes é a CDE (Conta de Desenvolvimento Energético), abastecida com acréscimos nas tarifas de energia.

### **R\$ 26 bi já foram pagos em subsídios na energia**

Segundo dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), desde 2018, os aportes para universalização atingiram R\$ 4,3 bilhões, um terço dos gastos com a CCC (de combustíveis), apenas em 2023, quando atingiu R\$ 13,3 bilhões.

A CCC subsidia, entre outros, o diesel consumido na geração dos sistemas isolados. Desde 2018, foram R\$ 47,6 bilhões. A agência lançou este ano um painel de visualização dos subsídios.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 26/06/2023*

### **PETROBRAS PLANEJA PERFURAR ESTE ANO EM ÁGUAS PROFUNDAS DO RIO GRANDE DO NORTE**

Companhia tem uma descoberta no offshore potiguar e planeja campanha para delimitação do que pode ser o primeiro campo em águas profundas na região

*Por Hanrikson de Andrade 26 de junho de 2023 Em Mercado offshore, Petróleo e gás*

BRASÍLIA – A Petrobras está empenhada para retomar ainda em 2023 a campanha exploratória da Bacia Potiguar, com a perfuração de um novo poço a fim de delimitar a descoberta de Pitu, feita em águas profundas no Rio Grande do Norte.

Após a negativa do Ibama para a campanha na Foz do Amazonas, em águas profundas no Amapá, a perfuração na Bacia Potiguar é o único projeto exploratório na Margem Equatorial.



### **Sonda de perfuração offshore para exploração de petróleo (Foto: Cortesia Total Energies)**

A descoberta de Pitu, a primeira em águas profundas na Bacia Potiguar, litoral do Rio Grande do Norte, foi feita no bloco POT-M-855, em 2013, e confirmada por uma segunda perfuração dois anos depois.

O projeto foi contratado na 7ª rodada, de 2005. O consórcio é formado por Petrobras (40%), bp (40%) e Petrogal (20%).

O poço pioneiro foi perfurado a 60 km do litoral do estado, na chamada Margem Equatorial, em profundidade final de 4.200 metros, com 1.844 metros de profundidade de água.

Já em relação às bacias do Sudeste (Santos, Campos e Espírito Santo), há perspectiva de investimentos em 24 novos poços para o próximo quinquênio (2024-2028), em linha com o planejamento estratégico da empresa que será divulgado no fim do ano.

No mês passado, em 31 de maio, a estatal assinou os contratos de partilha dos blocos Água Marinha, Sudoeste de Sagitário e Norte de Brava, adquiridos no 1º ciclo da oferta permanente do regime do pré-sal, realizada em 2022.

Além de novas perfurações na região do pré-sal, a Petrobras considera dois outros cenários para a região: o desenvolvimento da produção com áreas exploratórias no entorno e possíveis campanhas em sinergia com os campos que já são tidos como “maduros”.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**  
**Data: 26/06/2023**

## **GÁS NATURAL, LÍTIU E COMBUSTÍVEIS EM AGENDA BILATERAL COM ARGENTINA**

Lula recebe o presidente da Argentina, Alberto Fernández. Agenda bilateral tem gás natural, energia e desenvolvimento da cadeia de lítio

**Por epbr 26 de junho de 2023 Em Internacional, Mercado de gás, Newsletters epbr**



### **Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante reunião com o Presidente da Argentina, Alberto Fernández (Foto: Ricardo Stuckert/PR)**

Lula recebe o presidente da Argentina, Alberto Fernández, às 12h00, em sua 4ª visita ao Brasil desde as eleições. Fernández dá continuidade à agenda econômica bilateral que busca no Brasil apoio para sair da crise.

Por aqui, Lula já defende o financiamento de exportadores brasileiros, para preservar a corrente de comércio com o país. Por lá, um dos projetos nas prioridades da Argentina é

a expansão da malha de gasodutos.

A agenda bilateral também prevê parceria em combustíveis sustentáveis da aviação (SAF), e rotas de embarcações com combustível verde, produção de energia eólica e eletrificação, hidrogênio e parceiras para o desenvolvimento da cadeia de lítio.



**No site: Lula e Fernández dão continuidade à agenda para gás, combustíveis e energia; Eduardo Leite quer evitar fuga de gás argentino para o MS e garantir importação via RS.**

<https://epbr.com.br/lula-e-fernandez-dao-continuidade-a-agenda-para-gas-combustiveis-e-energia/>

**Opinião: O incentivo que faltava para a colheita do 'fruto fácil' da descarbonização da navegação, por Daniela Davila.**

<https://epbr.com.br/o-incentivo-que-faltava-para-a-colheita-do-fruto-facil-da-descarbonizacao-da-navegacao/>

Bolívia. Em julho, Jean Paul Prates pretende visitar a Bolívia. Já se encontrou em maio com o presidente Luís Arce e reafirmou o interesse da Petrobras em investir no país para assegurar o suprimento de gás natural por meio do Gasbol.

África. No roteiro da nova internacionalização, a companhia planeja participar do leilão de áreas na Guiana, previsto para julho – são 11 blocos em águas rasas e 3 em águas profundas em oferta. E avalia retornar à África, para países como Nigéria, Angola e Namíbia (Estadão).

Potiguar. A Petrobras está empenhada para retomar ainda em 2023 a campanha exploratória da Bacia Potiguar, com a perfuração de um novo poço a fim de delimitar a descoberta de Pitu, feita em águas profundas no Rio Grande do Norte.

– Após a negativa do Ibama para a campanha na Foz do Amazonas, em águas profundas no Amapá, a perfuração na Bacia Potiguar é o único projeto exploratório na Margem Equatorial.

Fertilizantes. O presidente da companhia, Jean Paul Prates, afirmou que um primeiro “ajuste” na revisão do plano estratégico deve ocorrer entre julho e agosto, “com um pouco de petroquímica, fertilizantes, [com] investimento mais forte em transição energética”. O executivo falou à Folha de S. Paulo.

Braskem. A decisão sobre a compra de ações da petroquímica não é exclusiva de Lula. “Não existe isso”, disse. Na semana passada, em evento no BNDES, Aloizio Mercadante afirmou que “Petrobras e BNDES vão aguardar juntos a decisão do presidente Lula sobre a Braskem” (epbr).

Acordo no Cade e preços dos combustíveis. Prates voltou a defender que o governo passado levou a Petrobras a praticar preços do “pior concorrente do ponto de vista da eficiência”, citando as importações. Mencionou também que o plano era vender a empresa.

– O acordo assinado com o Cade, por iniciativa da Petrobras, “serviu de pretexto e eles sabem disso”. “Hoje, baixada a poeira e com muita racionalidade e sobretudo muito respeito à autoridade do Cade, nós temos que rediscutir esse processo todo”, disse.

OPEP: a demanda continuará subindo. O mundo vai consumir 110 milhões de barris por dia até 2045, na esteira do aumento da demanda global por energia em 23%, disse o secretário-geral da OPEP, Haitham Al Ghais. “O mundo vai precisar de mais óleo, não menos”, disse.

– Contradiz as projeções da Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês), que vê o pico da demanda por petróleo em 2028. E, em particular no setor de transporte, o uso dos derivados deve entrar em declínio já a partir de 2026 (epbr).

Os preços do petróleo no mercado futuro voltaram a subir nesta segunda (26/6), cotados acima dos US\$ 74 por barril. A cotação do Brent perdeu 3% na semana passada.

Venda da Lubnor O sindicato dos petroleiros do Ceará e Piauí pretende entrar em greve amanhã (27/6) contra a venda da refinaria Lubnor para a Grepar Participações. O acordo com a Petrobras foi aprovado na semana passada pelo Cade, com restrições.



Nuclear. O MME indiciou Luis Fernando Paroli Santos para diretor-presidente e conselheiro da ENBPar, para o lugar de Ney Zanella dos Santos, ex-assessor direto do ex-ministro Bento Albuquerque. Luis Fernando Santos foi CEO da Light, cargo que deixou em 2019, e foi diretor da Cemig.

Angra 3. Segundo o Painel, da Folha, o ex-ministro Nelson Hubner tenta convencer o governo federal a abandonar as obras de Angra 3. Ele é conselheiro da ENBPar.

Hidrogênio em SP. O programa paulista para o hidrogênio deve incentivar reforma do etanol e biogás. O governo estadual lançou um pacote de R\$ 500 milhões para projetos de descarbonização, incluindo melhorias no ambiente regulatório do hidrogênio de baixo carbono (epbr)

Eólicas. A Siemens Energy perdeu um terço de seu valor de mercado na sexta, após alertar que os problemas de qualidade em seu negócio de turbinas eólicas poderão custar mais de 1 bilhão de euros e levar anos para ser corrigidos (Reuters)

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

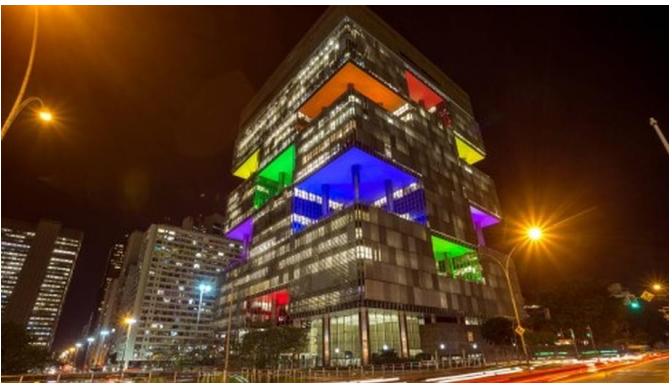
*Data: 26/06/2023*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### PETROBRAS VOLTA A TOMAR DÓLARES NO EXTERIOR APÓS 2 ANOS E LEVANTA US\$ 1,25 BILHÃO

*Por Rennan Setti*



#### *Sede da Petrobras Reprodução*

A Petrobras aproveitou a percepção mais benevolente dos investidores internacionais com o Brasil para levantar US\$ 1,25 bilhão (cerca de R\$ 6 bilhões) no mercado internacional nesta segunda-feira, disseram duas fontes a par da operação. Desde 2021 a estatal não emitia títulos de dívida em dólar, ou "bonds", no jargão do mercado.

A demanda foi aquecida, com ordens suficientes para atingir US\$ 5 bilhões, segundo as fontes. Por isso, a companhia brasileira conseguiu reduzir os juros: inicialmente, as negociações apontavam para 7% ao ano, mas a operação foi fechada com uma taxa de 6,625%. O "bond" tem prazo de dez anos.

- Essas emissões de "bonds" são predominantemente absorvidas por fundos estrangeiros. A Petrobras é um emissor relevante nos índices de renda fixa de mercados emergentes e vinha, há bastante tempo, recomprando "bonds" sem repô-los via novas emissões. Estava difícil comprar "bonds" da empresa nessa dinâmica. Imagino que a demanda tenha vindo de muitos fundos que precisavam repôr a exposição - explicou um gestor brasileiro que acompanha de perto o mercado de crédito.

Os bancos que organizaram a captação foram: BTG Pactual, Citigroup, Goldman Sachs, Itaú BBA, MUFG, Santander, Scotiabank e UBS.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 26/06/2023*

## EMISSÕES DE CO2 NO SETOR DE ENERGIA BATERAM RECORDE EM 2022, APONTA ESTUDO

Consumo de energia primária cresceu cerca de um por cento no ano passado em relação a 2021  
*Por O Globo — Londres*



***Estudo aponta que emissões de CO2 no setor de energia bateram recorde em 2022***  
***Reprodução/Redes sociais***

As emissões globais de dióxido de carbono do setor de energia atingiram um pico recorde no ano passado, contrariando os compromissos de Paris, alertou um estudo divulgado nesta segunda-feira, destacando os "piores impactos" das mudanças climáticas. Órgão industrial global com sede no Reino Unido, o Energy Institute apresentou as principais conclusões de sua Revisão Estatística da Energia Mundial, realizada com as consultorias Kearney e KPMG.

Segundo o estudo, aumentaram "as emissões de dióxido de carbono do uso de energia, processos industriais, queima e metano". O consumo de energia primária cresceu cerca de um por cento no ano passado em relação a 2021, ou quase três por cento em comparação com o nível pré-Covid em 2019, constatou a revisão.

Os combustíveis fósseis permanecem dominantes em 82 por cento do consumo, apesar de uma forte exibição de renováveis. Enquanto isso, as energias eólica e solar juntas atingiram um recorde de 12% da geração total de eletricidade, ajudadas pelo maior aumento de capacidade de ambas.

A demanda por combustível para transporte continuou a se recuperar dos níveis pré-pandêmicos, embora a China tenha se mantido "significativamente" abaixo devido ao impacto contínuo de suas restrições anteriores de 'Zero Covid'. A presidente do Instituto de Energia, Juliet Davenport, alertou que o setor está indo na "direção oposta" aos objetivos do acordo de Paris.

"2022 viu alguns dos piores impactos da mudança climática - as inundações devastadoras que afetaram milhões no Paquistão, os eventos recordes de calor na Europa e na América do Norte - mas temos que procurar notícias positivas sobre a transição energética nestes novos dados", disse Davenport. "Apesar do forte crescimento da energia eólica e solar no setor de energia, as emissões globais globais de gases de efeito estufa relacionadas à energia aumentaram novamente. Ainda estamos caminhando na direção oposta à exigida pelo Acordo de Paris."

Sob o acordo de Paris de 2015, as nações se comprometeram a atingir emissões líquidas zero de carbono até meados do século, com o objetivo de limitar o aumento das temperaturas globais a 1,5 grau em relação aos níveis pré-industriais.

Richard Forrest, presidente do Energy Transition Institute em Kearney, acrescentou que as crescentes emissões de gases de efeito estufa reforçam "a necessidade de ação urgente para colocar o mundo no caminho certo para cumprir as metas de Paris".

Ele observou que 2022 foi um "ano turbulento" que viu a segurança energética no topo da agenda devido à invasão da Ucrânia pelo principal produtor russo - e à recuperação da demanda pós-pandêmica.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 26/06/2023**

### IGUÁ RIO DE JANEIRO VAI LEVANTAR R\$ 3,8 BI NA MAIOR EMISSÃO INCENTIVADA DE TÍTULOS DE INFRAESTRUTURA. BNDES FICA COM METADE

Recursos serão usados em investimentos em saneamento na Zona Oeste do Rio, como a recuperação de lagoas. O banco de fomento adquiriu R\$ 1,8 bilhão em debêntures, funcionando como investidor líder

*Por Letycia Cardoso — Rio de Janeiro*



***Os recursos liberados serão aplicados na revitalização do complexo lagunar da Barra da Tijuca e Jacarepaguá Iguá Rio de Janeiro***

A Iguá Rio de Janeiro anunciou nesta segunda-feira a maior emissão incentivada da história do setor de infraestrutura do país, no valor total de R\$ 3,8 bilhões em debêntures — títulos de dívida que as empresas emitem para arrecadar recursos para projetos. Desse total, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e

Social (BNDES) irá comprar R\$ 1,8 bilhão, o que representa quase a metade (47%).

Na última terça-feira, o presidente do banco, Aloizio Mercadante, já havia comentado que se preparava para executar uma transação de grande porte. O apoio do BNDES nesse caso funciona como um selo de qualidade e segurança do investimento, atraindo atenção de outros investidores do mercado financeiro.

Segundo a instituição, o projeto evidencia seu "esforço para diversificar as soluções de financiamento para empresas brasileiras em um momento de restrição ao crédito privado", principalmente após a crise das Americanas e o pedido de recuperação judicial da Light. Para Daniel Vaz, do BTG, uma das instituições coordenadoras da emissão, "a operação marca a retomada do mercado de capitais".

A Iguá Rio de Janeiro faz parte do grupo Iguá Saneamento, responsável por 15 contratos de concessão, além de três contratos de Parcerias Público-Privadas, atendendo a mais de 7 milhões de pessoas em seis estados do país.

Os recursos liberados serão aplicados em saneamento, inclusive na revitalização do complexo lagunar da Barra da Tijuca e Jacarepaguá. A emissão, que recebeu o selo de debênture sustentável, categoria específica para projetos que geram impactos sociais e ambientais positivos, prevê a universalização dos serviços de saneamento para cerca de 1,2 milhão de pessoas que mora em Miguel Pereira, Paty do Alferes e 18 bairros da capital até 2033. Cerca de 30% da população residente nessas localidades não têm tratamento de esgoto adequado.

(Matéria em atualização)

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 26/06/2023*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### REFORMA TRIBUTÁRIA VIROU 'FEIRA' DE EXCEÇÕES E ESTÁ 'CAMINHANDO PARA UM MONSTRENGO', DIZ SALTO

Economista-chefe da Warren critica parecer do relator Aguinaldo Ribeiro, diz que guerra fiscal vai continuar e que Conselho Federativo será mais poderoso do que qualquer governador

*Por Adriana Fernandes*

### **ENTREVISTA COM**

**Felipe Salto - economista-chefe da Warren Rena**

BRASÍLIA – Ex-secretário de Fazenda do Estado de São Paulo, o economista Felipe Salto avaliou que a reforma tributária está “caminhando para um monstrego” com o parecer do relator, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB).

Ao Estadão, Salto critica as exceções e a criação do Conselho Federativo, que será instituído para a gestão do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), que substituirá o ICMS dos Estados e o ISS dos municípios. “Existe agora uma feira onde se está debatendo o varejão dos pedidos que chegam”, diz o ex-secretário, atual economista-chefe da Warren Rena.

Para ele, o conselho será uma “estranha estrutura”, mais poderosa do que qualquer governador ou governadora de Estado na gestão tributária. Na sua avaliação, a guerra fiscal vai continuar, só que agora, bancada com recursos da União. A postura crítica aos termos da reforma tem levado a embates públicos com os defensores do texto do relator. A seguir, os principais trechos da entrevista.



**Felipe Salto, economista-chefe da Warren Rena e ex-secretário da Fazenda de São Paulo. Foto: Dida Sampaio/Estadão**

### **Qual a sua avaliação sobre o parecer da reforma tributária divulgado na semana passada?**

Entendo que o substitutivo confirmou as piores expectativas. A promessa de uma reforma para criar o IVA (Imposto sobre Valor Agregado), no padrão internacional, vai caminhando para um monstrego, algo que só existirá aqui no Brasil.

Veja: vamos ter, no caso do IBS, o imposto subnacional que unirá o ICMS ao ISS, uma série de exceções, possibilidades de redução de alíquota de 50% a 100%, além de uma lista a ser publicada por lei complementar, conforme o próprio artigo oitavo sugere. Além disso, o Conselho Federativo é uma verdadeira aberração. Ele terá poderes até mesmo para iniciativa de lei complementar, conforme mudança proposta no artigo 61 da Constituição Federal. Vai arrecadar, distribuir, normatizar, cuidar dos créditos e ainda operar todo o regime. Isso é uma sandice, não vejo outro termo.

### **A alíquota terá de ser maior por causa de tanta exceção?**

O resultado final, temo, é uma alíquota bem mais alta que a “estimada”, de 25%. Aliás, ninguém poderá garantir alíquota alguma. A alíquota de referência será fixada anualmente pelo Senado e o Tribunal de Contas da União vai subsidiar o processo, com vistas a garantir certo cenário de referência estimado para a arrecadação. O Conselho vai meter o bedelho nisso também, provendo informações. Imagine o grau de judicialização. Vejo isso com muito receio. Confio em técnicos de alto gabarito, como Bernard Appy, cujo trabalho conheço há muito tempo e que inclusive foi membro do Conselho da Instituição Fiscal Independente do Senado a meu convite. Mas isso não anula as críticas que eu, como especialista, tenho de fazer. Ao contrário, preciso alertá-los de que sua proposta original, a PEC 45, já não existe mais. Existe agora uma feira onde se está debatendo o varejão dos pedidos que chegam e, conseqüentemente, o conjunto de ajustes e mudanças no texto. Veja que, de saída, há uma lista de exceções.

### **Mas você não respondeu sobre a calibragem da alíquota...**

A lógica desse sistema proposto é tão ruim que a calibragem das alíquotas será feita uma vez por ano e, se houver erro, será azar de quem perdeu e sorte de quem ganhou. Como se trata de



estimativa, a chance de haver erro é altíssima; é o cenário mais provável. A incerteza para o setor produtivo é muito elevada. Mas o que mais preocupa – e poucos têm discutido – é a garantia dos créditos por meio da tal Conta Centralizadora, a cargo do Conselho Federativo, uma estranha estrutura mais poderosa do que qualquer governador ou governadora de Estado, nos moldes propostos no substitutivo. Se os créditos forem destinados automaticamente a quem de direito, isto é, a quem tiver adquirido o direito a eles ao longo das etapas intermediárias de produção, quem será responsável por verificá-los? E se forem derivados de notas fraudadas? Como será esse processo? Vende-se gato por lebre. Fui secretário da Fazenda e não acredito nem por um minuto em um modelo que surrupie poder dos Estados e entregue de mão beijada a uma estrutura incerta, que vai ainda ser desenhada por lei complementar. Quem vota? Quem decide? Isso não tem cabimento

### **A proposta não replica os incentivos fiscais ao permitir que os Estados usem recursos do fundo de compensação de benefícios fiscais para bancar subsídios, ou seja, incentivos?**

A mudança maior da reforma não era justamente acabar com a guerra fiscal? Não acabará. Vai perpetuá-la, mas agora com dinheiro da União. Os incentivos vão perdurar, mas agora bancados com o chapéu da União. E o fundo dos incentivos, criado especialmente para isso, vai receber aportes já a partir de 2025, enquanto o IBS só será instituído em 2029, com transição até 2032. O Fundo de Desenvolvimento Regional faz sentido, mas este outro, para substituir os incentivos dados atualmente, que alimentam a guerra fiscal, é um disparate. Ele vai, na prática, manter o que há de pior no ICMS. Lá em 2032, mesmo depois de uma década, haverá ainda o risco de se desejar manter os incentivos por mais e mais anos.

### **A reforma não deveria acabar com esse problema?**

Sim, justamente porque a migração ao destino (tributar onde o produto é consumido) produz ganhos econômicos para todos. Não pode a discussão ser tocada dessa maneira, como se fosse uma verdadeira feira livre de pleitos e atendimentos via mudanças no texto legal. Pessoalmente, acho muito preocupante.

### **A reforma traz risco de aumento da carga tributária?**

Sobre a carga tributária, não há qualquer garantia de que ficará estável. Isso é conversa mole, até porque se está criando um imposto cuja alíquota é simplesmente desconhecida. Vamos nos entender: essa reforma é temerária. Ao mesmo tempo em que o arcabouço foi um golaço do ministro (da Fazenda) Fernando Haddad – e eu fui o primeiro a dizer isso, com base em estudo técnico e avaliação, como sempre fiz –, tenho a mesma tranquilidade de dizer que esse texto da reforma tributária precisa urgentemente ser corrigido. Estamos marchando com celeridade para o abismo.

### **Você era um defensor da reforma e agora adotou uma crítica muito dura. Mudou de lado?**

Estou do lado em que sempre estive, sobretudo, desde que me posicionei, como Secretário da Fazenda e Planejamento de São Paulo, a favor de uma proposta que transferisse o ICMS ao destino, com uma transição curta, deixando-se o problema do ISS, isto é, das bases apartadas de serviços e bens, para um segundo momento. Na IFI, estudamos bastante o tema e produzimos boas análises, que estão disponíveis para acesso público, por meio de notas técnicas e estudos. Lá, no entanto, não cabia hastear bandeiras, pois tínhamos o mandato da independência técnica, para mostrar as consequências das propostas de reforma, como fizemos pioneiramente com a reforma da previdência e também a PEC dos Precatórios.

### **Mas essa postura reflete sua passagem pela secretaria?**

Antes de assumir como Secretário da Fazenda e Planejamento de São Paulo, eu havia comandado, pela IFI, a publicação de diversos estudos. Acho boa, sim, a ideia do IVA e a tributação no destino. Estes são princípios muito interessantes, mas a PEC 45 e, pior, o seu substitutivo, não constituem as últimas bolachas do pacote, como os seus defensores querem fazer crer. Eu sou extremamente – repito – extremamente grato aos servidores da Secretaria. Os auditores fiscais da receita estadual são profissionais do mais alto gabarito, com quem aprendi muito e que ajudaram, apenas no período de pouco menos de um ano em que fiquei por lá e que posso testemunhar, a recuperar bilhões e bilhões de reais para o Erário.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 26/06/2023*

### **CUSTO DA ENERGIA É MAIOR OBSTÁCULO À COMPETITIVIDADE DA INDÚSTRIA PAULISTA, DIZ PESQUISA DA FIESP**

Ideia de levantamento é subsidiar propostas a serem levadas ao conselho de promoção à reindustrialização criado pelo governo de São Paulo

*Por Eduardo Laguna*

O custo da energia elétrica representa o maior obstáculo à competitividade da indústria paulista, conforme mostra uma pesquisa da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) que avaliou 133 entraves enfrentados pelas empresas.



Depois do preço da energia, o excesso de normas e regulamentos a serem observados, o custo do frete rodoviário, a complexidade da legislação do ICMS, bem como suas frequentes alterações, e os preços elevados dos insumos de fornecedores do Estado completam a lista das cinco maiores dificuldades da indústria de São Paulo.

*Indústria petroquímica da Braskem em Santo André (SP), bairro Parque Capuava Foto: DANIEL TEIXEIRA/AE*

A Fiesp recebeu respostas de 413 empresas — de pequeno, médio e grande porte — entre 17 de abril e 12 de maio. A ideia é que a pesquisa sirva de subsídio às propostas a serem levadas pela entidade ao conselho de promoção à reindustrialização criado pelo governo de São Paulo.

A cada obstáculo, o estudo enumera algumas propostas. No caso do custo da energia elétrica, por exemplo, são citadas na pesquisa cinco ações — entre elas, incentivos à autogeração de energia elétrica, bem como o uso de fontes alternativas, como biometano e gás natural.

Já para o custo do transporte por rodovias, a solução apontada é incentivar alternativas logísticas, como ferrovias, hidrovias e transporte de cabotagem, assim como o questionamento da constitucionalidade da tabela de fretes mínimos rodoviários.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 26/06/2023*

### **‘BCS ESTÃO CERTOS EM MANTER POLÍTICA MONETÁRIA FIRME PARA CONTER INFLAÇÃO’, DIZ DIRETOR DO BIS**

Para executivo, é essencial colocar a inflação na meta para garantir a estabilidade financeira; isso ajudará a criar condições para um novo ciclo de crescimento econômico

*Por Ricardo Leopoldo*

#### **ENTREVISTA COM**

**Luiz Awazu Pereira da Silva - vice-diretor-executivo do Banco de Compensações Internacionais (BIS)**

Em meio a um processo de desinflação no mundo que poderá ser longo, os bancos centrais de economias avançadas e países emergentes estão corretos em manter a firme política monetária para continuar a baixar os índices de preços, especialmente quando seu núcleo ainda permanece elevado. A inflação é um dano para a sociedade, um imposto regressivo, atingindo sobretudo as famílias mais pobres, comentou em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast Luiz Awazu Pereira da Silva, vice-diretor-executivo do Banco de Compensações Internacionais (BIS) e ex-diretor do BC brasileiro.

“É fundamental colocar a inflação na meta o mais rápido possível assegurando a estabilidade financeira. Isso possibilitará melhores condições para a retomada de um novo ciclo de crescimento

econômico, que precisará ser sustentável para preservar o meio ambiente e com novas tecnologias para a transição energética”, afirmou.

Para Awazu Pereira, devido à necessidade de muitos países de combaterem a inflação com vigor, a política fiscal precisa contribuir para moderar a demanda agregada, mas deve atuar também para proteger os grupos sociais mais vulneráveis. Ele defende também que medidas macro e microprudenciais sejam adotadas para preservar a estabilidade financeira.

Na avaliação do executivo, apesar do avanço do friendshoring (estabelecimento de relações econômicas entre parceiros comerciais confiáveis), muitos países da América Latina ainda podem se beneficiar na mudança na alocação de portfólios de investimentos. A maioria das nações na região tem um arcabouço monetário fortalecido pelo combate à inflação iniciado antes das economias avançadas e estão bem posicionadas na proteção ambiental. Acompanhe os principais trechos da entrevista:



**Luiz Awazu Pereira da Silva, vice-diretor-executivo do Bank for International Settlements (BIS) Foto: Agência Pixel**

### ***Por que o BIS considera que o processo de desinflação no mundo será longo?***

O mundo passa por um ciclo de aperto monetário mais complexo do que os registrados no passado. Taxas de juros muito baixas com ampla liquidez por vários anos permitiram a elevação expressiva do endividamento, depois surgiu a covid-19 e ocorreram os efeitos recentes da guerra na Ucrânia sobre preços de energia

e alimentos. Combater a inflação alta é essencial, pois ela atinge mais as famílias pobres e aumenta a desigualdade social. Se não for enfrentada de forma determinada e tempestiva vai aumentar os riscos, com maiores custos de longo prazo para investimentos e crescimento. É fundamental colocar a inflação na meta o mais rápido possível assegurando a estabilidade financeira para possibilitar a retomada de um novo ciclo de crescimento econômico, que precisará preservar o meio ambiente com novas tecnologias para a transição energética. O processo de desinflação é longo e já apresenta resultados com as ações firmes de política monetária adotadas pelos bancos centrais. Mas não vamos declarar vitória antes da hora, o que a comunicação dos BCs deixa claro.

### ***Como o senhor avalia o combate à inflação adotado pelas economias avançadas e emergentes?***

Nas economias avançadas, os núcleos de inflação continuam altos, então o combate continua. Os bancos centrais desses países têm uma estratégia clara, mesmo que diferenciada entre eles: implementam uma política monetária firme, inclusive para não permitir a desancoragem das expectativas de inflação. Há um excesso de demanda concentrado em setores sensíveis à alta das taxas de juros, o que permite moderar a demanda agregada sem necessariamente prejudicar outros segmentos da economia. Os níveis de emprego estão historicamente elevados e podem diminuir sem provocar um aumento excessivo na taxa de desemprego. O enfraquecimento da atividade econômica é por definição necessário. Mas a calibragem da política monetária deve ser feita para minimizar os danos à economia. Os países emergentes, especialmente na América Latina, estão fazendo um bom trabalho na condução da política monetária, com algumas exceções. Eles anteciparam o ciclo de aperto para conter a inflação antes das economias avançadas e agora estão começando a colher os primeiros frutos dessa ação rápida. Esta postura determinada aumenta as chances de viabilizar o controle da inflação com um pouso suave da economia.

### ***As autoridades em economias avançadas conseguiram manter a estabilidade financeira em um bom nível, apesar dos problemas registrados em alguns bancos nos EUA e Europa em março?***

Ocorreram recentes episódios de estresse no setor bancário e algumas vulnerabilidades foram expostas. Mas esses riscos à estabilidade financeira foram bem enfrentados pelas economias

avançadas ao mesmo tempo que continuaram a combater a inflação. É difícil prever essas turbulências. Mas quando acontecem, precisam ser enfrentadas, o que foi feito de forma enérgica pelos bancos centrais recentemente, com fornecimento de liquidez adequada às circunstâncias. Esses eventos podem acontecer por muitos fatores. Um deles é por quanto tempo haverá condições financeiras mais restritivas que podem afetar vários setores, por exemplo o mercado imobiliário. Outros são ligados a resiliência dos modelos de negócios no setor financeiro com um novo patamar de juros. Por outro lado, a redução da inflação nos próximos anos permitirá a retomada do crescimento e a rolagem da dívida de agentes econômicos. O sucesso tempestivo na luta contra a inflação diminui a probabilidade desses eventos e será importante também para a manutenção da estabilidade financeira.

### ***O BIS defende a combinação da política fiscal com a monetária para reduzir a inflação. Mas não há o risco de uma política fiscal restritiva demais, junto com a alta dos juros pelos bancos centrais, provocar uma forte recessão?***

Quando se tem a política monetária agindo para desacelerar a demanda e combater a inflação, não é adequado ter um impulso fiscal ao mesmo tempo, pois retardaria a convergência da inflação à meta. Uma postura fiscal mais firme ajuda os bancos centrais a enfrentar a inflação. O ideal seria que as duas políticas atuassem na mesma direção. Com isso a necessidade de maior aperto nas condições monetárias para fazer a inflação convergir diminuiria. No futuro, poderia se pensar em haver um colchão de recursos para ser utilizado em momentos de crise de forma contracíclica - ou seja, economizar em momentos de atividade alta para poder gastar em momentos de desaceleração. Na maioria dos países, algumas políticas fiscais estão ficando mais duras com o fim dos programas de ajuda lançados durante a pandemia e depois com a guerra na Ucrânia. Contudo, atualmente os déficits públicos estão maiores do que antes do surgimento do coronavírus. Mas mesmo com uma política fiscal neutra ou contracionista é possível ter uma melhor alocação de recursos públicos, especialmente para proteger os mais pobres e favorecer o aumento da produtividade e do crescimento. Pode ser através de uma reforma do sistema tributário, tornando-o mais progressivo, e também aumentando a eficiência dos gastos públicos. Há uma série de maneiras de conduzir a política fiscal para ajudar a política monetária a moderar a demanda agregada, protegendo ao mesmo tempo os grupos sociais mais vulneráveis.

### ***Como países emergentes devem conciliar a geração de superávits primários para estabilizar ou reduzir a dívida pública como proporção do PIB, ao mesmo tempo que têm dificuldades fiscais para fazer frente a investimentos em Educação e Saúde?***

A matemática da dinâmica da dívida pública é absolutamente clara, impiedosa e é um desafio inclusive para países avançados. A sustentabilidade da dívida pública é complexa e depende de vários elementos, como a confiança na capacidade de pagamento, medida pelas taxas de juros dos títulos públicos de longo prazo. Ela depende de fatores macroeconômicos, mas também de vontade política, de formular e executar planos de consolidação fiscal. É preciso ter uma trajetória crível para a dívida pública, sobretudo para o médio e longo prazos. E ela pode ser combinada com reforma tributária, aumentando a progressividade dos impostos. Também é possível reavaliar o tamanho da base de arrecadação de impostos, ajustá-la e melhorar a qualidade das despesas públicas. Além disso, pode-se incluir com a política fiscal parcerias com o setor privado, pois não é necessário que todos os projetos de investimentos sejam conduzidos pelo Estado, mas podem também ser realizados através de parcerias público-privadas para alavancar o crescimento econômico.

### ***Quais são as principais medidas macroprudenciais que países avançados e emergentes poderiam adotar para reduzir os riscos à estabilidade financeira?***

Basicamente continuar a implementar as reformas que surgiram depois da grande crise financeira global de 2008 propostas pelo Acordo de Basileia 3. Elas aumentaram a resiliência dos bancos em termos mundiais, pois diminuíram a alavancagem e elevaram a liquidez do sistema. Mas a adoção das regras de Basileia 3 não quer dizer que não haverá mais risco de falências bancárias. É preciso também ter uma boa governança da gestão dos bancos, e com a devida supervisão das autoridades regulatórias. O Comitê de Basileia está realizando uma reavaliação de suas propostas. Não quero me adiantar sobre o que ele vai decidir. Certamente focalizará o tratamento de risco de taxa de juros, com a contabilização das variações de marcação a mercado no capital regulatório dos bancos. Outros temas seriam a capacidade de absorção de perdas de certos tipos de capital bancário e os





modelos de fuga de depósitos cuja dinâmica mudou com as recentes inovações tecnológicas, pois recursos significativos podem ser movimentados em um clique apenas por um aplicativo no smartphone.

### ***Quais seriam as medidas microprudenciais mais relevantes que esses países poderiam implementar?***

Depois dos eventos recentes envolvendo alguns bancos, há uma reflexão por parte das autoridades para que a supervisão seja mais intrusiva, que não fique apenas restrita à identificação de vulnerabilidades das instituições, mas que também tenha maior capacidade para aplicar ações corretivas. O grau de cobertura dos depósitos não garantidos precisa ser repensado. Também é necessário reavaliar o índice de cobertura de liquidez dos bancos e refletir sobre a robustez de alguns modelos do financiamento bancário. A evolução tecnológica demanda mais agilidade das autoridades, mas também é preciso avaliar a qualidade dos requerimentos de capital e mecanismos de segurança em relação à estabilidade dos depósitos.

### ***Como deve avançar a regulação sobre o shadow banking?***

As chamadas instituições financeiras não bancárias não têm o mesmo grau de regulação dos bancos e é absolutamente necessário ter muito mais atenção com esse setor, especialmente em dois temas. Um deles é o descasamento de ativos e passivos de fundos de investimento. Isso pode exacerbar fragilidades no setor imobiliário e no mercado de títulos corporativos. Uma outra questão importante é monitorar os fundos de private equity pois eles têm contribuído para o endividamento de empresas. O monitoramento, regulação e supervisão dessas instituições é tão importante quanto a regulação do setor bancário tradicional. Infelizmente o progresso nessa área tem sido lento.

### ***Com o avanço do friendshoring a fragmentação comercial pode ser evitada?***

A guerra da Ucrânia reforçou tendências protecionistas que já existiam. O protecionismo não é uma boa solução, pois reduz o benefício de ganhos de escala e limita fatores importantes para a expansão de empresas no mercado global, como intercâmbio tecnológico e a mobilidade do capital humano. A existência de mercados abertos e competitivos teve um papel relevante nos ganhos de produtividade ocorridos nas últimas décadas. A integração comercial não resolve todos os problemas sociais, e ela inclusive causou alguns, como o desemprego industrial em vários países avançados, que precisam ser tratados. Porém, há um balanço positivo entre benefícios e custos. Mas é preciso também, de maneira mais ampla, uma renovação do espírito multilateral. O friendshoring pode representar oportunidades aos países emergentes, sobretudo alguns na América Latina, com exceções claro, que se adiantaram no combate à inflação. Como há riscos geopolíticos em muitos continentes, a América Latina pode atrair novos investimentos e se beneficiar das necessidades de diversificação de portfólios de investidores, pois inclusive está muito bem posicionada na questão ambiental, que é muito importante para investidores de países avançados preocupados com o crescimento sustentável e com novas tecnologias.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 26/06/2023**

## **REFORMA TRIBUTÁRIA: IMPACTO EM CASO DE APROVAÇÃO SERÁ SENTIDO A PARTIR DE 2026, DIZ SECRETÁRIO**

Rogério Ceron, do Tesouro, criticou manutenção da taxa básica de juros em 13,75% ao ano devido ao impacto na trajetória da dívida pública, já que um terço dela está atrelada à Selic

**Por Fernanda Trisotto**

BRASÍLIA - O secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, afirmou nesta segunda-feira, 26, que a reforma tributária não trará impactos imediatos no Orçamento dos próximos anos devido ao período de transição.

No caso da unificação dos impostos federais, a transição deve começar apenas em 2026, quando isso será contabilizado nas propostas de Orçamento. “(A reforma tributária) está caminhando bem e semana que vem devemos ter o processo de votação (na Câmara)”, avaliou.

Ceron também falou sobre a tramitação do arcabouço fiscal no Congresso e afirmou que o governo tende a apoiar, na Câmara, a inclusão do Fundo Constitucional do Distrito Federal (FCDF) no limite de gastos, desfazendo uma alteração ocorrida na última semana no Senado.

“Nós apoiamos que a Câmara dos Deputados se debruce sobre ele (Fundo Constitucional do DF) e retome para o teto. Entendemos que foi uma medida correta da Câmara. Não se trata de cortar recursos e sim de ajustar o processo de correção para o futuro”, disse em entrevista ao BM&C News.

Para o texto avançar no Senado, o relator, Omar Aziz (PSD-AM), retirou do limite de gastos o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb), o Fundo Constitucional do Distrito Federal (FCDF) e despesas com ciência, tecnologia e inovação.



**Ceron criticou decisão do Banco Central de manter taxa de juros em 13,75% ao ano** Foto: Marcello Casal Jr. / Agência Brasil

Segundo Ceron, devolver o FCDF para o limite traria mais isonomia federativa, porque o Distrito Federal já tem um orçamento per capita superior ao dos demais estados e, com o fundo, essa diferença chega a triplicar.

“Quando foi aprovado o texto, na Câmara, houve consenso mínimo de busca pelo equilíbrio e foi aprovado um texto que atendia minimamente a todos os atores. No Senado, havia expectativa até pela ausência de modificações, mas o relator achou por bem e o Senado validou alterações”, disse.

Ele destacou uma mudança que foi pleiteada pelo governo, e concretizada em uma emenda sugerida pelo senador Randolfe Rodrigues (sem partido-AP). Ele propôs que o limite para as despesas condicionadas seria a diferença entre o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), a inflação oficial do País, acumulado nos 12 meses até junho e o realizado até dezembro do ano anterior.

“Por conta de tudo que aconteceu no segundo semestre do ano passado, um processo de desoneração muito forte, gerou uma inflação artificial, tivemos meses negativos e isso reflete uma distorção no período acumulado de 12 meses. A inflação de junho a julho cria problemas, porque os benefícios sociais são corrigidos pela inflação do ano”, ponderou.

Ceron ainda pontuou que, na Câmara, o relator, Claudio Cajado (PP-BA), já havia previsto a possibilidade de abertura de crédito adicional após apuração oficial da inflação, mas que o Ministério do Planejamento considera que isso cria um obstáculo e pleiteou mudança para a regra proposta no Senado.

O secretário do Tesouro Nacional afirmou ainda que o aumento da arrecadação não é fundamental para o arcabouço fiscal, mas sim para o cumprimento das metas agressivas de resultado primário fixadas pela equipe econômica, que quer resultado neutro em 2024 seguido de superávits nos anos subsequentes.

“A receita não é fundamental para o arcabouço em si, mas é importante para o cumprimento das metas de primário. A essência do arcabouço é continuar limitando as despesas, que crescerão numa proporção da receita. Como entendemos que o processo de ajuste fiscal trará mais benefícios se for mais intenso, colocamos metas de primário mais agressivas, que têm necessidade e recomposição da base fiscal e redução dos gastos tributários para a partir de 2024 crescer o superávit”, avaliou.

Ceron voltou a reiterar a importância de rever o gasto tributário, para analisar quais são os gastos meritórios e quais precisam ser discutidos. Ele citou como exemplo as subvenções dos Estados que



estavam na base de cálculo de resultados de tributo federal, que foram discutidas nas Cortes superiores com ganho de causa para a União.

### Projeções do PIB

Ceron destacou que o mercado revisou “brutalmente” as projeções para o crescimento da economia brasileira em pouco mais de um mês, em referência ao Boletim Focus. As projeções para o PIB indicam crescimento de 2,18%, ante 1,26% há um mês.

“Sobre crescimento econômico, o mercado revisou brutalmente e estamos em quase 2,2% em um processo de ajuste, e provavelmente ele deve se aproximar a 2,5%, que é o que as principais casas começam a sinalizar e é o que nós entendemos que deve se aproximar”, disse ao comentar projeções.

O secretário pontuou que a melhora geral de indicadores refletem as medidas que estão sendo endereçadas pelo governo, com a busca pela redução de déficit, a prioridade ao novo arcabouço fiscal e reforma tributária, atenção aos casos de contencioso tributário e o apoio do crescimento de mercado de PPPs.

Para ele, a aprovação de medidas com o arcabouço e reforma tributária culminará na reavaliação do risco do País pelas agências de rating, já que haverá entrega de reformas estruturais importantes. “As projeções são legítimas, mas o tempo conta a história e mostra quem está correto nas previsões ou não”, disse.

### Impacto da taxa de juros

Ceron afirmou ser “óbvio” que a taxa de juros impacta na trajetória da dívida pública. Ele lembrou que um terço da dívida está atrelada à Selic.

Segundo ele, com a expectativa de a inflação encerrar o ano perto de 5%, a taxa de juros real com a Selic a 13,75% é “bem expressiva”. No contexto em que o PIB está sendo revisado para cima e inflação para baixo, há espaço para o Banco Central avaliar o processo de relaxamento monetário, importante para retomada de investimentos, financiamento de capital e para a dívida pública, afirmou.

“Na política fiscal, é óbvio que desejamos o quanto antes que a taxa de juros real seja a menor possível. É tão impactante quanto o resultado primário”, ponderou.

Ceron defendeu uma avaliação dos impactos da condução da política monetária, porque é importante convergir a inflação para dentro da meta, mas os custos dos juros serão pagos pela sociedade.

Ele lembrou que o processo de relaxamento monetário definirá os rumos da economia para 2024, porque neste ano a previsão é de um crescimento de 2,5% considerando um valor modesto, mas razoável. Ele lembrou que esse desempenho está sendo puxado pelo agronegócio, já que indústria tem retração e o consumo das famílias não avançou.

Ceron defendeu a harmonização entre as políticas fiscais e monetária para a condução de uma política econômica consistente. Ele diz que neste semestre não há pressão do fiscal sobre economia, mas a política monetária não é estanque.

Em relação às mudanças na Selic, se ficarão para agosto ou setembro, o ministro disse que não cabe a ele opinar.

### Novo título do Tesouro

Segundo Ceron, o Tesouro prepara para agosto o lançamento de um produto voltado para o ciclo educacional. Ele afirmou que o Tesouro Direto, programa de venda de títulos públicos federais para pessoas físicas, é prioridade para a pasta e a estratégia de lançar títulos segmentados, como foi o Renda+ para aposentadoria, foi acertada.

A estratégia, afirmou, é oferecer um produto que caiba no bolso das famílias, independentemente da faixa de renda. Ele lembrou que como o tíquete médio do Tesouro Direto é baixo, cerca de R\$ 30 mensais, até mesmo famílias de baixa renda podem se preparar para o investimento visando pagar a faculdade dos filhos, no que classificou como um instrumento efetivo para a quebra do ciclo da pobreza.

O secretário também disse que estão nos planos do Tesouro avançar para que o uso de títulos seja usado para baratear crédito, como para a compra de veículo, crédito emergencial e até mesmo caução de aluguel. Para o segundo semestre, o plano é avançar na emissão de títulos sustentáveis.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 26/06/2023*



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### PETRÓLEO FECHA EM ALTA APÓS FIM DE SEMANA TENSO NA RÚSSIA

O barril do petróleo do Brent para agosto subiu 0,46%, a US\$ 74,35, enquanto o WTI com entrega prevista para o mesmo mês avançou 0,30%, a US\$ 69,37

*Por Igor Sodré, Valor — São Paulo*



*Plataforma de produção de petróleo da BHP no Golfo do México — Foto: Divulgação*

Os contratos futuros do petróleo fecharam em alta nesta segunda-feira (26), enquanto os mercados avaliavam os impactos do motim de mercenários que trouxe tensão para a Rússia durante o fim de semana.

O barril do petróleo do Brent, a referência global, para agosto subiu 0,46%, a US\$ 74,35, enquanto o WTI, a referência americana, com

entrega prevista para o mesmo mês, avançou 0,30%, a US\$ 69,37.

O medo era que algum tipo de "guerra civil em formação pudesse prejudicar a capacidade da Rússia de exportar petróleo", disse Stewart Glickman, analista de ações em energia da CFRA Research. Isso pode acontecer com danos a oleodutos ou portos onde o petróleo é descarregado em navios, disse ele.

Apesar do ganho, a alta no petróleo foi modesta. "Os preços do petróleo continuam a ser atenuados por preocupações sobre futuros aumentos de taxas pelos banqueiros centrais e a força do crescimento econômico", disse a Stratas Advisors em uma nota. A avaliação também é compartilhada pela Janus Henderson.

"Os preços do petróleo continuaram a ser negociados em uma faixa bastante restrita nos últimos meses, com o petróleo Brent em uma média de aproximadamente US\$ 76 por barril", escreve Noah Barrett, analista de pesquisa para Energia e Serviços Públicos na Janus.

O profissional pontua que as ações recentes da Opep+, lideradas pela Arábia Saudita, visando elevar os preços por meio de uma série de cortes voluntários e coordenados no fornecimento ainda não surtiram efeito. "Essas ações devem dar suporte aos preços do petróleo, mas levará algum tempo para que os estoques globais reflitam esses cortes de oferta", comenta.

Além disso, o analista cita que algumas fontes de fornecimento, principalmente a Rússia e o Irã, têm sido “mais resistentes” do que o esperado e, do lado da demanda, a China continua a ser a área mais observada do mercado.

Ainda assim, de modo geral, o profissional diz continuar confiante de que uma redução constante dos estoques será vista até o segundo semestre de 2023 e, “na ausência de uma recessão global sincronizada, a demanda por petróleo permanecerá saudável o suficiente para elevar os preços em relação aos níveis atuais”, escreve Barrett.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 26/06/2023**

## BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,374 BI NA 4ª SEMANA DE JUNHO

Valor é resultado de US\$ 6,395 bilhões em exportações e US\$ 5,021 bilhões em importações, no período

**Por Valor — São Paulo**



**Containers no porto de Santos — Foto: Ana Paula Paiva/Valor**

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,374 bilhão na quarta semana de junho, informou a Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic). O valor é resultado de exportações de US\$ 6,395 bilhões e importações de US\$ 5,021 bilhões no período.

Em junho, a balança acumula superávit de US\$ 8,081 bilhões e, no ano, soma saldo positivo de US\$ 43

bilhões.

Em junho, até a quarta semana, a média diária de embarques recuou 5,8%, para US\$ 1,468 bilhão, quando comparada a junho do ano passado. A retração foi puxada pela indústria extrativa (-23,1%), seguida da indústria de transformação (-7,6%). As exportações da agropecuária, em contrapartida, avançaram (13,3%).

A média diária de importações até a quarta semana de junho, por sua vez, recuou 15,2% na comparação com igual mês de 2022, para US\$ 963,41 milhões. A retração nas compras foi puxada pela agropecuária (-42,2%), seguida da indústria extrativa (-41,2%) e de transformação (-11,5%).

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 26/06/2023**

## TRT-SP DISPENSA CONTRATAÇÃO DE CONFERENTE DE CARGA

Para desembargadores, a função tornou-se desnecessária com a evolução tecnológica

**Por Bárbara Pombo — De Brasília**

O Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo (TRT-SP) tem dispensado a contratação de conferentes de carga no Porto de Santos. A mais recente decisão foi obtida por um terminal de grãos. A 8ª Turma levou em consideração que a função tornou-se desnecessária diante da evolução tecnológica.

Trata-se, segundo advogados, de um dos primeiros precedentes sobre o assunto que, conforme a própria Justiça do Trabalho reconhece, possui um forte viés social pela perda de postos de trabalho.



**Advogado Lucas Rênio: “Os recrutamentos sem necessidade operacional geravam uma despesa alta para a empresa, que se refletia no Custo Brasil” — Foto: Divulgação**

Pelo menos 230 profissionais na ativa seriam impactados, segundo o advogado Elias do Amaral, que representa na ação o Sindicato dos Conferentes de Carga do Porto de Santos e Região. “Vamos recorrer porque é uma decisão equivocada”, adianta.

Por outro lado, dizem especialistas, trata-se de uma consequência natural diante da modernização do sistema portuário, que corre a passos lentos no Brasil. “Estamos uns 30 anos atrasados em comparação com países da Europa e da Ásia”, afirma Ricardo Abbruzzini Filho, consultor na área de tecnologia portuária.

### **“Existem outros trabalhos que os conferentes estão aptos a fazer” — Wilk A. de Santa Cruz**

No caso específico, a ordem judicial vai gerar uma economia de cerca de R\$ 1 milhão por ano, de acordo com o advogado Lucas Rênio, sócio do escritório Advocacia Ruy de Mello Miller, que assessora o operador portuário. “Os recrutamentos sem necessidade operacional geravam uma despesa alta para a empresa, que se refletia no Custo Brasil”, diz.

O terminal é responsável pelo embarque de commodities agrícolas, como açúcar, soja e milho. Até os anos 2000, explica Rênio, essas mercadorias eram ensacadas e embarcadas no navio manualmente por trabalhadores. O conferente, nesse contexto, tinha a função de contar o número de sacas e verificar o estado delas.

A operação mudou com a automação dos embarques. Atualmente, ocorrem por meio de esteiras e shiploaders - guindastes que jogam, em alta velocidade, a carga diretamente no porão do navio. Um sistema operacional composto por válvulas, sensores, registros e balança de fluxo conectado à internet transmite os dados em tempo real, inclusive para fins de fiscalização pela Receita Federal.

“Foi uma mudança para agilizar o embarque e desembarque, além de diminuir a perda de mercadoria”, afirma Rênio.

Ainda que sem necessidade operacional, a requisição de pelo menos um conferente para cada um dos quatro turnos de trabalho foi negociada, inicialmente, pela empresa e pelo sindicato em acordo coletivo que durou entre 2002 e 2006. Naquele ano, com o vencimento do pacto, a empresa definiu que deixaria de recrutar os trabalhadores.

O sindicato, então, judicializou a questão. Obteve decisão que transitou em julgando (sem mais possibilidade de recurso) obrigando o terminal ao recrutamento simbólico de pelo menos um trabalhador por turno.

No ano de 2020, o operador portuário ingressou com uma ação para revisar a sentença proferida anteriormente. E teve o pedido aceito pela Justiça do Trabalho. Pesou, agora, o fato de a reforma trabalhista de 2017 ter proibido a chamada “ultratatividade” - ou seja, a manutenção das normas coletivas vencidas até a edição de novas.

Além disso, a relatora da ação na 8ª Turma do TRT-SP, desembargadora Maria Cristina Xavier Ramos Di Lascio, apontou que laudo técnico elaborado por perito constatou que a função de conferente, de fato, tornou-se obsoleta e não haveria mais motivo econômico para a requisição compulsória de uma equipe mínima. A decisão foi unânime (processo nº 1000369-35.2020.5.02.0441).



Os desembargadores mantiveram parcialmente a sentença proferida pela 1ª Vara do Trabalho de Santos. Derrubaram apenas a parte em que a juíza Renata Simões Loureiro Ferreira concedia de ofício, sem pedido do sindicato, indenização de R\$ 10 mil para cada conferente na ativa. Seria uma forma, conforme a magistrada, de permitir o aprimoramento técnico da categoria.

Segundo a juíza, a garantia de convocação de um número simbólico de conferentes para manter a renda deles, sem que exista de fato trabalho como contraprestação, em nada muda a situação do trabalhador portuário diante das novas tecnologias.

“O grupo segue sem qualquer aprimoramento educacional que permita o acompanhamento da evolução da tecnologia, sem novas possibilidades de trabalho, e portanto sem melhoria de sua qualidade de vida”, afirma ela, na sentença.

Em São Paulo, há outros dois precedentes favoráveis a terminais portuários para dispensa dos conferentes diante da automação das operações - da 13ª Turma (processo nº 0001006-73.2015.5.02.0442) e da 6ª Turma do TRT-SP (processo nº 1000821-42.2018.5.02.0303).

Wilk Aparecido de Santa Cruz, presidente do Sindicato dos Conferentes de Carga do Porto de Santos e Região, diz que a entidade não quer indenização, mas a manutenção do emprego. “O trabalho ainda existe. O que há é uma grande conspiração”, afirma.

Segundo ele, as decisões judiciais partem do pressuposto de que a única função da categoria é conferir a carga. “Existem outros trabalhos que os conferentes estão aptos a fazer”, diz ele, citando norma coletiva firmada neste ano com um terminal que prevê a realização de serviços correlatos. Com base no acordo, afirma Cruz, 11 conferentes estão empregados com vínculo permanente com esse operador portuário.

O consultor Ricardo Abbruzzini Filho, que foi diretor de inovação e TI da Santos Brasil durante mais de 20 anos, diz que a modernização dos portos é uma realidade, mas caminha a passos lentos no Brasil em comparação com outros países.

Na Europa, na Ásia e nos Estados Unidos, ele conta, já existem os chamados “portos fantasmas”, onde a quase a totalidade das movimentações é feita por programas de computador e as operações manuais controladas remotamente.

“Por aqui, isso ainda é um sonho porque o custo é muito alto. E a mão de obra ainda é barata”, afirma. “Estamos fazendo o que custa menos”, acrescenta.

Hoje, segundo Abbruzzini Filho, a principal automação em terminais está acontecendo em Itapoá (SC), onde recentemente chegaram cinco máquinas que vão possibilitar a movimentação remota de contêineres. Cada um dos equipamentos custou US\$ 2,8 milhões.

Até agora, a retirada dos contêineres do caminhão para o pátio do porto é feita por guindaste, operado por um motorista no local. “Que fica curvado olhando para baixo e com risco de queda. Com as mudanças, os motoristas vão operar as máquinas do escritório, onde há mesa operacional e um conjunto de telas”, diz.

Haverá, afirma o consultor, ganhos de ergonomia e também na agilidade das movimentações. “Com a operação manual perde-se duas horas para a troca de turno. No modelo semi-automatizado, a troca será imediata.”

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 26/06/2023**

## INDEFINIÇÃO SOBRE ALÍQUOTAS E FUNDOS TRAZ INSEGURANÇA A EMPRESAS EM REFORMA TRIBUTÁRIA

Alíquotas, abrangência dos serviços diferenciados e critérios de distribuição dos fundos de desenvolvimento social e de compensação dos incentivos fiscais de ICMS são alguns dos pontos levantados segundo tributaristas ouvidos pelo Valor

*Por Marta Watanabe, Valor*

O substitutivo da reforma tributária não trouxe grandes surpresas em relação às diretrizes apresentadas anteriormente pelo grupo de trabalho da Câmara dos Deputados responsável pelo tema, mas deixa muitos pontos indefinidos e que trazem insegurança a contribuintes e investimentos, como alíquotas, abrangência dos serviços diferenciados e critérios de distribuição dos fundos de desenvolvimento social e de compensação dos incentivos fiscais de ICMS, apontam tributaristas ouvidos pelo Valor.

“Me preocupa ter tanta coisa para definir por leis complementares”, diz a tributarista Ana Cláudia Utumi, sócia da Utumi Advogados. Para ela, é “louvável” a preocupação de se evitar número excessivo de emendas constitucionais, mas traria segurança jurídica que alguns pontos entrassem no texto constitucional, como uma alíquota máxima para os novos tributos que devem ser criados a partir da reforma proposta. No caso, a emenda propõe a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) no âmbito federal, no lugar dos atuais PIS e Cofins e um Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) subnacional, no lugar dos atuais ICMS e ISS. O atual Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) deve dar lugar ao Imposto Seletivo (IS).

“Para maior segurança jurídica, a emenda poderia colocar uma alíquota máxima para a CBS e IBS, estabelecendo, por exemplo, que em nenhuma hipótese a soma desses dois tributos pode passar de determinada alíquota”, defende Ana Cláudia. Ela diz que o Brasil tem carga tributária de “país nórdico, mas com retributividade muito baixa, que não é de país europeu”. “Se esses tributos serão importante fonte de arrecadação e os gastos governamentais não param de aumentar e não há muito ambiente para se falar em reforma administrativa, é preciso lembrar que a sociedade não tem como absorver mais carga tributária.”

Outro ponto que poderia já ficar no texto constitucional, diz, são os critérios mínimos ou diretrizes para distribuição dos recursos do Fundo de Desenvolvimento Regional que foi proposto. A ideia é que esses recursos possam ser utilizados por Estados menos desenvolvidos como forma de atração de investimentos num cenário em que não deverão mais existir benefícios fiscais do atual ICMS.

Esse fundo, diz ela, deve suscitar muita discussão em relação aos critérios de distribuição de recursos, diz Ana Cláudia. O substitutivo, explica, fala em projetos com potencial para gerar empregos ou desenvolvimento tecnológico, mas não se sabe como os projetos de investimentos serão selecionados, o que pode resultar em uma “guerra” entre Estados na distribuição para os recursos.

A falta de critérios, diz ela, também prejudica os investidores, que não sabem como podem ter seus projetos contemplados com recursos do fundo. Além disso, diz ela, não se sabe também de que forma esses recursos poderão ser utilizados. “Será na forma de subvenção, doação ou participação?”, questiona. “Isso é importante para as empresas estabelecerem modelos de negócio em investimentos.”

Para Ana Cláudia, outros pontos já devem também resultar em debates acalorados sobre o texto proposto, como os setores contemplados com tratamento diferenciado que podem ter alíquotas reduzidas em 50%. Para ela, há ainda muita indefinição em relação a quais bens e serviços poderão ser beneficiados. “Por exemplo, na educação, esse tratamento se aplica a cursos complementares ou de qualificação dados pelas empresas?” Ela acredita ainda que haverá reivindicações para que a redução seja maior que os 50%.



Eduardo Fleury, economista e tributarista, sócio da FCR Law, diz que o texto veio em linha com o que se esperava e se debate há mais de três anos. Ele destaca há um esforço da União de viabilizar o consenso entre Estados e isso veio refletido na proposição do substitutivo na criação de dois fundos, um de desenvolvimento regional e outro para compensação dos incentivos de ICMS até 2032. A distribuição dos valores estipulados entre os dois fundos, porém, pode suscitar ainda polêmica entre os Estados.

Um ponto de preocupação, destaca Fleury, está na parte do substitutivo que estabelece regulação pela lei complementar sobre os regimes aduaneiros especiais. Pelo texto, avalia, não seria aplicada a vedação à concessão de incentivos e benefícios financeiros ou regimes favorecidos de tributação, o que abriria uma brecha para uma “guerra fiscal” em locais como portos e aeroportos. Para ele, se a intenção foi garantir a não tributação das exportações, esse objetivo precisa ficar mais claro.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 26/06/2023**



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### DUAS NOVAS PASSARELAS PARA PEDESTRES SERÃO ERGUIDAS NO PORTO DE SANTOS, SP

Uma delas será construída próximo ao Armazém 1 e vai atender os turistas de navios de cruzeiros. Além disso, passarela de pedestres que dá acesso à travessia de barcas terá rampa acessível para pedestres e ciclistas.

**Por g1 Santos**



**Passarela da Alfândega terá acessibilidade e Centro de Santos, SP, terá duas novas passagens para pedestres — Foto: Alexander Ferraz/A Tribuna de Santos**

Duas passarelas para pedestres serão construídas no Valongo em Santos, no litoral de São Paulo. Além disso, a passarela de pedestres que dá acesso à travessia de barcas entre Santos e Vicente de Carvalho, no litoral de São Paulo, terá rampa acessível para pedestres e ciclistas. A informações foram confirmadas pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

Segundo a APS, as duas novas passarelas serão construídas na região do Valongo. Uma delas será erguida próximo ao Armazém 1 e vai atender os turistas de navios de cruzeiros que vão embarcar e desembarcar no futuro terminal de passageiros. A outra passarela será construída entre os Armazéns 4 e 5.

Ainda de acordo com a APS, todos os usuários serão beneficiados com as novas estruturas. Audiências públicas serão realizadas junto a população para que novas ideias e sugestões sejam apresentadas. Os locais para a instalação das novas passarelas foram escolhidos junto com a Prefeitura de Santos.

Já o projeto executivo da obra de acessibilidade da atual passarela está sendo feito pela empresa Rumo e deverá ser apresentado para as autoridades federais e estaduais no final do mês de agosto. Segundo a APS, o edital deve ser publicado ainda em 2023.



A Autoridade Portuária disse que, em relação à reforma da passarela que liga Santos a Vicente de Carvalho, o local terá também um espaço voltado para os ciclistas, com rampas laterais para que não seja necessário descer do transporte.

As informações complementares do projeto serão enviadas à Prefeitura de Santos para análise do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural (Condepasa) e, após o aval, será providenciada a contratação da obra.

A concessionária Rumo Logística disse que elaborou um projeto conceitual em conjunto com a Autoridade Portuária de Santos (APS) e está desenvolvendo o projeto executivo. Após finalizado, serão conhecidos os custos da obra e o prazo de implantação.

Em nota, a Prefeitura de Santos informou que, quando forem recebidos os elementos técnicos, os órgãos responsáveis apreciarão a proposta e a análise final será encaminhada à APS para autorização das intervenções no equipamento.

### **Inauguração da passarela**

A passarela foi inaugurada no dia 16 de janeiro e a construção foi viabilizada por uma parceria entre a Prefeitura Municipal, a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Portofer, administradora da malha ferroviária do Porto e responsável pelas obras.

A obra foi realizada a partir da Avenida Senador Feijó, sobre a Rua Antônio Prado, no Centro. No local, que segundo a administração municipal, circulam diariamente cerca de 20 mil pessoas. A passarela conta com elevadores, estrutura metálica e piso constituído por uma mistura de aço com concreto.

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

*Data: 26/06/2023*



## **AGÊNCIA BRASIL - DF**

### **ENTENDA O RELATÓRIO DA REFORMA TRIBUTÁRIA A SER VOTADO NA CÂMARA**

Proposta prevê unificação de impostos e fundo de R\$ 40 bilhões

*Por Wellton Máximo – Repórter da Agência Brasil - Brasília*

Depois de quase quatro meses de discussões e debates, o relator da reforma tributária na Câmara, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), apresentou nesta quinta-feira (22) o relatório da proposta de emenda à Constituição (PEC) que dará início à reforma tributária. Prevista para ser votada na primeira semana de julho, a proposta simplificará e unificará os tributos sobre o consumo e representa apenas a primeira etapa da reforma.

A proposta unifica duas PECs que tramitaram pelo Congresso nos últimos anos, uma na Câmara e outra no Senado. Esta é uma versão preliminar do texto, que poderá ser alterada pela Câmara durante as negociações prévias à votação.

A principal mudança prevista no relatório será a extinção de cinco tributos: três federais; o Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), administrado pelos estados; e o Imposto sobre Serviços (ISS), arrecadado pelos municípios. Em troca, será criado um Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual, dividido em duas partes. O Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) unificará o ICMS e o ISS. A Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) será arrecadada pela União.

Em troca de mudanças que trarão o fim da guerra fiscal entre os estados, o governo criará um Fundo de Desenvolvimento Regional para financiar projetos de desenvolvimento em estados mais pobres.



Inicialmente orçado em R\$ 40 bilhões a partir de 2033, o fundo é o principal ponto de polêmica na reforma tributária. Diversos governadores pedem a ampliação do valor para R\$ 75 bilhões e poderão mobilizar as bancadas estaduais para aumentar o valor.

A proposta prevê alíquotas reduzidas para alguns setores da economia e abre margem para a criação de um sistema de cashback (devolução de parte do tributo pago), que será regulamentada por lei complementar. O texto também prevê mudanças na tributação sobre patrimônio, com cobrança de imposto sobre meios de transporte de luxo e heranças.

### ***Entenda as mudanças da reforma tributária***

#### **Extinção de tributos**

- Somem os seguintes tributos federais: Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins);
- Extinção do ICMS (estadual) e do ISS (municipal).

#### **Imposto sobre Valor Adicionado (IVA) dual**

No lugar desses tributos, serão criados dois tributos

- Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS): unificará o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), o Programa de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins);
- Imposto sobre Bens e Serviços (IBS): unificará o Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e o Imposto sobre Serviços (IS);
- No modelo dual, a União define a alíquota da CBS; e os estados e municípios, do IBS. Em relação aos tributos locais, a diferença será que os governos estaduais e as prefeituras terão de concordar com uma alíquota única, em vez de cada ente público reduzir tributos para estimular a guerra fiscal;
- Não cumulatividade plena: a CBS e o IBS não incidirão em cascata em nenhuma fase da cadeia produtiva. Hoje, o modelo brasileiro é de cumulatividade parcial. Alguns setores da economia continuam pagando em cascata. Outros pagam por valor adicionado em cada etapa da cadeia (pagam sobre o valor acrescentado sobre o preço anterior), mas contam com isenções ao longo das etapas que resultam em maior tributação ao fim da cadeia;
- Cobrança no destino: mercadoria e serviço serão tributados no local do consumo, em vez da origem, como ocorre atualmente. Mudança acaba com guerra fiscal;
- Desoneração de exportações e investimentos.

#### **Imposto Seletivo**

- Sobretaxa sobre produção, comercialização ou importação de bens e serviços prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente;
- Incidirá sobre cigarros e bebidas alcoólicas, com possibilidade de ser estendido para alimentos e bebidas ricos em açúcar;
- Originalmente, substituiria o IPI, mas será um imposto à parte;
- Parte da arrecadação será usada para manter Zona Franca de Manaus.

#### **Alíquotas**

- Alíquota única padrão: valerá como regra geral;



- Alíquota reduzida em 50% para os seguintes grupos, com cadeia produtiva curta e que seriam prejudicados pelo IVA não cumulativo:
  - Serviços de transporte público coletivo urbano, semiurbano ou metropolitano;
  - Parte dos medicamentos (alíquota de IBS);
  - Dispositivos médicos;
  - Serviços de saúde;
  - Serviços de educação;
  - Produtos agropecuários, pesqueiros, florestais e extrativistas vegetais in natura (para beneficiar a cesta básica);
  - Insumos agropecuários, alimentos destinados ao consumo humano e produtos de higiene pessoal (para beneficiar a cesta básica);
  - Atividades artísticas e culturais nacionais.
- Se modificações na tributação do consumo aumentarem arrecadação geral, dispositivo no texto prevê a redução das alíquotas do IBS e da CBS.

### **Alíquota zero de CBS:**

- Medicamentos;
- Serviços de educação de ensino superior: Prouni;

### **Alíquota zero de IBS e CBS**

- Pessoas físicas que desempenhem atividades agropecuárias, pesqueiras, florestais e extrativistas vegetais in natura;
- No caso de produtor rural pessoa física, isenção de IBS e CBS vale para quem tem receita anual de até R\$ 2 milhões. O produtor que recebe menos que esse valor por ano poderá repassar crédito presumido (tipo de compensação tributária) aos compradores de seus produtos.

### **Livros**

- Livros continuarão com imunidade tributária.

### **Cashback**

- Possibilidade de devolução ampla de parte do IBS e da CBS a pessoas físicas;
- Ideia inicial era incluir na PEC mecanismo de devolução a famílias de baixa renda, semelhante ao existente em alguns estados, mas sistema será definido em lei complementar.

### **Regimes tributários favorecidos**

- Manutenção da Zona Franca de Manaus e do Simples Nacional, regime especial para micro e pequenas empresas.

### **Regimes tributários específicos**

- Combustíveis e lubrificantes: cobrança monofásica (em uma única etapa da cadeia), alíquotas uniformes e possibilidade de concessão de crédito para contribuinte;
- Serviços financeiros, seguros, operações com bens imóveis, cooperativas, planos de assistência à saúde e apostas: alíquotas específicas, tratamento diferenciado nas regras de creditamento (aproveitamento de créditos tributários) e na base de cálculo; e tributação com base na receita ou no faturamento (em vez do valor adicionado na cadeia);
- Compras governamentais: isenção de IBS e CBS, caso seja admitida a manutenção de créditos tributários de operações anteriores; repasse integral da arrecadação do IBS e da CBS recolhida ao ente público contratante (União, Estado ou município).



### **Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FDR)**

- Criado para reduzir desigualdades regionais e sociais;
- Aportes feitos pela União;
- União aporta R\$ 8 bilhões em 2029 e R\$ 40 bilhões por ano a partir de 2033;
- Aplicação dos recursos: estudos, projetos e obras de infraestrutura; fomento a atividades com elevado potencial de geração de emprego e renda, com possibilidade de concessão de subvenções; ações para o desenvolvimento científico e tecnológico e à inovação.

### **Fundo de Compensação de Benefícios Fiscais**

- Fundo com recursos da União garantirá benefícios fiscais já concedidos pelos estados até 2032;
- Em 2028, o fundo chegaria ao ponto máximo, com R\$ 32 bilhões. Posteriormente, recursos caem.

### **Transição**

- Transição dos tributos antigos para os novos começa em 2026 e levará oito anos;
- 2026: alíquota 1%, compensável com o PIS/Cofins;
- 2027: início da CBS, extinção do PIS/Cofins e redução a zero do IPI (exceto para produtos da Zona Franca de Manaus);
- 2029 a 2032: entrada gradativa do IBS e extinção gradativa do ICMS e do ISS;
- 2029 a 2078: mudança gradual em 50 anos da cobrança na origem (local de produção) para o destino (local de consumo);
- 2033: vigência integral do novo sistema e extinção dos tributos e da legislação antigos.

### **Desoneração da folha**

- Eventual aumento de arrecadação obtido com desoneração da folha a alguns setores da economia deve ser usado para reduzir a tributação do consumo de bens e serviços e desonerar a folha de pagamentos dos demais setores que não se beneficiam da medida.

### **IPVA**

- Cobrança de Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) sobre veículos aquáticos e aéreos, como jatos, helicópteros, iates e jet skis;
- Possibilidade de o imposto ser progressivo conforme o impacto ambiental do veículo. Quem polui mais, paga mais.

### **Herança e doação**

- Progressividade do Imposto de Transmissão Causa Mortis e Doação (ITCMD);
- Alíquota subirá conforme o valor da transmissão; transferência a competência do imposto sobre bens móveis, títulos e créditos ao Estado onde tiver domicílio;
- Cobrança sobre heranças no exterior

### **IPTU**

- Possibilidade de prefeituras atualizarem base de cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) por decreto;
- Decreto obedecerá a critérios gerais previstos em lei municipal;

- Medida atende a pedido das prefeituras.

### Segunda etapa da reforma

- Prazo de até 180 dias após a promulgação da reforma dos tributos sobre o consumo para o envio da segunda etapa da reforma tributária, que trata da reforma dos tributos sobre a renda.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 26/06/2023

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### RELATOR PEDE AUDIÊNCIA NA CVT SOBRE PL DA RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 26/06/2023 - 20:16



*Proposta já tramitou e foi aprovado nas comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados*

O deputado Vinicius Carvalho (Republicanos-SP) apresentou, na última semana, um requerimento para a realização de uma audiência pública na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados para tratar do projeto de lei que trata da reciclagem de embarcações, do qual é o atual relator. O PL 1.584/2021,

de autoria do deputado Coronel Armando (PSL-SC), tem o objetivo de promover as atividades de desmantelamento e reciclagem de embarcações e estruturas offshore de forma segura e ambientalmente correta.

A proposta já tramitou e foi aprovada nas comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e de Relações Exteriores e de Defesa Nacional. O deputado relator justificou que, tendo em vista a complexidade da matéria e o fato de a CVT ser a última instância da Casa a se pronunciar sobre o mérito, é preciso que os parlamentares conheçam os detalhes e os desdobramentos do projeto, assim como o contexto em que ela vem à luz e a opinião dos agentes públicos e privados que teriam responsabilidade na execução do projeto ou que seriam por ele impactados.

O parlamentar sugeriu presença de representantes dos ministérios de Portos e Aeroportos (MPor) e das Relações Exteriores, da Marinha do Brasil e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), além de Petrobras; Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) e da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena).

"Identifico aspectos que merecem aprofundamento ou esclarecimentos. Não tenho a menor dúvida a respeito da importância de se viabilizar a reciclagem responsável de embarcações, mas precisamos saber se o caminho desenhado no projeto é o mais adequado para o país, hoje", justificou Carvalho no requerimento apresentado.

Apresentado em abril de 2021, o PL prevê regras detalhadas voltadas aos estaleiros de reciclagem, armadores, Marinha e órgãos ambientais. As regras se aplicam a todas as embarcações em águas jurisdicionais brasileiras, incluindo plataformas flutuantes ou fixas de petróleo. A proposta estabelece que toda embarcação destinada à reciclagem deve ter um plano para esse fim, elaborado antes do início do processo pelo operador de estaleiro de reciclagem.

A exceção é para as embarcações com arqueação bruta (medida que expressa o volume interno total de um navio) menor ou igual a 300 AB, que estão isentas do plano. O plano de reciclagem deverá conter informações sobre os materiais perigosos e resíduos, que devem ter plano próprio de gerenciamento aprovado por órgão ambiental. O responsável pela embarcação deve fornecer ao estaleiro de reciclagem todas as informações necessárias para a confecção do plano, que só pode ser implementado após aprovação por órgão ambiental.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/06/2023

## SUCATA DE NAVIO QUE SE CHOCOU CONTRA PONTE RIO-NITERÓI SERÁ LEILOADA EM AGOSTO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 26/06/2023 - 19:54



### Divulgação Mario Ricart Leiloeiro

Licitação foi autorizada por juiz da 2ª Vara Federal do Rio de Janeiro. Estrutura será ofertada pelos lances iniciais no valor de R\$ 42,02 milhões (1ª etapa) e de R\$ 21,02 milhões (2ª etapa)

O antigo graneleiro São Luiz está em processo de venda em leilão online, aberto na última sexta-feira (23). O navio, que se chocou com a Ponte Rio-Niterói em novembro de 2022, pertence à empresa Navegação Mansur S/A e, após a colisão, foi rebocado e acostado em área no Porto do Rio de Janeiro. O certame está previsto para o próximo dia 3 de agosto, a partir das 12h. A licitação foi autorizada pelo juiz Mauro Luis Rocha Lopes, da 2ª Vara Federal do Rio de Janeiro. A estrutura foi avaliada como sucata e será ofertada pelos lances iniciais no valor de R\$ 42,02 milhões (1º leilão) e de R\$ 21,02 milhões (2º leilão).

De acordo com o edital de venda, o critério para escolha do vencedor será o maior lance oferecido acima da avaliação. Caso não haja licitante na primeira etapa, será reaberto o pregão para venda e vencerá quem der o maior lance acima de 50% da avaliação. A embarcação foi fundeada na Baía de Guanabara em 2016 e mantinha desde então apenas dois tripulantes a bordo que se revezavam a cada 15 dias com outros dois profissionais.

A decisão do magistrado menciona que, em visita à embarcação em setembro de 2021, oficiais da Justiça constataram que a embarcação se encontrava em péssimas condições de conservação, alto risco de corrosão e sem funcionamento de máquinas devido à falta de energia no local. "Constatamos que a embarcação São Luiz, tendo em vista o alto grau de corrosão das suas estruturas, tubulações deterioradas e máquinas inoperantes, só pode ser avaliada como 'sucata', devendo ser cortada e esse material ferroso vendido", relataram os oficiais de Justiça no processo.

A avaliação em R\$ 42 milhões tem como base o relatório apresentado em outubro de 2021, depois da vistoria à embarcação e pesquisa sobre o valor de materiais ferrosos (em cortes de 1,00m x 1,00m). Os oficiais concluíram à época que tal valor corresponderia a aproximadamente R\$ 1.000,00 por tonelada processada. O navio foi construído com 199,9 metros de comprimento total, 30m de boca moldada e 15,10m de pontal moldado, totalizando porte bruto de 42.000 toneladas.

No final de maio, o governo do Rio de Janeiro sancionou a Lei 10.028/2023, que tem como objetivo estimular as atividades desenvolvidas para reciclagem de embarcações e demais ativos marítimos. A legislação estadual prevê as embarcações identificadas como abandonadas em áreas de fundeio, quando afundadas, submersas, encalhadas ou perdidas, constituindo ou vindo a constituir perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente, deverão ter acionamento do representante da autoridade marítima ou da autoridade portuária para as medidas cabíveis, para o perdimento imediato desses ativos. O objetivo é evitar acidentes como o choque do graneleiro São Luiz com a Ponte Rio-Niterói.

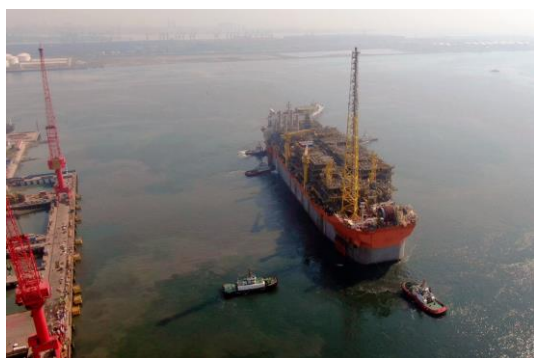
Um levantamento apresentado pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro à autoridade portuária mapeou 42 embarcações de madeira e 13 de aço submersas ou naufragadas na Baía de Guanabara. Dentre as unidades fabricadas em aço, quatro estão em litígio na Justiça. A iniciativa liderada pela Portos Rio para remover embarcações e cascos abandonados na baía é realizada em parceria com a Capitania dos Portos, a Secretaria de Estado de Energia e Economia do Mar e o Instituto Estadual do Ambiente (Inea). A Portos Rio estima que essas 55 embarcações soçobradas serão retiradas da Baía de Guanabara até o final de 2024. A expectativa é que, pelo menos, as 42 embarcações de madeira que se encontram nessa situação sejam retiradas até o final do ano.

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

**Data: 26/06/2023**

## FPSO 'SEPETIBA' DEIXOU ESTALEIRO NA CHINA RUMO AO BRASIL

**Da Redação OFFSHORE 26/06/2023 - 18:29**



O navio-plataforma "Sepetiba" deixou, no dia 16, o estaleiro Bomesc, na China, em direção ao Brasil. A primeira parada será em águas abrigadas de Angra dos Reis (RJ), onde a unidade passará por inspeções técnicas e legais, previstas para setembro. Logo depois, seguirá para a locação definitiva do Campo de Mero, no bloco de Libra, no pré-sal da Bacia de Santos.

A expectativa é de que a plataforma entre em operação no quarto trimestre deste ano, com capacidade para produzir até 180 mil barris de petróleo por dia (bpd). A unidade foi afretada pela Petrobras junto à SBM, também responsável pela construção. Será o terceiro FPSO a ser instalado no campo de Mero, de um total de cinco.

Mero produz hoje cerca de 230 mil bpd de óleo e 15MMm<sup>3</sup>/d de gás. O campo unitizado de Mero é operado pela Petrobras (38,6%), em parceria com a Shell Brasil (19,3%), TotalEnergies (19,3%), CNPC (9,65%), CNOOC (9,65%) e Pré-Sal Petróleo S.A (PPSA) (3,5%), como representante da União na área não contratada.

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

**Data: 26/06/2023**

## PETROBRAS ALCANÇA MENOR TAXA DE EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA NO REFINO

**Da Redação OFFSHORE 26/06/2023 - 18:26**



*O indicador é o menor desde que o atual sistema de gestão pela Intensidade de Emissão de Gases de Efeito Estufa (IGEE) foi implantado em 2019*

Em um cenário de maior utilização das suas refinarias, a Petrobras registrou, em maio, o melhor resultado do IGEE desde que o atual sistema de medição foi implantado, em 2019, no parque de refino da empresa. O marco é reflexo da melhoria significativa dos indicadores de desempenho energético da companhia.

O indicador IGEE chegou ao patamar de 37,1 kg CO<sub>2</sub> por carga equivalente de refino. Essa carga equivalente é definida conforme diretiva que estabeleceu premissas para a criação do mercado europeu de emissões (EU-ETS).

Além disso, o IEGT (Índice de Envio de Gás para a Tocha) atingiu também a importante marca de 0,20% em maio, a segunda menor desde sua implementação em 2014. Esse indicador mensura as



perdas sistêmicas para o sistema de tochas, em função de passagens e aberturas indevidas de válvulas. Quanto menor esse índice, melhor é a proporção de gases dispersos na atmosfera.

Segundo o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, os investimentos em eficiência energética na companhia contribuem para a sustentabilidade do negócio e para toda a sociedade: "Trabalhamos para que a Petrobras atue de forma segura e sustentável, buscando a redução de emissões em nossos processos de produção. Quando investimos em eficiência energética e descarbonização, nosso propósito é conciliar competitividade, rentabilidade e compromisso com o meio ambiente, de acordo com as melhores práticas de SMS".

### **Investimentos em refino e em eficiência energética**

O resultado é fruto dos investimentos da Petrobras em eficiência energética e controle de emissões nas refinarias. Na Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), em Canoas (RS), foi finalizada a obra e está sendo colocado em operação um novo sistema de tratamento de gases, com um investimento de R\$ 88 milhões. A refinaria passou, recentemente, por sua maior parada de manutenção, resultando em investimento total de R\$ 450 milhões.

Na Refinaria Presidente Bernardes (RPBC), em Cubatão (SP), foi realizada a maior parada programada para manutenção desde o início das suas atividades, em 1955, com investimentos de R\$ 720 milhões para a modernização de equipamentos.

Também em maio, a Petrobras anunciou investimento de R\$ 45 milhões na Refinaria de Petróleo Riograndense (no Rio Grande, RS), preparando a unidade para ser a primeira biorrefinaria no Brasil a processar matéria-prima 100% renovável.

O diretor de Transição Energética e Sustentabilidade da Petrobras, Maurício Tolmasquim salienta outro aspecto positivo do resultado alcançado: "Eficiência energética e redução de gases para tocha representam menos consumo de gás, disponibilizando mais desse insumo importante para a sociedade. O trabalho da companhia é integrado para obter os maiores avanços em descarbonização das operações e de nossos produtos frente à transição energética".

O diretor de Processos Industriais e Produtos da Petrobras, William França, destacou que o índice de redução de emissões alcançado em maio, mesmo com o recorde mensal (de 95%) no Fator de Utilização das Refinarias (FUT), demonstra o compromisso da empresa com a transição energética: "Trata-se de mais um resultado fruto do comprometimento das nossas equipes. Estamos investindo em eficiência energética e melhorias operacionais para a redução da intensidade de carbono dos nossos negócios, além de incrementarmos a oferta de produtos mais sustentáveis para o mercado brasileiro".

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/06/2023*

## **PORTO DA HIDROVIAS DO BRASIL É O PRIMEIRO NO PARÁ COM HABILITAÇÃO PARA EXPORTAR MILHO PARA A CHINA**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/06/2023 - 18:03*



*O porto da companhia, localizado no Porto de Vila do Conde (PA), recebe aprovação do Governo Chinês para exportação de milho*

A Hidrovias do Brasil, empresa de soluções logísticas integradas, recebeu nesta semana a autorização do seu porto de Vila do Conde, no Pará, para exportação de milho para a China. A companhia foi pioneira com esse marco, sendo o primeiro porto do estado do Pará a conseguir essa autorização junto a um dos países que mais importa de milho no mundo.

O processo de cadastro e habilitação requer inspeção e aprovação fitossanitária pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento da República Federativa do Brasil (MAPA), além da aprovação da Administração Geral das Alfândegas da República Popular da China (GACC).

Acompanhando o crescimento das exportações de soja e milho, a Hidrovias do Brasil contará com ampliação da capacidade operacional estimada em cerca de 8 milhões toneladas por ano no Sistema Norte a partir de 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/06/2023

## PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL GARANTE MANUTENÇÃO DA CERTIFICAÇÃO ISO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/06/2023 - 17:58



O Porto de São Francisco do Sul renovou as certificações ISO 9001 (de Gestão da Qualidade) e 14001 (de Gestão Ambiental), ambas na última versão: 2015. A QMS do Brasil é a certificadora.

A norma ISO 9001 é um conjunto de diretrizes internas que buscam alcançar o gerenciamento de qualidade para atender eficientemente às demandas dos clientes. Já a ISO 14001 especifica os requisitos do sistema de gestão ambiental, focando no comprometimento das empresas no gerenciamento e prevenção dos potenciais impactos ao meio ambiente.

De acordo com o presidente do Porto, Cleverton Vieira, a manutenção da certificação indica que o porto continua investindo nas boas práticas de seu sistema de gestão da qualidade e promove a melhoria contínua de seus serviços. “O atendimento aos requisitos das normas ISO é de suma importância, pois traz reflexos positivos nos serviços prestados aos nossos clientes, além de tornar o porto mais competitivo para atingir as metas de crescimento do mercado portuário.”

## Aumenta desembarque de aço no Porto de São Francisco

O polo siderúrgico do norte do Paraná é o principal destino das cargas de aço que chegam ao Porto de São Francisco do Sul.

Entre janeiro e maio, foram descarregadas 1,4 milhão de toneladas de bobinas, barras e chapas de aço, representando um crescimento de 9% com relação a 2022 (1,3 milhão de toneladas).

As grandes empresas de beneficiamento, como ArcelorMittal Vega, recebem o aço e têm nas fábricas catarinenses as maiores clientes: das 885 mil toneladas recebidas este ano pela Arcelor, através do Porto de São Francisco do Sul, 350 mil toneladas (40%) foram destinadas a empresas do estado.

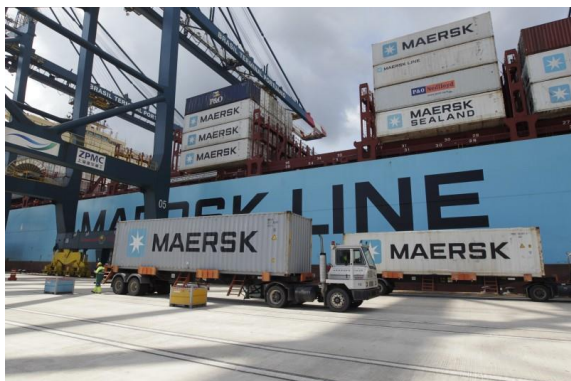
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/06/2023

## MAERSK ENCOMENDA SEIS NAVIOS MOVIDOS A METANOL

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 26/06/2023 - 17:52

A Maersk encomendou a construção de seis navios porta-contêineres de médio porte – todos com motores bicombustíveis capazes de operar com metanol green1. O Yangzijiang Shipbuilding Group construirá as seis embarcações de 9.000 TEUs de capacidade, que serão entregues em 2026 e 2027.



“Com esta encomenda, damos mais um passo na transformação verde de nossa frota e em direção à nossa meta de nos tornarmos net-zero em 2040. Como em todos os nossos outros pedidos de navios nos últimos dois anos, esses navios poderão operar com metanol verde”, disse Rabab Boulos, diretor de Infraestrutura da Maersk.

Em 2021, a Maersk encomendou o primeiro navio porta-contêineres habilitado para metanol do mundo, seguindo o compromisso com o princípio de encomendar somente navios novos que possam navegar com combustíveis verdes. Apenas dois anos depois, a carteira global de pedidos está em mais de 100 navios habilitados para metanol.

Ao encomendar seis navios adicionais, a Maersk agora tem 25 embarcações habilitadas para metanol encomendadas.

“Para esses seis navios porta-contêineres, escolhemos um design e dimensões de navio que os tornam muito flexíveis do ponto de vista de implantação. Isso permitirá que essas embarcações preencham muitas funções em nossa rede atual e futura, oferecendo assim a flexibilidade que nossos clientes exigem. Uma vez implantados, eles substituirão a capacidade já existente em nossa frota”, diz Rabab Boulos.

Nos próximos meses, o primeiro navio habilitado para metanol, um navio alimentador de 2.100 TEUs, será entregue à Maersk.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/06/2023*

## PORTO DE ITAJAÍ VOLTARÁ A TER MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM CERCA DE UM MÊS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/06/2023 - 17:48*



*Retomada das operações foi anunciada pela Administração Municipal e o Governo Federal. Vice-prefeito assumirá a superintendência do terminal*

O município de Itajaí e o governo federal anunciaram nesta segunda-feira (26) a volta da movimentação de contêineres no Porto de Itajaí. A retomada ocorrerá por meio de uma parceria com o Porto de Santos, com manutenção da autoridade portuária pública e municipal e utilização da mão de obra local. A medida deve ser efetivada em cerca de um mês e, para gerenciar as atividades, o vice-prefeito de Itajaí,

Marcelo Sodré, assumirá a Superintendência do Porto.

“Acredito que a solução apresentada, numa importante parceria dos governos municipal e federal, é fundamental para que possamos ter essa retomada dos navios de contêineres por aqui. Que possamos somar ideias e esforços nessa solução imediata para a economia da nossa cidade, para o nosso porto, para os trabalhadores portuários, empresários e para todo estado de Santa Catarina, que também é impactado por essa situação”, destacou o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

A solução emergencial para o terminal foi apresentada pelo ex-deputado federal e atual presidente nacional do Sebrae, Décio Lima. De acordo com ele, a parceria com o Porto de Santos foi a alternativa mais ágil encontrada para retomada das operações em Itajaí. A solução também foi discutida e aprovada por todas as categorias de trabalhadores portuários da cidade.

“O Porto de Itajaí continuará com a autoridade portuária municipal, esse conceito não será alterado. Para resolver rapidamente o problema de não termos navios, parte da operação do Porto de Santos viria operar no Porto de Itajaí. Se amanhã o ministro dos Portos definir essa formulação, no máximo em 30 dias teríamos navios aqui operando, movimentando cargas e os trabalhadores portuários teriam renda. Em ato contínuo, vamos discutir o edital definitivo por 30 anos ou a ampliação do contrato transitório para 24 meses”, explicou Décio Lima.

A parceria com o Porto de Santos possibilitará a vinda de parte das operações portuárias para Itajaí, com o fornecimento dos equipamentos necessários e a utilização da mão de obra local. Conforme Décio Lima, esse processo já começará a ser discutido nesta terça-feira (27) com o Ministério dos Portos. Ele ainda enfatizou a importância de tornar a Superintendência do Porto de Itajaí uma empresa pública para gerenciar a concessão definitiva do terminal à iniciativa privada.

Nesta semana, o vice-prefeito Marcelo Sodré deve assumir a Superintendência do Porto para conduzir os próximos passos para retomada das operações. “Importante esse apoio que o governo federal está dando neste momento. É um desafio assumir a superintendência, eu já fui diretor comercial do porto e venho acompanhando a situação de perto. Faremos todo possível para trazer a volta da movimentação de contêineres no nosso porto, que é fundamental para toda economia de Itajaí e de Santa Catarina”, ressaltou Marcelo Sodré.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 26/06/2023*

## ARTIGO - A REGULAÇÃO DA CESSÃO DE TONELAGEM PARA O AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS

*Por Alessander Lopes Pinto e Lucca Cortez OPINIÃO 26/06/2023 - 17:59*



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) incluiu em sua agenda regulatória do biênio 2022/2024 a revisão das regras a respeito da cessão de tonelage, com a possibilidade de empresas não-EBNs (empresas proprietárias de embarcações, sem autorização da ANTAQ para operar como empresa brasileira de navegação) cederem a sua tonelage para Empresas Brasileiras de Navegação (Item 2.2 da agenda regulatória)

Provocada por EBNs autorizadas a operar na navegação de apoio marítimo, o assunto foi enfrentado recentemente em duas ocasiões distintas pela Agência.

Em 2022, em um caso concreto, a ANTAQ decidiu que uma EBN poderia utilizar em seu benefício a tonelage de uma embarcação brasileira afretada a casco nu, cedida pela proprietária fretadora desta embarcação, mesmo sendo cedente da tonelage uma não-EBN. A ANTAQ considerou que, por ser a não-EBN proprietária da embarcação brasileira fretada a casco nu uma empresa do mesmo grupo econômico da EBN afretadora, a cessão da sua tonelage era possível. Ainda que o § 6º do art. 4º da Resolução Normativa 01/2015 (RN 01/2015) dispusesse expressamente, além de outros critérios, que a cessão de tonelage deve ocorrer entre EBNs, a Agência não identificou motivação legal ou regulatória que impedisse o deferimento do pleito de uso da tonelage pela EBN afretadora de tal embarcação.

Em consequência, a EBN afretadora teve reconhecida como parte integrante do total da sua tonelage disponível a tonelage da embarcação brasileira que lhe foi fretada pela não-EBN, aumentando, assim, sua capacidade em afretar, com base na tonelage, embarcações estrangeiras a casco nu, com a suspensão da bandeira de origem para registro no Registro Especial Brasileiro (REB).



Por certo, a Agência, nesta decisão, além de enfatizar a condição de ambas empresas pertencerem ao mesmo grupo econômico (proprietária fretadora e a EBN afretadora), não obstante a previsão contida na Resolução Normativa 01/2015, a Agência considerou também inexistir lei que vede a cessão da tonelage por uma não-EBN.

Em 2023, a ANTAQ se viu diante de um novo caso concreto, similar ao anterior, no qual uma EBN autorizada a operar na navegação de apoio marítimo pretendia ter reconhecido o seu direito ao uso da tonelage cedida por uma não-EBN, proprietária das embarcações de bandeira brasileira lhes afretada a casco nu. Nesse novo caso, as empresas envolvidas não faziam parte de um mesmo grupo econômico.

Em uma primeira análise, a Agência entendeu que a não configuração de grupo econômico entre a não-EBN proprietária dessas embarcações e a EBN afretadora justificaria per si o indeferimento do pleito da EBN para a utilização da tonelage das embarcações brasileiras afretadas a casco nu. Todavia, nos parece que o reconhecimento ao direito do uso da tonelage de uma embarcação brasileira independe de serem sua proprietária, não-EBN, bem como a EBN afretadora empresa pertencente ao mesmo grupo econômico.

A tonelage de uma embarcação é um ativo relevante e deve ser enxergada como ferramenta de política ao fomento do desenvolvimento, não apenas da indústria naval, mas do modal aquaviário e da bandeira brasileira como um todo. A tonelage pertence inicial e originalmente à empresa proprietária da embarcação, seja esta ou não uma EBN. Nesse sentido, interessante a inovação legal trazida pela Lei nº 14.301/2022, que instituiu o BR do MAR e introduziu o conceito da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação.

Não há dúvida que a tonelage disponível em favor de uma EBN permite que esta aumente a sua frota por meio do afretamento a casco nu de embarcações estrangeiras, que terão a suspensão das suas bandeiras de origem e serão registradas no REB, passando, então, a arvorar a bandeira brasileira. Nessa modalidade, quando há a suspensão da bandeira de origem, a tripulação da embarcação afretada é composta por marítimos brasileiros e o total de divisas remetidas para o exterior, a título de taxa de afretamento, é significativamente inferior aos valores remetidos quando se trata de uma embarcação estrangeira afretada que continua a hastear a bandeira do seu país de origem e é tripulada, majoritariamente, por marítimos estrangeiros.

O REB, criado pela Lei nº 9.432/1997 e regulamentado no Decreto nº 2.256/1997, tem como objetivo a ampliação e o fomento do modal aquaviário e da frota de bandeira brasileira e não deve ser enxergado de forma restritiva como instrumento legal de fomento apenas à indústria naval nacional.

Este último caso concreto levou a ANTAQ a ampliar internamente a discussão regulatória do tema junto às suas superintendências técnicas. Ao final, entendeu a Agência que a simples não caracterização de grupo econômico entre a não-EBN proprietária e a EBN afretadora daquelas embarcações de bandeira brasileira não justificaria entendimento diverso ao aplicado ao primeiro caso concreto, e reconheceu, assim, o direito ao uso da tonelage cedida pela não-EBN em favor da EBN afretadora.

As recentes decisões da Agência, e a inclusão do tema em sua agenda regulatória para o biênio 2022-2024, devem ser encarados como oportunidade para o aperfeiçoamento normativo a respeito da cessão de tonelage. Mas, além da possibilidade da cessão da tonelage de uma embarcação de propriedade de uma não-EBN, deve ser objeto de debate e revisão normativa a possibilidade de que a tonelage de uma embarcação — seja esta de propriedade de uma não-EBN ou de uma EBN —, seja cedida para determinada EBN de forma autônoma, sem obrigatoriamente estar vinculada ao afretamento a casco nu da embarcação à qual pertence a tonelage objeto da cessão. Deve ser considerado no estudo da Agência a possibilidade da utilização da tonelage como ativo autônomo e independente.

O reconhecimento da tonelage como um ativo relevante para as EBNs converge com a política de incentivo ao transporte aquaviário trazida na Lei 9.432/1997 e atualizada na Lei 14.301/2022, que

possuem como objetivo inquestionável o estímulo à ampliação da frota de bandeira nacional. O aperfeiçoamento e atualização normativa a respeito da possibilidade de cessão de tonelagem devem ser amplamente debatidas pela ANTAQ em conjunto com os atores do mercado no curso da agenda regulatória da Agência para o biênio 2022/2024.

Alessander Lopes Pinto é advogado, vice-presidente da Associação de Brasileira de Direito Marítimo, vice-presidente para o Brasil do Instituto Ibero Americano de Direito Marítimo e sócio sênior do LP LAW | Lopes Pinto Advogados

Lucca Cortez é secretário-executivo da seção brasileira do Instituto Ibero Americano de Direito Marítimo, advogado associado do LP LAW | Lopes Pinto Advogados Associados

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/06/2023*

### **INSTITUTO COMBUSTÍVEL LEGAL DEFENDE INTELIGÊNCIA E MONITORAMENTO DE HIDROVIAS PARA REDUZIR ROUBO DE COMBUSTÍVEIS NO NORTE**

*Da Redação NAVEGAÇÃO 25/06/2023 - 18:08*



*Ações de piratas de rios gera prejuízo de R\$ 100 milhões na região*

O Instituto Combustível Legal (ICL) defenderá maior integração entre poderes público e privado para fortalecer a inteligência e o monitoramento das hidrovias no Norte do Brasil em virtude de roubos de “piratas de rios” que alcançam R\$ 100 milhões por ano.

Esta manifestação ocorrerá por meio da participação do presidente da entidade, Emerson Kapaz, na conferência “Segurança nas Hidrovias do Norte”, que

ocorrerá em Brasília, em 28 de junho, em uma parceria com o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP).

Nos últimos dois anos, foram mais de 4,5 milhões de litros de combustível roubados por grupos marginais. Deste total, quase 600 mil litros de diesel foram roubados somente no ano passado. “Este fato compromete o funcionamento e abastecimento de maquinários, postos e, até mesmo, de termelétricas. Pode faltar insumo para geração de energia, que é essencial para o desenvolvimento socioeconômico regional. Temos trabalhado com as autoridades para estabelecer segurança e evitar que atos ilícitos possam prejudicar a vida das corporações e do cidadão de bem”, analisa Kapaz.

Os grupos criminosos abordam as balsas e fazem a drenagem dos tanques, levando o produto para as cidades ribeirinhas. Usam o combustível roubado — diesel e gasolina — para promover o abastecimento de veículos usados em ações ilegais, incluindo aviões para transporte aéreo de drogas que vêm da Colômbia e da Venezuela, por exemplo. O transporte aquaviário não conta ainda com uma polícia dedicada à fiscalização; falta monitoramento das embarcações, até para dar mais garantia de previsibilidade ao abastecimento.

O Instituto Combustível Legal observa que há necessidade do uso de escolta armada para que as embarcações tenham recursos para se proteger de potenciais assaltos. Este tipo de ação é necessário quando não há como passar ileso por um modal hidroviário, como o Baixo Amazonas, entre os municípios de Itacoatiara e Parintins, até a cidade paraense de Juruti, que é percebido como o lugar mais perigoso atualmente para o transporte de cargas no estado do Amazonas.

“As empresas de navegação contrataram empresas privadas de segurança, e como não há uma solução a curto prazo, alguns tripulantes não querem mais trabalhar em balsas para transporte de combustíveis devido à incidência de assaltos. Quando os piratas abordam as balsas, agem com violência. Como já existe um déficit para conseguir tripulação, está chegando o momento em que

será paralisado o transporte de combustível por embarcações e as distribuidoras deixarão de ser atendidas”, avalia Kapaz.

O ICL ainda organizou um Manual de Boas Práticas para Proteção de Comboios Fluviais que Transportam Combustíveis para apoiar empresas e transportadoras na defesa contra estes grupos criminosos da região. O documento reforça a necessidade de atribuições e responsabilidade de cada público envolvido neste processo (transportador, forças de segurança pública, autoridade marítima local e comandante da embarcação), até a relevância de uma legislação pertinente à escolta armada.

Estas ações servem para reduzir os assaltos em embarcações na região norte, que vem ganhando maiores proporções, não somente no segmento de combustíveis, mas também em outros setores da economia nacional, como agrícola e eletrônico. Há necessidade de desenvolvimento de mecanismos preventivos para evitar a ação de grupos criminosos, capitaneado por um programa estruturado nacional de monitoramento.

“Não podemos somente normalizar o sistema de guarda armada privada; necessitamos de uma fiscalização estruturada, com monitoramento em tempo real e com repressão imediata às práticas que tanto podem prejudicar empresas e população, dependentes de energia e combustível, por exemplo. Estamos falando de produtos essenciais, que devem ser devidamente controlados, fiscalizados e conduzidos”, conclui Kapaz.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 26/06/2023*

## COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ MOVIMENTA 1,3 MILHÃO DE TONELADAS EM MAIO

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25/06/2023 - 18:07*



*Operações com carga geral se destacaram na margem direita*

O Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu registrou, no mês de maio, 1.376.674 toneladas na movimentação total de cargas. A movimentação de contêineres no Complexo Portuário somou 124.282 TEUs. No acumulo do ano, de janeiro a maio, foram movimentados 6.415.481 toneladas e 560.927 TEUs.

O número de navios operados em maio registrou 72 escalas por critério de desatracação, sendo 66 delas no Terminal de Uso Privado (TUP) Portonave, dois na APM Terminals e Cais Público, dois no TUP Teporti e dois no TUP Barra do Rio.

No Porto de Itajaí (Cais público/APM Terminals) foram registradas 17.309 toneladas na movimentação total de cargas. No acúmulo do ano, do mês de janeiro ao mês de maio, este número foi de 156.124 toneladas e 282 TEUs.

Na Portonave, foram registradas 1.348.387 toneladas e 124.282 TEUs, e, de janeiro a maio, o acumulado foi de 6.174.754 toneladas movimentadas e 560.603 TE's.

Nas áreas das Bacias de Evolução, 01 e 02, foram realizados 72 giros, sendo 28 deles na Bacia 02 (Baía Afonso Wippel), 40 na Bacia 01 (em frente a APMT e Portonave), e outras 04 manobras (terminais a montante). No acumulado do ano, de janeiro a maio, registrou-se 383 giros nas áreas de bacia.

No TUP Teporti, a movimentação total de cargas foi de 10.452 toneladas, enquanto no TUP Barra do Rio a movimentação total de cargas foi de 526 toneladas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 26/06/2023*

### PORTO DO RIO GRANDE TEM CRESCIMENTO DE 6% NAS MOVIMENTAÇÕES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25/06/2023 - 18:05



A movimentação de graneis sólidos foi destaque no período de janeiro a maio deste ano nos portos públicos do Rio Grande do Sul, atingindo mais dez milhões de toneladas. Os resultados foram divulgados pela Portos RS, a partir de dados coletados e compilados pelo setor de estatística da empresa pública.

O Porto do Rio Grande apresentou crescimento de 6,04% em relação ao mesmo período do ano passado, atingindo 15.833.814 toneladas. Ao longo desses cinco meses, passaram pelo cais público e pelos terminais

privados do distrito industrial 1.280 embarcações, total que engloba navios mercantes e barcaças.

A lista de mercadorias com variação positiva das movimentações é puxada pela soja em grão, com aumento de 88,64%, seguida pela ureia (32,91%), pelo fosfato (31,56%), pelo farelo de soja (19,05%) e pelo cloreto de potássio (11,44%). O fluxo de contêineres também apresentou aumento de 10,21% e atingiu 244.649 unidades.

Com relação à origem das importações, a Argentina segue na liderança, com 456.247 toneladas. Ela é acompanhada pela China (398.655t), Canadá (283.904t), Marrocos (236.153t), Arábia Saudita (233.202t), Estados Unidos (227.933t), Rússia (207.704t), Peru (173.901), Alemanha (135.049t) e Argélia (132.602t), nesta ordem.

Quanto ao destino das exportações, a China é a primeira colocada com 2.032.401 toneladas movimentadas. A lista é seguida pela Indonésia (765.623t), Vietnã (434.679t), Portugal (397.950t), Estados Unidos (391.559t), Arábia Saudita (358.601t), Marrocos (336.021t), Espanha (281.470t), México (230.155t) e Tailândia (229.936t).

#### Porto de Pelotas

O Porto de Pelotas recebeu ao longo desse período 214 embarcações, todas elas barcaças utilizadas para o transporte de mercadorias na hidrovia da Lagoa dos Patos. No total, foram 520.554 toneladas, divididas entre 436.732 toneladas de toras de madeira e outras 83.822 toneladas de clínquer, que é o cimento em sua fase bruta de fabricação.

#### Porto de Porto Alegre

De janeiro a maio de 2023 passaram pelo Porto de Porto Alegre 52 embarcações transportando mercadorias e insumos considerados importantes para a economia. Nesse período, foram 216.082 toneladas de insumos para a produção de fertilizantes, 36.854 toneladas de cevada, 28.577 toneladas de sebo bovino, 7.703 toneladas de trigo e outras 219 toneladas de carga geral.

Entre as principais movimentações dos portos públicos gaúchos nos cinco primeiros meses do ano estão os graneis sólidos que atingiram 10.058.915 toneladas. No Porto do Rio Grande foram 9.714.454 toneladas, em Pelotas 83.822 toneladas e em Porto Alegre 260.639 toneladas. Na sequência aparecem as cargas gerais, com 4.445.461 toneladas, e granel líquido, com 1.702.476 toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/06/2023



### ANP PRORROGA PRAZOS PARA CUMPRIMENTO DA OBRIGAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM PD&I

Da Redação OFFSHORE 25/06/2023 - 18:05



A prorrogação se deve, entre outros motivos, ao fato de as atividades econômicas no Brasil somente terem se aproximado do período pré-pandemia no segundo semestre do ano passado.

A obrigação de investimentos decorrente da cláusula de pesquisa, desenvolvimento e inovação dos contratos para exploração e produção de petróleo e gás natural é regulamentado pela Resolução ANP nº 918/2023. A norma prevê que os recursos referentes à obrigação de investimentos em PD&I devem ser aplicados durante o período de referência, que vai de 1º de janeiro do ano de referência até 30 de junho do ano subsequente.

Nos anos de referência de 2020 e 2021, os prazos para cumprimento das obrigações foram prorrogados por 90 e 45 dias, respectivamente, devido aos efeitos da pandemia de Covid-19. O retorno aos prazos regulamentares, após o segundo adiamento concedido para a execução dos recursos gerados em 2021, reduziria em 45 dias o período total para investimentos referentes a 2022. Embora não houvesse as mesmas restrições dos anos anteriores, a logística, a atividade produtiva e outras áreas importantes para a sociedade ainda não haviam se reestabelecido completamente, dificultando o cumprimento das obrigações pelas empresas.

Com a publicação da Resolução ANP nº 926/2023 no Diário Oficial da União de ontem (22/6), os novos prazos para cumprimento das obrigações passam a ser:

- 15/8/23 - data limite para as empresas petrolíferas realizarem investimentos que visem cumprir suas obrigações contratuais de investimento em PD&I existentes no ano de referência de 2022 e para aplicação do Saldo de Recursos Não Aplicados (SRN) apurado em 15 de agosto de 2022.
- 15/9/2023 - data máxima prevista para recolhimento ao Tesouro Nacional dos recursos provenientes de contrato de cessão onerosa e não aplicados no período de referência.
- 15/11/2023 - data máxima de entrega do Relatório Consolidado Anual (RCA), relativo ao ano de referência de 2022.

#### Cláusula de PD&I

A Cláusula de PD&I determina a aplicação de percentual da receita bruta de campos com grande produção (os mesmos campos que pagam participação especial), segundo condições específicas de cada modalidade de contrato. A ANP é responsável pela análise, aprovação, acompanhamento e fiscalização da aplicação dos recursos oriundos desta cláusula.

O objetivo dessa cláusula é estimular a pesquisa e a adoção de novas tecnologias para o setor. Os valores gerados são investidos em projetos de PD&I que podem ser executados pela própria empresa petrolífera, por empresas brasileiras ou por instituições credenciadas de todo o país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/06/2023

### SETOR AUTOMOTIVO ALAVANCA EXPORTAÇÃO AÉREA DA ASIA SHIPPING NO 1º TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25/06/2023 - 18:03



*Março foi o mês mais movimentado e obteve um incremento aproximado de 37% em processos, se comparado com mesmo período do ano passado*

Após um 2022 repleto de desafios, alguns especialistas também acreditavam em um 2023 marcado por incertezas. Passados os primeiros três meses do ano, o Produto Interno Bruto (PIB) do país mostra uma melhora neste cenário com um crescimento de 1,9% na comparação com os últimos três meses de 2022.

O transporte aéreo na Asia Shipping também segue aquecido neste primeiro trimestre do ano. A companhia obteve no mês de março o maior pico de cargas na exportação aérea, registrando um incremento em processos de 37%, se comparado com o mesmo período do ano passado. O principal setor responsável por esse aumento é o automotivo, seguido por eletroeletrônicos.

“Atualmente trabalhamos com as quatro maiores multinacionais do setor automotivo. Nossa expertise no produto aéreo nos consolida no mercado. No ano passado, o volume de processos fechados de janeiro a novembro na exportação cresceu cerca de 20% em relação a 2021, o que corrobora para o saldo positivo que temos neste ano”, explica Carina Assumpção, supervisora de Departamento Aéreo na Asia Shipping.

No mês de abril, a multinacional continuou com as operações de exportação aérea em alta, conquistando um crescimento de 10% em número de processos em relação ao mesmo período do ano anterior. Países da América Latina como Equador, Colômbia,

Guatemala, Uruguai e Chile são os principais destinos dessas cargas. Aliás, juntos, todos esses países representam 70% das rotas na exportação aérea na Asia Shipping, atualmente. “Nossa perspectiva é que o transporte aéreo, tanto na importação quanto na exportação, esteja mais aquecido no segundo semestre em função das datas sazonais, tais como Black Friday e festas de fim de ano”, finaliza a executiva.

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

**Data: 26/06/2023**

## **PROJETO COSTA BUTIÁ, DO PORTO DE IMBITUBA, RECUPERA IMPORTANTE PATRIMÔNIO CULTURAL IMATERIAL DO LITORAL SUL BRASILEIRO**

**Por Giseli Aguiar de Oliveira Fernandes OPINIÃO 25/06/2023 - 18:23**

### **Porto de Imbituba**



*Iniciado em 2018, projeto realizado na região recupera a cultura centenária de produção de artesanato a partir da folha do butiazeiro, espécie endêmica e ameaçada de extinção.*

O Projeto Costa Butiá, iniciativa do Programa de Educação Ambiental (PEA) condicionante da Licença Ambiental de Operação da SCPAR Porto de Imbituba, e executado pela empresa Acquaplan Tecnologia e Consultoria Ambiental LTDA, de Balneário Camboriú, recebeu reconhecimento nacional novamente, desta vez com foco socioambiental. Após ter recebido o “Prêmio SEBRAE TOP 100 de Artesanato”, em 2022, este ano foi agraciado pelo Prêmio Portos e Navios de Responsabilidade Socioambiental.

O objetivo do Projeto é o de recuperar a sabedoria tradicional do modo de fazer artesanato com a folha do butiazeiro (*Butia catarinensis*), espécie endêmica e ameaçada de extinção. Além de



valorizar a cultura local e a espécie, mediante incentivo de práticas conservacionistas da Mata Atlântica e uso sustentável da planta para geração de renda

O butiá-da-praia (*Butia catarinensis*) é uma palmeira de ocorrência muito restrita, endêmica do litoral sul do Brasil. Em certas ocasiões, os butiazeiros crescem em aglomerados e formam o ecossistema de butiazal. Os maiores butiazais de *B. catarinensis* de Santa Catarina localizam-se em Laguna e Imbituba, em solos arenosos, próximos da praia.

Em condições normais na natureza, a semente do butiá pode levar cerca de dois anos para germinar. O crescimento segue lento, exigindo de seis a dez anos para produzir os primeiros frutos. A reprodução tardia aliada as diversas ameaças estão tornando a presença dessa palmeira rara em alguns locais, onde antes era dominante. Ao longo das últimas décadas, as áreas ocupadas pelos butiazais e butiazeiros têm sofrido com o impacto gerado pela expansão urbana, industrial e agropecuária no litoral. Butiazais extensos estão cada vez mais raros, assim como a regeneração de suas populações. Tais ameaças tornam imprescindível o fomento de estratégias para valorizar, proteger esses ecossistemas e promover o seu uso sustentável.

Em 2018, a proposta surgiu a partir do Diagnóstico Socioambiental Participativo (DSAP), que identificou o modo de saber-fazer artesanato com a palha de butiá como um bem cultural imaterial da região e dos povos locais, ainda não registrado nos órgãos competentes e em fase de declínio e esquecimento. O elemento básico e tradicional dessa arte é a trança da palha de butiá, a partir dela é feito o chapéu, entre outros artigos.

Presente há pelo menos três gerações na cultura de Imbituba, o artesanato com a palha de butiá teve papel fundamental na vida de muitas famílias do litoral sul de Santa Catarina. Por isso, a espécie está vinculada à história, às tradições e à identidade cultural das comunidades costeiras da região.

Antigamente, as mulheres produziam os chapéus usados pelos seus familiares para se protegerem do sol durante os trabalhos rurais ou como moeda de troca por outros produtos. Por volta de 1920, existiam pequenas fábricas de crina vegetal (fardos de folhas secas de butiazeiros) em Imbituba e região, a qual era transportada de carro de boi até Florianópolis, para a fabricação de colchões, travesseiros e cordas. As crinas também partiam de navio pelo Porto de Imbituba para o Rio de Janeiro e São Paulo.

Antes do Projeto Costa Butiá iniciar, essa arte ancestral corria o risco de esquecimento, resultado de diversos fatores que colaboram para essa situação, como desvalorização da cultura local, preços injustos pagos pelos produtos artesanais, estado de degradação dos butiazais, idade avançada da maioria das artesãs, desinteresse das novas gerações em aprender essa arte, além da industrialização e crescente uso de produtos sintéticos.

No início do projeto, foi encontrada apenas uma pessoa, moradora de Imbituba, portadora do saber e do modo de fazer o tradicional chapéu com a palha de butiá. As demais já haviam falecido ou não lembravam todas as etapas do processo. Com o auxílio dessa pessoa, foi iniciada a recuperação dessa arte, através da formação de multiplicadores da sabedoria ancestral. Novos produtos foram criados, a partir da técnica tradicional, em consonância com uma releitura contemporânea.

Desde o início do projeto, foram realizadas mais de 85 oficinas e cursos para mais de 4.000 pessoas do Brasil, Argentina e Uruguai, somando 700 horas de atividades presenciais e virtuais. Como resultado, hoje na região despontam grupos de artesãos produzindo e comercializando com preços justos o chapéu e outros artigos elaborados pelas mãos das habilidosas trançadeiras. A folha do butiazeiro é transformada em peças artesanais de alta qualidade, como chapéu, bolsa e utensílios domésticos. Foram criados mais de 40 produtos da bioeconomia. O patrimônio cultural imaterial de Imbituba e região antes esquecido, agora, em pleno movimento de valorização e ascensão na cidade e região. É possível conferir a produção artesanal no Youtube, através do canal do Projeto Costa Butiá: [https://www.youtube.com/watch?v=qGr\\_9O7f0EE](https://www.youtube.com/watch?v=qGr_9O7f0EE).



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 105/2023  
Página 76 de 76  
Data: 26/06/2023  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

Além do canal, o projeto conta com perfil no Instagram @costabutia, e tem a publicação “Cartilha Butia catarinenses - Informações para a conservação da Mata Atlântica e da sociodiversidade cultural”, que também integra as ações de construção do conhecimento, implantadas pelo Projeto. O livreto traz informações sobre a espécie, seus usos tradicionais, ameaças e dicas de como produzir artesanato com a palha da palmeira. Também apresenta boas práticas para o manejo e a conservação da planta. Acesse a cartilha: [https://www.portodeimbituba.com.br/downloads/ambiental/Cartilha\\_Costa\\_Butia.pdf](https://www.portodeimbituba.com.br/downloads/ambiental/Cartilha_Costa_Butia.pdf)

Para incentivar o cultivo e o repovoamento da espécie em seu ambiente natural, foram produzidas e doadas mais de 584 mudas e oferecidos cursos e oficinas sobre o plantio, o cultivo e as estratégias para quebrar a dormência da semente. A produção das mudas pode levar até quatro anos, justificando a inexistência da oferta de mudas desta espécie para comercialização ou doação.

A comercialização dos produtos artesanais fabricados com a folha do butiazeiro apresenta resultados satisfatórios. Os moradores locais demonstram relações de identidade, memória e afeto pelas peças, pois contam parte das suas histórias de vida e recordam entes queridos da família das gerações anteriores. Já os turistas reconhecem os produtos como algo único que identifica a cultura e a natureza local. Os proprietários de pousadas usam os produtos para decoração. As empresas portuárias da cidade compram os itens para presentear seus visitantes, visto a singularidade e a representação da cidade que as peças carregam em seu teor subjetivo e o conceito intrínseco de sustentabilidade.

O Projeto Costa Butiá se tornou referência no artesanato de Imbituba e região, e, recentemente, passou a representar também o estado de Santa Catarina, visto ter sido selecionado em 2022 como uma das 100 unidades de produção de artesanato mais importantes e competitivas do Brasil - Prêmio Top 100 SEBRAE. Em Santa Catarina, apenas duas unidades foram selecionadas. Portanto, o butiá acaba de ser reconhecido como a fibra natural que representa o estado e faz menção a paisagem dos extensos cordões dunares que cobrem a planície costeira do sul do Brasil.

Outro reconhecimento conquistado em 2022 foi o selo do Conselho Gestor da Área de Proteção Ambiental - APA da Baleia-franca (CONAPABF), que identificou e selecionou experiências inovadoras - boas práticas territoriais - em temas que permeiam a gestão da unidade de conservação da APABF e de seu entorno.

Neste contexto, o projeto tem atingido as metas e os objetivos planejados. O resultado consiste na criação de um artesanato com expressão cultural, materializando produtos que possuem uma valorização simbólica maior do que o seu valor de uso. Os produtos despertam o interesse da sociedade pela conservação da palmeira e do ecossistema butiazal, aliando a geração de renda com o uso sustentável da Mata Atlântica.

Giseli Aguiar de Oliveira Fernandes é oceanógrafa do Grupo Acquaplan, coordenadora do projeto Costa Butiá

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/06/2023*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data: 26/06/2023*