

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 114/2023  
Data: 07/07/2023



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
INDÚSTRIAS PODEM ELEVAR PIB DA BAIXADA SANTISTA, REFORÇA SECRETÁRIO PAULISTA.....	4
PERDIDOS NA TRADUÇÃO .....	5
SECRETÁRIO DE ASSUNTOS PORTUÁRIOS DE SANTOS DEFENDE SUBPREFEITURA NO BAIRRO ALEMOA.....	6
LOGÍSTICA EFICIENTE E INCENTIVOS FISCAIS SÃO CAMINHOS PARA FOMENTAR NEGÓCIOS .....	7
ZPES SÃO CAMINHO PARA ALAVANCAR INDUSTRIALIZAÇÃO NO PORTO E ELEVAR PIB DA BAIXADA SANTISTA .....	8
DEPUTADOS ESTADUAIS DA BAIXADA INCLUEM PORTO DE SANTOS NA PAUTA .....	10
BAIXADA SANTISTA PRECISA DE 'OTIMISMO' PARA ATRAIR INVESTIMENTOS, AFIRMA SECRETÁRIO .....	11
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>11</b>
EMENDA DOS INCENTIVOS DE IPI PARA MONTADORAS DO NORDESTE É REJEITADA NA REFORMA .....	11
BNB FECHA SEMESTRE COM CONTRATAÇÕES RECORDES DE R\$ 21 BILHÕES .....	12
SUDENE APROVA CONSULTA PRÉVIA DA EMPRESA SOLAR SERRITA ENERGIA .....	13
DISCUSSÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA EM PRIMEIRO TURNO LEVOU 11 HORAS E TEVE MAIS DE 80 DISCURSOS.....	14
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS.....</b>	<b>15</b>
DIRETORES DA ANTAQ DEBATEM TRANSIÇÃO ENERGÉTICA COM MEMBROS DA EMBAIXADA DA HOLANDA .....	15
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>16</b>
PLATAFORMA DA SENATRAN VAI MONITORAR RESULTADOS DAS AÇÕES DO PNATRANS NOS ESTADOS.....	17
<b>PORTAL PORTO GENTE .....</b>	<b>17</b>
O PROJETO HIDROVIÁRIO DO PORTO DE SANTOS PODE VIRAR REALIDADE .....	17
PONTES DAS RODOVIAS ESTADUAIS DE SÃO PAULO IMPEDEM A PASSAGEM DAS HIDROVIAS DO PORTO DE SANTOS .....	18
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>20</b>
EDITORIAL – A REFORMA TRIBUTÁRIA E A CORREÇÃO QUE DEVE SER FEITA .....	20
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	21
<i>Reforma tributária 1</i> .....	21
<i>Reforma tributária 2</i> .....	21
<i>Barretos 1</i> .....	21
<i>Barretos 2</i> .....	21
<i>Barretinho</i> .....	21
NACIONAL - REFORMA TRIBUTÁRIA: SETORES DE INFRAESTRUTURA NÃO SÃO CONTEMPLADOS .....	21
REGIÃO SUDESTE - PRESIDENTE DA APS BUSCA APOIO DA ALESP .....	23
REGIÃO SUDESTE - SANTOS RECEBE RECURSOS DA PETROBRAS E PROMETE OBRAS .....	26
NACIONAL – SUL EXPORT 2023 – 10 E 11 DE JULHO – CURITIBA - PR .....	27
REGIÃO SUDESTE - SANTOS GANHARÁ BOULEVARD COM RECURSOS DA FIPS.....	27
REGIÃO SUDESTE - PARQUE VALONGO: APS DÁ INÍCIO ÀS OBRAS DE LIMPEZA .....	28
ESPAÇO ABTRA - PÍLULAS DE AFC: O PORTAL ÚNICO E O CATÁLOGO DE PRODUTOS DO COMÉRCIO EXTERIOR.....	29
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>29</b>
PROPOSTA BUSCA BLINDAR ENCOMENDAS DE NAVIOS NOS ESTALEIROS NACIONAIS .....	29
DESCARBONIZAÇÃO DA MATRIZ ELÉTRICA BRASILEIRA .....	31
THYSSENKRUPP LANÇA IPO DE DIVISÃO DE HIDROGÊNIO NA ALEMANHA .....	33
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>35</b>
REFORMA TRIBUTÁRIA: ALÍQUOTA-BASE DE IMPOSTO SOBRE CONSUMO NO PAÍS PODERÁ SER A MAIOR DO MUNDO, APONTA ESTUDO .....	35
CÂMARA APROVA PROJETO QUE DÁ AO GOVERNO VANTAGEM EM JULGAMENTOS NO CARF; TEXTO VAI AO SENADO .....	36
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>38</b>
REFORMA TRIBUTÁRIA: EMENDA ‘CAVALO DE TROIA’ AUTORIZA ESTADOS A CRIAR NOVO TRIBUTOS; ENTENDA.....	38
QUEM GANHA, QUEM PERDE E O QUE MUDA NO JOGO POLÍTICO APÓS VOTAÇÃO DA PEC 45 DA REFORMA TRIBUTÁRIA.....	39
STF FAZ MAIORIA PARA DERRUBAR PENDURICALHO HISTÓRICO DE PROCURADORES E PROMOTORES .....	42
CÂMARA DÁ NOVA VITÓRIA A HADDAD E APROVA PROJETO DO CARF APÓS IMPASSE E NEGOCIAÇÃO DE CARGOS.....	45
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>47</b>
WILSON SONS MOVIMENTA 78,6 MIL CONTÊINERES EM JUNHO, ALTA ANUAL DE 5,6% .....	47
MIDIC PODERÁ INVESTIGAR IRREGULARIDADES EM OPERAÇÕES DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO .....	47
CASTRO VÊ REFORMA COMO OPORTUNIDADE PARA O RIO CORRIGIR ‘PROBLEMAS HISTÓRICOS’ COM A UNIÃO .....	48



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 114/2023  
Página 3 de 59  
Data: 07/07/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[mercoshipping.com.br](mailto:mercoshipping.com.br)

<b>AGÊNCIA BRASIL - DF</b> .....	<b>49</b>
CÂMARA APROVA PEC DA REFORMA TRIBUTÁRIA .....	49
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>51</b>
ESTALEIROS ESPERAM DEMANDA MAIOR POR REQUALIFICAÇÃO DO QUE POR ATUALIZAÇÃO TECNOLÓGICA .....	51
ECOVIX E GERDAU VENCEM LEILÃO E ATUARÃO NO DESCOMISSIONAMENTO DA P-32 .....	52
PAÍSES ADOTAM NOVA META DE EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA PARA TRANSPORTE MARÍTIMO .....	53
RIO GRANDE TERÁ NOVA ISENÇÃO TARIFÁRIA PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR E DESCONTO PARA CABOTAGEM .....	54
REITOR VÊ INSTITUIÇÕES PRONTAS PARA NOVA ONDA DE FORMAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO NO SETOR NAVAL .....	55
SHIPPING: ONTEM, HOJE, AMANHÃ .....	56
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>59</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	59



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### INDÚSTRIAS PODEM ELEVAR PIB DA BAIXADA SANTISTA, REFORÇA SECRETÁRIO PAULISTA

No Summit Porto-Indústria, o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Jorge Lima, elencou alternativas

Por: Bárbara Farias



***O secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Jorge Lima, elencou alternativas em sua participação no Summit Porto-Indústria 2023 Foto: Alexander Ferraz/AT***

A reindustrialização da Baixada Santista pode ser o caminho para elevar o Produto Interno Bruto (PIB) da região, assim como o apoio a outras atividades, como o turismo. Em participação no Summit Porto-Indústria 2023, realizado nesta quinta-feira (6) no Auditório do Grupo Tribuna, em Santos, o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Jorge Lima, abordou o tema no painel “Um porto exportador de commodities

ou gerador de riquezas?”.

“O PIB da Baixada Santista é 2,2% (do Estado). Como pode isso?”, questionou Lima, em referência à soma dos bens e serviços produzidos na região. Ele esteve no evento representando o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos). Ex-secretário de Desenvolvimento da Indústria, Comércio e Serviços do Ministério da Economia e defensor da redução do Custo Brasil e da desburocratização, ele afirmou que é preciso mudar a forma de se fazer política econômica do Brasil. “Economia deve ser de Estado, não de governo”.

Quanto ao desenvolvimento socioeconômico da Baixada Santista, ele foi categórico. “É possível o Porto-Indústria e o Porto-Cidade. Partirmos para uma parceria apolítica entre os prefeitos, os empresários e a sociedade. Nós temos capacidade para mudar o setor produtivo, tratar as regiões como prioridades. É possível não ser um país de commodities, é só querer fazer”.

Lima ressaltou que tão importante quanto alavancar a indústria é fomentar o turismo, chamando a atenção ainda para a necessidade de investimentos na infraestrutura de acesso ao Porto de Santos e às cidades da Baixada Santista.

#### **Plano de Logística**

Em seguida, a secretária estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende, lembrou sobre o Plano de Logística que está sendo estruturado por sua pasta. “Os desafios logísticos são muitos, mas o nosso Plano de Logística tem prazo até 2025 e estruturar a rede é o que nos liga ao desenvolvimento. A rede é composto por rodovias, ferrovias, portos etc.”.

Ela enfatizou a intenção do Governo do Estado em se unir ao Governo Federal no projeto do túnel submerso Santos-Guarujá. “O Estado está iniciando estudos com o Governo Federal para o túnel. Em relação aos acessos ao Porto de Santos e à Baixada Santista, a gente sabe dos gargalos e vem discutindo”.

A secretária ainda mencionou o modelo de concessão de longo prazo, que permite ao operador privado não somente investir nas obras de infraestrutura, mas também controlar e explorar os serviços, como, por exemplo, no caso da ligação seca entre as duas margens do Porto.



### ZPEs

Já o engenheiro civil, mestre em Engenharia de Transportes e colunista de A Tribuna Luis Claudio Santana Montenegro reforçou que, para o Brasil se tornar competitivo no mercado internacional, é necessário que “as nossas indústrias se insiram nos mercados mundiais”, mas por meio de parcerias. Ele comentou que logística e energia são “essenciais para a indústria”.

Além disso, em sua opinião, o mecanismo legal para o fomento industrial já existe: as Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs). Contudo, explicou que “os incentivos já definidos nas ZPEs precisam estar na política industrial associadas ao desenvolvimento do Porto”.

Ele destacou que “os prefeitos não precisam brigar. A ideia de onde esse modelo vai se instalar nem é o mais importante, pois pode haver ZPEs em todos os municípios da Baixada Santista. Todos têm a infraestrutura necessária para isso. E o modelo de ZPE é o dos incentivos para que essa parceria internacional aconteça”.

O especialista sugeriu ainda que, ao término do encontro, “poderia ser feito um encaminhamento de sugestão ao desenvolvimento da política do setor industrial brasileiro, para que o Porto esteja associado ao desenvolvimento da indústria dentro da política de desenvolvimento nacional”.

### Visita ao Grupo Tribuna

Antes do início da segunda edição do evento Summit Porto-Indústria, o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Jorge Lima, foi recebido na sede do Grupo Tribuna, em Santos, pelo diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini. Os dois conversaram sobre as oportunidades de desenvolvimento para a Baixada Santista.

“Foi um Summit muito rico em informações, com colocações importantes de vários setores da economia. Mas, entre tantos pontos abordados, o mais animador é saber que a nossa região já está qualificada como Zona de Processamento de Exportação (ZPE). Além disso, o Governo do Estado se mostrou receptivo a todos os pontos elencados, o debate foi muito enriquecedor e eu saio muito otimista desse evento”, resumiu Roberto Clemente Santini.

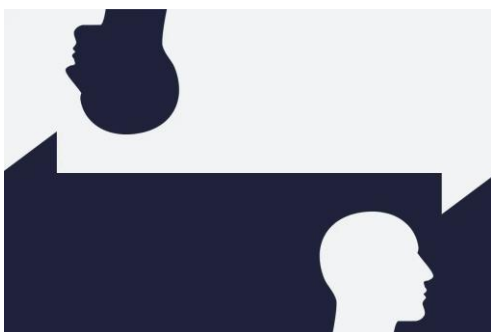
Quem também fez um balanço positivo do Summit realizado no Auditório do Grupo Tribuna foi o diretor-presidente do Jornal A Tribuna, Marcos Clemente Santini. “O recado que ficou é que ninguém faz nada sozinho. O Governo Federal, o Governo do Estado, as prefeituras e os empresários têm implementado ações em prol da nossa região. A engrenagem dessa roda chamada Porto de Santos está começando a destravar”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 07/07/2023*

## PERDIDOS NA TRADUÇÃO

Uma das preocupações fundamentais de qualquer operação deve ser a comunicação

*Por: Flavia Maya*



**Foto: Divulgação**

Certa vez, trabalhando em uma operação de investimento, recebi um e-mail do potencial investidor com um tom diferente do usual. Em geral cordial e educado, ele assumiu um tom acusatório e pediu esclarecimentos sobre uma informação relevante que teria sido omitida durante a diligência legal. Como advogada da empresa dona do ativo, era minha responsabilidade divulgar as informações ao potencial investidor. E eu jamais omitiria qualquer informação relevante.

Teria eu cometido algum erro?



Entramos então em uma conferência telefônica. Como o investidor era estrangeiro, nós falávamos em inglês e sem muitos rodeios ele nos questionou o motivo de termos omitido “diversas autuações graves” deles. A essa altura, contudo, nós já havíamos constatado que nada havia sido omitido. Não fazia sentido. Frustrados, eles subiram o tom, demandando que reapresentássemos todos os documentos da diligência. Eu sabia, porém, que havia um mal-entendido e precisava que eles fossem claros conosco para tudo ser esclarecido.

A reunião se estendia e a conversa dava voltas. Em algum momento, ouvi alguém do nosso lado dizer para sairmos da mesa. Mas eu insisti em um tom cooperativo, para tentar entender de onde surgiu o engano. Foi quando meu interlocutor no telefone finalmente disse do que se tratavam as tais autuações graves. Segundo ele, nós teríamos omitido “diversas autuações relativas a trabalho infantil”.

Nesse momento eu respirei aliviada. Nós não tínhamos autuação de trabalho infantil. Era realmente um engano. Pedi os documentos, mas eles tinham apenas o relatório legal da diligência, elaborado pelos assessores deles. Eles recortaram esse trecho do relatório e nos mandaram. Quando vi do que se tratava, custei a acreditar. Aparentemente, quem escreveu o relatório em inglês traduziu “menor aprendiz” como “underage worker” (o que, na verdade, significaria algo como “trabalhador menor de idade”).

No Brasil, empresas de médio e grande porte precisam ter em seu quadro de funcionários um percentual de menores aprendizes. Caso a empresa não consiga demonstrar esse percentual, ela recebe uma autuação. E foram essas as autuações referenciadas no relatório legal. Não é algo desejável, claro, porém nem de longe tão grave quanto a prática de exploração de trabalho infantil – o que o investidor entendeu quando leu “trabalhadores menores de idade”.

Bem, essa operação acabou não indo para frente por outros motivos. Mas o meu ponto com essa história (infelizmente real) é ilustrar como a comunicação é parte fundamental de uma operação. Nesse exemplo, houve um descuido com a tradução e uma informação inofensiva se transformou em uma bomba que levou algumas horas para ser desarmada. Porém, o inverso também ocorre e informações delicadas precisam ser apresentadas de forma a evitar uma interpretação incorreta.

Essa gestão de informações em uma diligência muitas vezes é negligenciada. Contudo, ela afeta diretamente um elemento crucial de qualquer negócio: a percepção de risco. Uma percepção de risco inadequada pode levar um investidor a demandar mais garantias, a reduzir o desembolso inicial, a alterar as condições financeiras ou até mesmo o valor da operação. Em resumo, percepção de risco equivale a dinheiro na mesa.

Por isso, uma das preocupações fundamentais de uma operação deve ser a comunicação. Organizar o fluxo de documentos, antecipar pontos de atenção e unificar os canais de comunicação são algumas recomendações de ordem prática. Além disso, é fundamental entender o seu interlocutor e estabelecer com ele a premissa da cooperação e transparência – principalmente em momentos de tensão e desentendimento.

Até porque o objetivo final de uma diligência não é omitir ou distorcer informações difíceis. É garantir uma compreensão precisa do ambiente de negócio, de forma que a percepção de risco seja a mais próxima possível da realidade. E que, de preferência, o negócio não se perca na tradução.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 07/07/2023*

## **SECRETÁRIO DE ASSUNTOS PORTUÁRIOS DE SANTOS DEFENDE SUBPREFEITURA NO BAIRRO ALEMOA**

Bruno Orlandi também projeta a Área Continental como foco do desenvolvimento industrial

*Por: Ted Sartori*



**Bruno Orlandi defende investimentos na Área Continental de Santos Foto: Alexander Ferraz/AT**

O secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, defende o Alemoa como um local para abrigar uma subprefeitura. Ele participou do Summit Porto-Indústria, realizado no auditório do Grupo Tribuna, em Santos.

Além disso, Orlandi também projeta a Área Continental como foco do desenvolvimento industrial da Baixada Santista ligada ao Porto de Santos.

"Vejo com bons olhos uma subprefeitura na Alemoa, que é um local que está no nosso radar. Falar de Porto-Indústria é a Área Continental", afirma.

Para isso, a revisão na Lei de Uso e Ocupação do Solo é fundamental, lembra Orlandi. "Assim serão permitidas algumas atividades industriais", emenda.

### "Fechar a casinha"

O presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), João Menano, sugere que a sede da Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego deva ser transferida para a Alemoa e que os recursos para a pasta sejam elevados.

No entanto, Menano acredita que é necessário estimular as diversas áreas já existentes na região para a indústria antes de criar outras. "Usando uma expressão do futebol, temos que, primeiramente, fechar a casinha para, depois, atacamos", afirma.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 07/07/2023**

## LOGÍSTICA EFICIENTE E INCENTIVOS FISCAIS SÃO CAMINHOS PARA FOMENTAR NEGÓCIOS

Empresários e representantes de entidades falaram sobre o tema no Summit Porto-Indústria

**Por: Bárbara Farias**



**O Summit Porto-Indústria aconteceu nesta quinta-feira (6), no Grupo Tribuna Foto: Alexander Ferraz/AT**

Atrair indústrias para o Porto de Santos está diretamente relacionado à desburocratização, baixa carga tributária e infraestrutura logística e energética. É o que apontam empresários e representantes de entidades que participaram do Summit Porto-Indústria, nesta quinta-feira (6), no Grupo Tribuna. O debate ocorreu no painel "Um porto exportador de commodities ou gerador de riquezas?".

A diretora de Economia e Estatística da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), Fátima Giovanna Coviello Ferreira, disse que "a indústria química depende de matéria-prima, energia e logística. O Porto de Santos é um grande parceiro".

Fátima observou que o setor espera por políticas públicas que estimulem o desenvolvimento de modo a expandir a pauta de exportações. "A indústria movimenta 200 milhões de toneladas por ano, mas exportamos um terço do volume, os outros dois terços são de importação".

O vice-presidente administrativo da Hyundai Brasil, Ricardo Augusto Martins, afirmou que “pensamento tem que estar focado em atividade industrial, no benefício que será levado para a sociedade como um todo. A atividade de governo é a facilitadora para essa implementação, com políticas de infraestrutura que agilizem. Atrair novas empresas para o Porto de Santos é a parte mais fácil, assim que tiver políticas claras e que, sobretudo, a infraestrutura esteja funcionando plenamente.

**Fátima Giovanna Coviello Ferreira: “A indústria química depende de matéria-prima, energia e logística. O Porto de Santos é um grande parceiro”** Foto: Alexander Ferraz/AT



Já o diretor de Logística da Minerva Foods, Adriano Rosa, lembrou a dificuldade que a empresa teve para se instalar no Porto de Santos. “Os trâmites burocráticos dificultaram. É preciso que haja flexibilidade e agilizar o processo”. Ele mencionou ainda que é preciso resolver os gargalos de infraestrutura para que haja interesse na expansão de negócios industriais.

O presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), João Maria Menano, disse que é preciso haver foco na reforma tributária, aprovada ontem à noite pela Câmara dos Deputados (leia mais na página B-1) “antes de olhar para a área industrial e zonas de processamento de exportação (ZPEs)”. “Além disso, sou a favor do Porto-Indústria na Área Continental”, complemento.

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abra), Angelino Caputo, falou sobre atrativos para as indústrias. “Tem que ter incentivos, regras. ZPE é uma ideia relativamente antiga e o marco legal dela (Lei Federal 11.508/2007) veio para incentivar, só que mais afugentou do que incentivou. Tem muitas limitações, como, por exemplo, determinar que 80% da produção tinha que ser exportada”.

Por sua vez, no escopo da relação Porto-Cidade, o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, destacou a assinatura do Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) entre a Prefeitura e a Petrobras, ontem, para a instalação de um terminal na Alemoa, que prevê R\$ 34 milhões em investimentos como contrapartida compensatória (leia mais na página A-7). “Os recursos serão destinados à recuperação da Alemoa, para drenagem e pavimentação”.

### Alerta

Maxwell Rodrigues, mediador do painel “Um porto exportador de commodities ou gerador de riquezas?”, fez um alerta aos convidados. “A exportação de commodities pelo Arco Norte não é uma realidade de agora. E o maior Porto do Hemisfério Sul (Santos) não pode ficar refém da soberba, acreditando que o Estado de São Paulo, o maior em riquezas do País, não vá perder carga. Já estamos perdendo, por ineficiência. num mundo tão competitivo”

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/07/2023

## ZPES SÃO CAMINHO PARA ALAVANCAR INDUSTRIALIZAÇÃO NO PORTO E ELEVAR PIB DA BAIXADA SANTISTA

Summit Porto-Indústria discutiu instalação de Zonas de Processamento de Exportação e outras alternativas

Por: ATribuna.com.br

As Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) são um caminho viável para a reindustrialização na Baixada Santista, mas para isso é preciso vincular a política industrial ao setor portuário na legislação. A medida pode permitir ao Brasil exportar mercadorias de valor agregado e ganhar



mercados internacionais. Essa foi uma das ideias abordadas na segunda edição do Summit Porto-Indústria, que lotou o Auditório do Grupo Tribuna, em Santos, nesta quinta-feira (6).



**A segunda edição do Summit Porto-Indústria lotou o Auditório do Grupo Tribuna nesta quinta-feira (6) Foto: Alexander Ferraz/AT**

O evento contou com a participação de autoridades estaduais e municipais, empresários e lideranças de entidades dos setores portuário e industrial. Três prefeitos da Baixada Santista abriram as discussões: Ademário Oliveira (PSDB), de Cubatão; Rogério Santos (PSDB), de Santos; e Válter Suman (PSDB), de Guarujá. Depois deles, houve o painel “Um porto exportador de commodities ou gerador de riquezas?”

(leia mais na página A-4) e a participação de deputados estaduais (detalhes abaixo).

Com foco no desenvolvimento econômico, geração de emprego e riquezas, os prefeitos defenderam que os municípios têm áreas para criação de polos industriais. Primeiro a falar no Summit Porto-Indústria, Ademário Oliveira afirmou que o município já está “preparado para abrigar as indústrias de transformação”.

Ele solicitou a união de esforços entre poder público e empresas para voltar a expandir o polo industrial na Cidade. “O nosso porto é privado, mas gostaríamos muito de ver os cinco berços de atracação operando. Além disso, é preciso sanar os gargalos nos períodos de safra de grãos”.



**Os prefeitos de Santos, Rogério Santos; Cubatão, Ademário Oliveira e Guarujá, Válter Suman Foto: Alexander Ferraz/AT**

Em seguida, Válter Suman destacou o potencial de Guarujá para o fomento industrial na Margem Esquerda do Porto de Santos. “São 1.200 metros no porto organizado, retirando famílias que moram em palafitas”. Frisou, ainda, que o município possui áreas retroportuárias que podem ser aproveitadas para a indústria e lembrou da atividade porto-industrial desenvolvida no Complexo Industrial Naval do

Guarujá (Cing).

Ele citou, por fim, o Aeroporto Civil Metropolitano, a ser instalado na Base Aérea de Santos, localizada em Guarujá, como uma outra possibilidade de desenvolvimento. O edital das obras de infraestrutura da primeira fase do projeto, por sinal, foi publicado na última terça-feira. “Olhar para o futuro será fundamental”.

Já o prefeito santista Rogério Santos disse que, embora a cidade abrigue um “grande porto de exportação e importação de commodities, é preciso brigar pela reindustrialização do País. “O Brasil ocupa a 59ª posição no ranking de competitividade”, citou.

Como já havia adiantado para A Tribuna na última semana, Rogério lembrou que, em 2017, Santos foi considerada uma cidade apta a sediar uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) e esse entendimento foi ratificado em 2023, com a Área Continental sendo considerada o local ideal. “O Porto está se modernizando. E esse espaço todo tem que ser ocupado pela indústria. Falar de uma ZPE é falar de valor agregado”.

Em meio aos debates iniciais do Summit Porto-Indústria, o prefeito de Santos sugeriu ainda que Cubatão seja o “carro-chefe” no processo de reindustrialização da Baixada Santista, devido ao seu histórico de sucesso no setor, e voltou a falar em união das gestões municipais. “Que seja Cubatão,

que está preparada, o nosso carro-chefe. Guarujá e Santos têm áreas retroportuárias e o sentimento é de união e metropolização. Não temos que ser o País do futuro, mas o País do presente”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 07/07/2023*

### DEPUTADOS ESTADUAIS DA BAIXADA INCLUEM PORTO DE SANTOS NA PAUTA

Isenção fiscal e terceira pista entre o Planalto e a região foram alguns dos temas lembrados pelos parlamentares

*Por: Ted Sartori*



***Isenção fiscal e terceira pista entre o Planalto e a região foram alguns dos temas lembrados pelos parlamentares Foto: Alexander Ferraz***

O Porto de Santos e todos os assuntos que o cercam estão definitivamente na pauta dos deputados estaduais. Três dos quatro parlamentares que representam a Baixada Santista na Assembleia Legislativa de São Paulo estiveram na segunda edição do Summit Porto-Indústria, realizada na tarde desta quinta-feira (6) no auditório do Grupo Tribuna, e abordaram diferentes pontos de vista a respeito. A ideia era também aproveitar a presença do secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado, Jorge Lima.

"A palavra que ficou aqui clara é competitividade. Levo como lição de casa pra Assembleia Legislativa a questão de isenção fiscal, por exemplo. Temos que conversar com o governador para que haja esse incentivo de modo a atrair novas indústrias pra cá. O governador também já tem pautado bastante a questão da mudança de legislação de navios de contêineres pra mudar de 366 pra 400 metros, estendendo para o canal, para o Porto em Cubatão, e os insumos chegando, sendo processados e preparados para exportação. É um grande avanço. Foram várias ideias e acrescentou bastante. Que a gente tenha isso como prioridade porque o Porto é nossa maior riqueza", afirma o deputado Paulo Corrêa Jr. (PSD).

O deputado Caio França (PSB) chamou a atenção para os problemas vividos por quem depende da Rodovia dos Imigrantes e defendeu a construção da terceira pista. "É um problema caótico. Os carros competem com os caminhões. O processo para que uma nova ligação seja feita tem que começar já, com os investimentos e licenciamentos ambientais a serem obtidos", afirma o parlamentar, pedindo também para que as verbas do Dade (Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias) possam ser usados não apenas em infraestrutura, mas também em eventos.

Já a deputada Solange Freitas (União) também defende esta nova ligação entre o Planalto e a Baixada Santista, desde que, enquanto isso, seja aperfeiçoado o que já existe, sempre de olho nas pessoas.

"Temos que avançar as conversas para que o projeto aconteça e, quanto sair do papel, vai demorar muitos anos, mais de 10. Por essa razão, precisamos melhorar o que a gente tem. Houve um acidente grave na Via Anchieta, em que duas pessoas morreram esmagadas por duas carretas. A rodovia é um ponto importante de escoamento de cargas. O que foi feito para evitar outras tragédias? Já tinha que ser feito no dia seguinte. O Sistema Anchieta-Imigrantes impacta nossa vida. Estamos correndo para melhorar isso, mas todos nós temos que estar envolvidos, vendo os pequenos detalhes para que as coisas aconteçam", analisa.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 07/07/2023*

## BAIXADA SANTISTA PRECISA DE 'OTIMISMO' PARA ATRAIR INVESTIMENTOS, AFIRMA SECRETÁRIO

Jorge Lima diz que região tem imagem negativa, de pessimismo

Por: *Ted Sartori*



**Secretário participou do Summit Porto-Indústria, em Santos Foto: Alexander Ferraz/AT**

O secretário de Desenvolvimento do Estado, Jorge Lima, acredita que a Baixada Santista tem que ser resgatada no aspecto do otimismo.

"A Baixada foi desqualificada, com uma imagem negativa e um pessimismo. Temos uma cultura que tudo lá fora e bom e no Brasil é ruim", afirma Lima, durante o Summit Porto-Indústria, realizado nesta quinta (6) no auditório do Grupo Tribuna.

O movimento, lembra o secretário, vai se refletir no aspecto econômico. "A atração de investimentos está diretamente ligada ao otimismo da região. Campinas cresceu muito por causa disso", exemplifica.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 07/07/2023



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### EMENDA DOS INCENTIVOS DE IPI PARA MONTADORAS DO NORDESTE É REJEITADA NA REFORMA

Se a rejeição da emenda for mantida, as montadoras do Nordeste e Centro-Oeste vão concorrer de forma desigual com as demais instaladas em outras regiões

Por *Ângela Fernanda Belfort*



**A rejeição da emenda pode prejudicar a montadora de veículos instalada em Pernambuco. Foto: Stellantis/Divulgação**

A emenda que pedia a prorrogação por sete anos dos incentivos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as montadoras de veículos instaladas no Nordeste e Centro-Oeste foi rejeitada numa das últimas votações que ocorreram hoje na reforma tributária (PEC 45/2019). A emenda conseguiu 307 votos a favor e 166 contrários. Eram necessários 308 votos para a aprovação. Isso significa que as montadoras das do Nordeste e Centro-Oeste vão concorrer, de forma desigual, com as demais que vão continuar tendo incentivos deste tipo. Da bancada pernambucana, somente o deputado federal Fernando Monteiro (PP) votou contra a emenda.

A rejeição prejudica principalmente os Estados de Pernambuco e da Bahia. A cidade de Goiana, em Pernambuco, tem uma fábrica da montadora Stellantis, que estava planejando um próximo ciclo de investimentos nos próximos cinco anos no Estado. A expectativa era de que estes investimentos alcançassem R\$ 5 bilhões nos próximos cinco anos.



A montadora da Stellantis e os seus fornecedores empregam 14,7 mil pessoas em Pernambuco. Inaugurada em 2015, a montadora tem 38 fornecedores instalados em Pernambuco, incluindo 18 dentro do parque da empresa. A instalação da montadora mudou o perfil das cidades próximas a Goiana, que passaram a ter mais pessoas trabalhando e até melhores índices de educação nas escolas públicas, algumas frutos de programas desenvolvidos pela companhia em escolas públicas da região.

A emenda foi colocada dentro da reforma numa articulação das bancadas de deputados federais, principalmente de Pernambuco, Bahia e Centro-Oeste.

### A futura perda da Bahia

Na última terça-feira (04), o governo da Bahia anunciou a implantação de três fábricas da montadora chinesa Build Your Dreams (BYD) que pretende instalar três fábricas na Bahia para produzir veículos elétricos, incluindo carros de passeio e ônibus, e fazer a produção de lítio, mineral muito usado na fabricação de baterias. O investimento é superior a R\$ 3 bilhões e a expectativa é de que a empresa se instalasse na área que foi da antiga Ford, que deixou de produzir carros na Bahia.

A emenda agora segue para o Senado. A bancada de Pernambuco já iniciou uma articulação pra que ela seja aprovada no Senado. Se isso ocorrer, a emenda deve voltar para ser votada pela Câmara dos Deputados de novo.

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 07/07/2023*

## BNB FECHA SEMESTRE COM CONTRATAÇÕES RECORDES DE R\$ 21 BILHÕES

Segundo o presidente do BNB, Paulo Câmara, os resultados do BNB nos seis primeiros meses superaram as próprias metas internas em R\$ 1 bilhão.

*Da Redação ME*



*Paulo Câmara, presidente do BNB/Foto: BNB*

O Banco do Nordeste (BNB) anunciou nesta sexta-feira, que só nos primeiros seis meses deste ano, contratou R\$ 21,3 bilhões, em toda sua área de atuação, com recursos do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE). Foi o maior volume registrado na história do banco em um primeiro semestre. O segundo melhor resultado foi em 2022, com R\$ 15,8 bilhões contratados. Na comparação entre os dois períodos, o crescimento foi de 34,8%.

O setor de energia e logística levou a maior parte da verba: R\$ 6,5 bilhões. O segundo setor que mais alavancou foi a agricultura, com R\$ 5,1 bilhões, seguida da pecuária, com R\$ 3,3 bilhões, e indústria, com R\$ 2,4 bilhões. Neste ano, o crescimento dos financiamentos para o setor industrial foi de 73% sobre o ano passado. Comércio, com R\$ 1,9 bilhão; serviço, com R\$ 1,7 bilhão, e agroindústria, com R\$ 178 milhões, vêm na sequência.

Segundo o presidente do BNB, Paulo Câmara, os resultados do BNB nos seis primeiros meses superaram as próprias metas internas em R\$ 1 bilhão. "Sabemos que esse momento é de reconstrução da economia. Houve um esforço coletivo para melhoria de processos e avaliação de propostas. Com isso, tenho a certeza de que estamos impactando o desenvolvimento de nossa área de atuação e a vida das pessoas", afirma.

### Recorde em Pernambuco

As contratações do FNE em Pernambuco, durante o primeiro semestre de 2023, também somaram o maior volume da história do Banco do Nordeste no estado: R\$ 3,1 bilhões financiados. Com R\$ 1,15 bilhão a mais que no mesmo período do ano passado, a alta foi de 58,6%.



Na mesma comparação, o setor que apresentou maior crescimento nas contratações foi a indústria. A alta de foi de quase 130%, passando de R\$ 267 milhões para R\$ 612 milhões. A agroindústria, bastante forte no estado, também apresentou alta (84%) fechando o semestre com R\$ 55 milhões contratados.

Segundo o superintendente estadual do BNB em exercício no estado, Marcílio Moraes, o crescimento no crédito foi impulsionado pela atuação das equipes do Banco em contato com os setores produtivos. “Houve um grande envolvimento de todos em conversar e conhecer as necessidades de cada negócio. Conseguimos esse resultado muito satisfatório em aplicar 10% a mais do que a nossa própria meta. Isso demonstra toda a dedicação do BNB em apoiar a economia pernambucana”, afirma.

O FNE é a principal fonte de recursos do BNB. “Esses números demonstram a atenção que o Banco do Nordeste confere a todos os setores pensando de forma estratégica na recuperação consistente da economia. Apoiamos a infraestrutura para atrair novos negócios, a indústria para ofertar insumos para o mercado e no agronegócio para produção de alimentos no meio rural”, explica o presidente do BNB, Paulo Câmara.

### Projeções do BNB

A previsão de contratação do BNB em 2023, somente com o FNE, é de R\$ 38,85 bilhões. Desse total, R\$ 9,14 bilhões devem ir para Bahia, R\$ 5,43 bilhões para o Ceará e R\$ 5,28 bilhões para Pernambuco. As contratações com FNE em 2022 somaram R\$ 32,25 bilhões. Junto a outras fontes de recursos, o BNB injetou na economia de sua área de atuação um total de R\$ 49 bilhões.

O Banco do Nordeste é a maior instituição financeira de desenvolvimento regional da América Latina. Com 292 agências, está presente em mais de dois mil municípios de sua área de atuação, que abrange os nove estados nordestinos e parte de Minas Gerais e do Espírito Santo. O BNB tem como principal fonte de recursos o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE). As políticas de aplicação do FNE são definidas pelo Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MIDR) e pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene).

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 07/07/2023*

## SUDENE APROVA CONSULTA PRÉVIA DA EMPRESA SOLAR SERRITA ENERGIA

A Enerfin do Brasil Sociedade de Energia Ltda, filial brasileira da Elecnor, foi a vencedora do leilão do projeto de Parceria Público-Privada (PPP) do Governo de Pernambuco

*Da Redação ME*



**Reunião da Diretoria Colegiada da Sudene/Foto: divulgação Sudene**

A Sudene aprovou a consulta prévia da empresa Solar Serrita Energia para a implantação de uma usina de geração de energia fotovoltaica em Salgueiro, no Sertão pernambucano. Esse é o passo inicial para que a empresa possa pleitear acesso ao financiamento através de recursos do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), que tem R\$ 1 bilhão disponível para investir neste ano.

Solar Serrita é um complexo de geração de energia do grupo Enerfin do Brasil, que foi a vencedora do leilão do projeto de Parceria Público-Privada (PPP) do Governo de Pernambuco. O objetivo do empreendimento é alcançar uma economia de 20% no custo de energia ao longo dos 28 anos. Na época da assinatura do contrato da PPP, em novembro do ano passado, a previsão era de que a usina ficasse pronta em 36 meses, seguindo o modelo de concessão administrativa de 28 anos.

Ao todo serão atendidas 52 unidades consumidoras das áreas de Saúde (hospitais, prontos de socorros, ambulatorios etc.), Segurança (penitenciárias, presídios e quartéis), Educação (universidades, escolas, centros técnicos etc.), Turismo, Lazer e Cultura (estádio de futebol, museus etc.) e Administração (secretarias).

### **Sudene e FDNE**

“O FDNE é um importante instrumento de financiamento para a indução do desenvolvimento da nossa região, especialmente de setores que foram reduzidos nos últimos anos, como o industrial. É preciso destacar que a Sudene tem desempenhado um papel importante no fomento da produção de energia renovável do Brasil, financiando os empreendimentos. O Nordeste tem hoje 83% da capacidade de produção de energia eólica e solar fotovoltaica instalada no país e nós contribuimos para que isso se tornasse realidade”, afirmou o novo superintendente da Sudene, Danilo Cabral, que toma posse na próxima segunda-feira.

O Brasil é o segundo mercado mais importante do grupo depois da Espanha. Entre os parques instalados do Elecnor no Brasil, estão o complexo eólico no Rio Grande do Sul e o Parque FotoVoltaico São João do Piauí, no Piauí.

Após a aprovação pela Diretoria Colegiada da Sudene, a empresa deve apresentar o projeto do empreendimento a uma instituição financeira federal, como o Banco do Nordeste, o Banco do Brasil, a Caixa Econômica Federal. Feita a análise do banco, a autarquia volta a avaliar o projeto e, então, decide sobre a autorização do financiamento.

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 07/07/2023*

## **DISCUSSÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA EM PRIMEIRO TURNO LEVOU 11 HORAS E TEVE MAIS DE 80 DISCURSOS**

A maioria das críticas à reforma veio da bancada do PL, o maior partido de oposição.

*Da Redação ME*



*Aguinaldo Ribeiro relator da reforma tributaria/Foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados*

O Plenário da Câmara dos Deputados esteve reunido por cerca de 11 horas discutindo a reforma tributária (PEC 45/19) em primeiro turno, do início da sessão pela manhã até a aprovação do texto-base na noite desta quinta-feira (6). No total, foram mais de 80 discursos nesse período.

A simplificação dos tributos sobre o consumo, o fim da guerra fiscal e o imposto zero sobre a cesta básica foram os principais argumentos favoráveis. Já os contrários temem possível aumento de carga tributária e consideram que houve pouco tempo de discussão.

O líder do governo, deputado José Guimarães (PT-CE), afirmou que a aprovação da reforma é uma prioridade do governo Lula. Ele destacou o fim da guerra fiscal, em que cada estado estabelece uma alíquota diferente para atrair investimento. “O texto acaba com a bagunça tributária da guerra fiscal que compromete o equilíbrio federativo”, disse.

Também defensor da reforma tributária, o deputado Luiz Carlos Hauly (Pode-PR) lembrou que o tema é discutido há mais de 30 anos pela Câmara. Ele ressaltou que o sistema atual pune o consumidor e deve ser alterado. “A economia de mercado brasileira é fraudulenta. Uns pagam pouco, outros pagam muito. E, no conjunto, outros não pagam nada, e o povo paga tudo. Todo incentivo fiscal que é feito, quem paga é o consumidor. Toda a inadimplência, quem paga é o consumidor.”

Para o deputado Danilo Forte (União-CE), que falou em nome do União Brasil, consumidores, estados e municípios têm muito a ganhar com o novo sistema. Ele afirmou que o modelo atual possui impostos sucessivos que sacrificam e empobrecem mais a população.

“Nós estamos aqui dando ao Brasil uma resposta muito clara de que a Casa que representa o povo brasileiro está enfrentando este desafio e está construindo uma solução para o maior problema do País”, disse.

O deputado Newton Cardoso Jr (MDB-MG) destacou a mudança da tributação para o município do destino do consumidor final, e não mais na origem. “Estamos construindo um novo Brasil. Os municípios brasileiros serão reconhecidos com a mudança na tributação, da origem para o destino, fazendo com que as nossas diversas regiões brasileiras possam crescer sem precedentes.”

### Críticas à reforma

A maioria das críticas veio da bancada do PL, o maior partido de oposição. O líder do partido, deputado Altineu Côrtes (PL-RJ), disse que a proposta foi a voto sem ter a discussão madura. “Desafio qualquer deputado deste Plenário a dizer que conhece 100% deste texto. Não conhece porque é humanamente impossível”, afirmou.

O Novo também criticou o texto. O deputado Marcel van Hattem (Novo-RS) defendeu uma reforma tributária em que os impostos sejam descentralizados, mas o texto determina a centralização de um dos tributos. “O que nos foi apresentado só resolve, de fato, o primeiro problema, que é o da simplificação. Não há uma trava clara contra o aumento de carga tributária. Também não há uma regra clara que garanta a descentralização e o pacto federativo na íntegra”, disse.

### Unificação

O texto em análise pelo Plenário propõe a criação do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) para substituir o ICMS e o ISS; e da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) para substituir o PIS, o PIS-Importação, a Cofins e a Cofins-Importação.

Caberá ao Conselho Federativo a gestão do Imposto sobre Bens e Serviços. O texto também cria fundos para compensar as perdas de entes federativos, para o desenvolvimento regional e para o combate à pobreza.

A PEC também determina que a cesta básica terá imposto zero. E autoriza a devolução de impostos por meio de cashback.

Fonte: *Mercos Shipping Marítima Ltda*

Data: 07/07/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### DIRETORES DA ANTAQ DEBATEM TRANSIÇÃO ENERGÉTICA COM MEMBROS DA EMBAIXADA DA HOLANDA



Também foi debatido o desenvolvimento da pauta ambiental nos portos e fortalecimento do Grupo de Trabalho Bilateral que trata da logística nos portos

*O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery e o diretor Lima Filho se encontraram com o embaixador da Holanda, André Diessen, e a ministra conselheira, Afke Mulder*

Brasília 07/07/2023 - Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) se reuniram, nesta quinta-feira (6), com membros do



corpo diplomático da embaixada da Holanda para discutir assuntos estratégicos entre os países na busca do desenvolvimento da pauta ambiental e da transição energética nos portos.

O encontro contou com a presença do diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, do diretor da agência Lima Filho e do chefe da Assessoria de Relações Internacionais (ARI) da autarquia, Alexandre Dal Fior. Representando a embaixada estiveram presentes o embaixador, André Diessen, e a ministra conselheira, Afke Mulder.

As discussões giraram em torno do programa Green Ports Partnerships, iniciativa de parceria público-privada (PPP) realizada entre alguns portos brasileiros e o Porto de Roterdã, com o apoio dos governos dos dois países.

A Green Ports Partnership é um programa de três anos, o qual conta com a participação de 15 empresas holandesas, três entidades governamentais, três federações de indústrias, o Porto de Roterdã, e portos brasileiros – Porto de Pecém (CE), Porto do Rio Grande (RS), Porto de Santos (SP) e Porto de Paranaguá (PR).

O programa tem como objetivo principal possibilitar o desenvolvimento sustentável e energia renovável ligada aos portos, entre elas, a energia eólica offshore e onshore, e hidrogênio. As atividades previstas até o momento são workshops técnicos nos formatos online e presencial, dependendo do tema, roundtables e missões internacionais.

A parceria também apoia empresas marítimas holandesas com suas ambições de exportar e investir em empresas brasileiras que gostariam de estabelecer ou expandir seus negócios na Holanda, sempre com o interesse em desenvolver ações inovadoras voltadas à sustentabilidade.

Cabe destacar, que o Brasil já possui um Memorando de Entendimento (MoU) com a Holanda, que tem como objetivo aprofundar a cooperação bilateral nas áreas de portos, transporte marítimo e logística. A ANTAQ configura como uma das entidades responsáveis pela implementação do MoU.

### **Missão Roterdã**

Ainda durante a discussão, a Diretoria da ANTAQ foi convidada a participar de uma missão institucional ao porto de Roterdã que ocorre no âmbito do projeto Green Ports Partnership, ainda este ano.

### **Hidroviás e Agenda Ambiental**

O diretor-geral fez uma apresentação ao embaixador dos Países Baixos no Brasil acerca da agenda ambiental da ANTAQ, com os principais assuntos que estão sendo debatidos na autarquia. Entre eles, os estudos para redução das emissões de carbono e impactos das energias renováveis nos portos brasileiros e a relação porto-cidade.

Os diretores apresentaram também as ações que vêm sendo implementadas voltadas ao fomento das hidroviás brasileiras, como a realização de estudos específicos para a concretização desse modal no país.

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

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

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

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

**Data: 07/07/2023**



### PLATAFORMA DA SENATRAN VAI MONITORAR RESULTADOS DAS AÇÕES DO PNATRANS NOS ESTADOS

Monitora Pnatrans será executado pela Secretaria Nacional de Trânsito e servirá para todas as unidades da Federação e 35 entidades representativas que já firmaram compromisso. o Conselho Nacional de Vistorias Veiculares confirmou apoio nesta quinta (6)



**Conselho Nacional de Vistorias Veiculares aderiu ao Pnatrans nesta quinta-feira (6) - Foto: Vosmar Rosa/MT**

Compromisso para reduzir sinistros graves pela metade em uma década, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) agora conta com um mecanismo para monitorar os resultados obtidos pelo Governo Federal e verificar a conformidade das obrigações assumidas pelos órgãos. O Monitor Pnatrans não só realizará monitoramento periódico dos resultados obtidos como ajudará a intensificar esforços pela redução de mortes e lesões

no trânsito.

Para que os participantes baixem à metade as taxas de morte por grupo de habitantes e por grupo de veículos, os signatários do Pnatrans foram orientados a colocar em prática cerca de 160 ações prioritárias. A estratégia foi traçada pelo Ministério dos Transportes com a participação de mais de 100 especialistas. Até o momento, as 27 unidades da Federação e 35 entidades firmaram esse compromisso.

A mais recente delas, nesta quinta, foi o Conselho Nacional de Vistorias Veiculares (CNVV). Cabe ao CNVV regulamentar todas as empresas credenciadas em vistorias automotivas no país. “Por meio desse instrumento, vamos mostrar o exemplo daqueles entes que estão fazendo suas obrigações e conseguindo resultados, além de apontar aqueles que estão em atraso com suas atribuições”, afirmou o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF**  
**Data: 07/07/2023**



### PORTAL PORTO GENTE

#### O PROJETO HIDROVIÁRIO DO PORTO DE SANTOS PODE VIRAR REALIDADE

*Redação Portogente*

As “Entradas” e “Bandeiras” deram início à penetração no interior do Brasil por meio de rios. É da responsabilidade da autoridade portuária de Santos prover a navegabilidade do rio Casqueiro, que deve ser restabelecida no trecho da ponte dos Barreiros, que o governo do Estado de São Paulo recebe propostas no próximo dia 25, para reformar e construir passagem para o veículo leve sobre trilhos – VLT. A altura atual já não tem calado aéreo para passagem de barcaças com contêiner e, assim, está conflitando com a proposta de construir hidrovias como estrutura logística do porto.

**Veja mais \* Pontes de rodovias estaduais de São Paulo impedem a passagem das hidrovias do Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115487-pontes-das-rodovias-estaduais-de-sao-paulo-impedem-a-passagem-das-hidrovias-do-porto-de-santos-2#:~:text=Trata%2Dse%20de%20um%20horizonte,chilenos%20de%20Arica%20e%20Iquique.>



Um projeto arquitetônico de qualidade e solução adequada de engenharia, com visão multimodal e arte, concilia a implantação da hidrovía do rio Casqueiro com a travessia deste rio pelos modais rodoviário e o ferroviário, sem prejuízo de nenhum dos dois projetos. Como uma obra de referência turística. Esse plano vai ao encontro das metas dos Estudos Hidroviários da Baixada Santista, elaborado em 2001, pela Fundação de Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia – FDTE, com apoio da Secretaria Especial de Portos, da Presidência da República

***Veja ainda \* Hidrovias do Porto de Santos sem planejamento, liderança forte e conhecimento técnico***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115011-hidrovias-do-porto-de-santos-sem-planejamento-lideranca-forte-e-conhecimento-tecnico>

O relatório produzido mostra que a implantação da navegação interior nessa região promove benefícios econômicos e destaca as resistências ao projeto pelas alturas insuficientes das pontes. Por duas razões principais a autoridade portuária de Santos deve ter competência para interferir nessa obra anunciada pelo governo do Estado de São Paulo: garantir altura suficiente das pontes para o trânsito de barcas com contêineres e construir hidrovias nos rios cujas águas correm para o canal do Porto de Santos, como expansão sustentável da atividade portuária.

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

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

Esse debate deve construir um posicionamento único e explícito da comunidade portuária, a partir da própria diretoria da Autoridade Portuária de Santos. Além disso e apesar de ser uma decisão predominantemente técnica, é necessário incorporar a visão e o apoio de prefeitos, vereadores e deputados da região, bem como o próprio governador. Alinhar essas opiniões, favorece o entendimento de que a navegação intraestuarina de carga fomenta a atividade do porto indústria. Assim, gera trabalho, economia regional e desenvolvimento.

***Veja ainda \* Porto de Santos, hidrovias e saci-pererê***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/99870-porto-de-santos-hidrovias-e-saci-perere>

Trata-se de um projeto inovador e adequado à aplicação de novas tecnologias, da produção à movimentação de cargas. Há séculos, esse tipo de transporte é consagrado na Europa e nos Estados Unidos. Apesar de demorados, a Baixada Santista e o Porto de Santos compõem condições satisfatórias para esse projeto. Daí ser necessário definir ações concretas, que explorem plena e adequadamente os seus potenciais. De forma a fazer parte da lista de realizações regionais do ministro Márcio França.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 07/07/2023**

## **PONTES DAS 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 esteve à frente do ministério da Infraestrutura, hoje Ministério de Portos e Aeroportos, o 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. Entretanto, sua nítida preocupação com sua própria ascensão política-partidária, o faz insistir em pautas portuárias festivas e conflitantes com o programa do governo federal. A última, jogada na semana passada, foi anunciar 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 à 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 barcaças com contêineres, atualmente impedidas, devido à falta de altura no calado aéreo das pontes de rodovias estaduais.

***Veja mais \* Aliança investirá U\$ 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 Baixada Santista não consegue desenvolver todo o seu potencial empreendedor com produtividade e sustentabilidade.

O discurso sobre ZPEs do governo do estado só tem sentido se iniciar pela navegação dos rios da região, que totalizam mais de 100 quilômetros de cursos d'água e são relevantes como logística do porto de águas profundas, previsto. Caso contrário é arrulho, para adoçar ouvidos ou para pretensões eleitorais futuras.

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

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 07/07/2023



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – A REFORMA TRIBUTÁRIA E A CORREÇÃO QUE DEVE SER FEITA**

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

A aprovação em primeiro turno do texto da Reforma Tributária pela Câmara dos Deputados, ontem, dia 6, trouxe à tona uma preocupação para os setores portuários, aéreos e de transporte de cargas. A ausência de redução de alíquotas para essas áreas estratégicas da infraestrutura preocupa representantes desses setores, uma vez que isso pode resultar em aumento de custos e impactos negativos nas operações de transporte de cargas no País.

Enquanto o texto da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) apresentado pelo relator Aguinaldo Ribeiro já não contemplava a redução de alíquotas para esses setores, a falta de modificações significativas durante as negociações e a posterior aprovação pela Câmara deixaram claro que a inclusão desses segmentos na reforma não estava no foco das discussões.

A inclusão do setor portuário na redução de 50% dos tributos era uma expectativa compartilhada por representantes e especialistas da área. Houve até mesmo a elaboração de trechos a serem inseridos na proposta, mas tais esforços não obtiveram êxito durante as negociações. No entanto, a esperança dos representantes do setor reside agora no Senado, onde os senadores da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) se comprometeram a atuar em prol dessa causa.

É fundamental que o Governo Federal e o Congresso Nacional reconheçam a importância estratégica dos setores portuários, aéreos e de transporte de cargas para a economia do País. Esses segmentos desempenham um papel crucial no comércio exterior brasileiro e são responsáveis pelo escoamento eficiente de mercadorias, garantindo a competitividade das cargas no mercado global.

A não inclusão desses setores na reforma tributária pode resultar em um aumento significativo dos custos operacionais, impactando diretamente o custo logístico do comércio exterior brasileiro. Além disso, tal ausência pode comprometer a eficiência das operações portuárias, aéreas e de transporte de cargas, dificultando o desenvolvimento econômico e a competitividade do país.

Diante desse cenário, é necessário que a reforma tributária seja ajustada para garantir alíquotas reduzidas para os setores portuários, aéreos e de transporte de cargas. Essa medida é fundamental para evitar um aumento dos custos nas operações de cargas e para preservar a competitividade das empresas brasileiras no mercado internacional.

Caso a reforma tributária não contemple essas alíquotas reduzidas, é fundamental que sejam adotadas outras medidas para evitar prejuízos para esses setores vitais da infraestrutura nacional. E ainda há a necessidade de se manter os benefícios do regime tributário para incentivo à modernização e ampliação da estrutura portuária (Reporto) é uma alternativa viável.

O Brasil não pode abrir mão de sua competitividade no comércio exterior. A inclusão dos setores portuário, aéreo e de transporte de cargas na reforma tributária, entre os segmentos que não terão





de pagar 100% da carga de impostos, é essencial para impulsionar o desenvolvimento econômico, fortalecer a infraestrutura nacional e garantir a eficiência das operações logísticas. É necessário que o Governo Federal e o Congresso atentem a essa demanda e trabalhem em conjunto para garantir um ambiente favorável ao crescimento desses setores estratégicos.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 07/07/2023*

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

#### **REFORMA TRIBUTÁRIA 1**

Tradicional alvo de críticas do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), o governador de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos), recebeu agradecimentos do político ontem, quinta-feira. Em sua conta no Twitter, França destacou a ajuda do titular do Palácio dos Bandeirantes na aprovação da Reforma Tributária na Câmara dos Deputados. E para não perder a oportunidade, sugeriu que Tarcísio se livrasse do “boi gordo acompanhado de ódio”.

#### **REFORMA TRIBUTÁRIA 2**

“Obrigado @tarcisiogdf pelo apoio à aprovação da Reforma Tributária. A César o que é de César!! Livra-te do Boi Gordo”, escreveu Márcio França, complementando a mensagem com a seguinte passagem bíblica: “É melhor ter verduras na refeição onde há amor do que um boi gordo acompanhado de ódio”, de Provérbios 15:17.

#### **BARRETOS 1**

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, quer aproximar o complexo marítimo e seus dirigentes dos usuários do Porto, principalmente dos donos das cargas movimentadas nos terminais locais. Nessa linha, quer que a APS esteja presente em feiras e eventos em vários estados do País. Já está sendo negociada sua participação na edição da Festa do Peão de Barretos (SP) deste ano, que será realizada entre os dias 17 e 27 de agosto, reunindo vários representantes do agribusiness.

#### **BARRETOS 2**

“O Porto de Santos tem de estar onde está sua carga. Tem de estar mais próximo de seus clientes, dos usuários do Porto”, afirmou Pomini, ao comentar sua estratégia durante reunião com empresários do Conselho do Santos Export, na manhã de ontem, dia 6, na filial do Brasil Export e do BE News em Santos (SP).

#### **BARRETINHO**

Ex-diretor de Infraestrutura da Autoridade Portuária de Santos (APS), o engenheiro Arnaldo de Oliveira Barreto está retornando à diretoria da empresa. Hoje, ele assume o cargo de superintendente de Operações Portuárias, na Diretoria de Operações, chefiada pelo também engenheiro e ex-diretor de Infraestrutura da companhia Antônio de Pádua de Deus Andrade. Funcionário de carreira, tendo trabalhado na Companhia Docas de Santos e, depois, na Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, antigo nome da APS), “Barretinho”, como é chamado pelos amigos mais próximos, é considerado por colegas profissionais e empresários do setor como grande conhecedor do cotidiano e da infraestrutura do porto.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 07/07/2023*

### **NACIONAL - REFORMA TRIBUTÁRIA: SETORES DE INFRAESTRUTURA NÃO SÃO CONTEMPLADOS**

Após aprovação do texto, representantes do setor portuário depositam esperanças no Senado

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



**Brasília (DF) 06/07/2023 Comemoração da aprovação em primeiro turno da Reforma Tributária na Câmara dos Deputados. Foto Lula Marques/ Agência Brasil.**

**ERAM NECESSÁRIOS 308 VOTOS PARA O TEXTO SER APROVADO. NO PRIMEIRO TURNO O PLACAR FOI DE 382 VOTOS A FAVOR, 118 CONTRA E TRÊS ABSTENÇÕES. NO SEGUNDO TURNO, FORAM 375 VOTOS FAVORÁVEIS, 113 CONTRÁRIOS E TRÊS ABSTENÇÕES**

O texto da Reforma Tributária, aprovado pela Câmara dos Deputados na madrugada de hoje, dia 7, não contempla três dos principais setores da infraestrutura: portuário, aéreo e de transporte de cargas. A primeira versão da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) sobre o tema, exposta na quarta-feira, dia 5, pelo relator Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), já não falava em redução de alíquotas para essas áreas. E essa ausência foi mantida na versão que recebeu o aval dos deputados nas votações em primeiro e segundo turno. Durante o dia de ontem (6) foram várias as negociações para ajustes, mas as modificações foram poucas.

O texto propõe apenas a redução de 50% do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição sobre Bens Serviços (CBS) sobre os serviços de transporte coletivo rodoviário, ferroviário e hidroviário, de caráter urbano, semi urbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual.

Entre os representantes do setor da infraestrutura, havia a expectativa da inclusão do setor portuário na redução de 50% dos tributos. Especialistas e técnicos da área chegaram até a elaborar trechos para serem inseridos na proposta. O diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, entrou na articulação pelo setor portuário na reforma, mas não obteve sucesso.

De acordo com Jesualdo, a expectativa da contemplação do setor ficou para o Senado. Ele lembrou que os senadores da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) vão atuar pela causa na Casa Alta. Ele apontou que a derrota na Câmara já era prevista “em função de acordos firmados com governadores”.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sergio Aquino, também afirmou que a esperança do setor é a articulação no Senado com os parlamentares da Frenlogi, presidida pelo senador Wellington Fagundes (PL-MT). “Com mais tempo vai ficar evidente o absurdo de não incluir essas atividades logísticas estratégicas”, explicou.

A expectativa dos setores é a extensão da redução da alíquota de 50% no IBS e no CBS para os portos, transportes de cargas e entidades aéreas. O aditamento do regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária (Reporto) para 2027 também foi solicitado na PEC, mas os deputados não acataram. O incentivo fiscal está programado para acabar em 2023.

Caso a medida não seja contemplada na Reforma Tributária, representantes do setor já articulam com o Ministério da Fazenda o envio de uma Medida Provisória ainda este ano para manter o benefício do Reporto. O texto precisa ser encaminhado ao Congresso até a votação da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2024.

### **Votações**

O texto da PEC da Reforma Tributária foi aprovado na Câmara dos Deputados. Eram necessários 308 votos. No primeiro turno o placar foi de 382 votos a favor e 118 contra. Três deputados se abstiveram. No segundo turno, votado já nas primeiras horas de hoje (7), foram 375 votos favoráveis, 113 contrários e três abstenções.

Agora, a proposta segue para o Senado.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/07/2023**

## REGIÃO SUDESTE - PRESIDENTE DA APS BUSCA APOIO DA ALESP

Em reunião do conselho do Santos Export, Anderson Pomini prometeu levar demanda ao presidente da Casa

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



**Anderson Pomini esteve na filial de Santos do Brasil Export e do BE News, onde participou da reunião do conselho do Santos Export e falou de temas ligados ao cais santista. Crédito: Divulgação/Brasil Export**

O presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, segue empenhado em colaborar para a viabilização de uma nova ligação rodoviária entre a Grande São Paulo e o Porto de Santos. Durante participação na reunião do conselho do Santos Export, realizada ontem, dia 6, em Santos, o dirigente

afirmou que irá levar à demanda à Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp). Será, segundo ele, mais uma forma de pressionar o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) para que a nova pista saia do papel.

“Se vocês me permitirem, vou agendar uma reunião com o presidente da Alesp, André do Prado (PL). Ele, sim, tem condições de fazer uma pressão política. Vamos levar esse tema e assim, fazer uma pressão política junto ao governador. E o governador tem interesse. Ele tem zelo, carinho pela região”, disse Pomini durante o encontro promovido pelo Santos Export, principal fórum de debates sobre temas relacionados ao cais santista. A reunião foi realizada na filial de Santos do Brasil Export e do BE News.

O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, falou sobre a preocupação de muitos atores do segmento portuário, uma vez que uma nova ligação demandaria muito tempo.

“Nos reunimos com o Rui (Klein, diretor de Concessões Rodoviárias Estaduais do Grupo EcoRodovias) semana passada. Ele nos passou que, se tudo correr bem, perante o que temos, são dois anos de licenciamento, e cinco anos para a obra. Agora, até lá, como é que ficamos? Vivemos uma situação de colapso em alguns dos locais, e as cargas vão continuar chegando, a produção não vai parar de aumentar. Nossa preocupação é, para um curto espaço, o que estaremos fazendo para tentar resolver isso”, questionou.

O presidente do conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas, compartilhou um pouco da preocupação em torno do tema.

“O que vemos todo dia é que, com qualquer interferência que temos no Sistema (Anchieta-Imigrantes), seja onde for, ele para. Isso demonstra que a gente está muito perto do limite. O que estamos debatendo é o seguinte: precisamos juntar todos os atores, de todas as autoridades responsáveis, e precisamos de uma decisão, temos que ter um horizonte. Esse é um cenário que muito nos preocupa”, analisou.

### Túnel Santos-Guarujá

Outro tema debatido na reunião foi o túnel imerso ligando as margens do Porto de Santos, nas cidades de Santos e Guarujá. Anderson Pomini deu detalhes de sua ida a Brasília na semana passada, onde apresentou o projeto do empreendimento à Casa Civil.



Segundo ele, o Ministério pediu mais informações quanto à viabilidade e o cronograma financeiro das obras de execução do túnel.

“Nos reunimos com a ministra Miriam (Belchior, secretária-executiva da Casa Civil), e ela quis entender o cronograma financeiro; se temos o desejo de fazer a obra no formato com recursos públicos. Abrimos uma planilha em que comprovamos a viabilidade financeira e manutenção, prestigiando outras obras de infraestrutura ligadas ao porto”, disse.

O presidente da APS contou que a Casa Civil vem discutindo detalhes técnicos sobre o projeto, mas que existe a expectativa de que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva faça o anúncio oficial da obra ainda neste mês. Ele reforçou durante a reunião que é possível iniciar os serviços com recursos da própria empresa pública.

“Temos R\$ 2,5 bilhões em conta da Autoridade Portuária e isso é o suficiente para iniciar a obra. Logo na sequência, faremos uma concessão para a administração, gestão e manutenção do túnel, prestigiando a tarifa social. É isso que pretendemos”, disse.

Na opinião de Pomini, a utilização de recursos públicos permite uma maior celeridade no processo de início das obras. Diferentemente do modelo de parceria público-privada (PPP) proposto pelo Governo de São Paulo. Nesse caso, o poder público injetaria recursos ao mesmo tempo em que promoveria a concessão do ativo à iniciativa privada.

De acordo com o presidente do cais santista, o cronograma da Autoridade Portuária prevê início do canteiro de obras entre os meses de maio e junho de 2024 e conclusão prevista para, no máximo, 2029.

Participaram da reunião Fabrício Julião, CEO do Brasil Export; José Roberto Campos, presidente do conselho Nacional do Brasil Export; Ricardo Molitzas, presidente do Conselho do Santos Export; Bruno Orlandi, secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos; além de conselheiros e representantes de empresas do segmento portuário.

### **Convites**

Ao final do encontro, Fabrício Julião convidou Pomini para participar do Centro-Oeste Export, que vai ser realizado nos dias 7 e 8 de agosto, em Sorriso, no Mato Grosso. Além disso, o presidente da Autoridade Portuária recebeu o convite para integrar a segunda missão do Grupo Brasil Export em Singapura, no final do ano.

### **QUADRO**

Outros projetos destacados por Anderson Pomini:

#### **Perimetrais**

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou que a obra da Avenida Perimetral da Margem Esquerda, lado Guarujá, foi incluída no PAC, na ordem de serviços estimados em R\$ 500 milhões. Os editais serão lançados em breve e reafirmou que as melhorias estão no plano de metas da APS. Sobre a perimetral em Santos, a APS já tem um contrato firmado, no qual a empresa pediu reequilíbrio contratual em razão de questões técnica e ambiental.

#### **Museu**

O presidente da APS disse que a reinauguração do equipamento turístico tem sido um sucesso. Ele revelou que há pretensão de transferir o museu para a área do Valongo após a revitalização.

#### **Valongo**



Anderson Pomini disse que a APS fez uma cessão temporária dos armazéns 1, 2 e 3, para que haja uma conexão com os armazéns 4, 5 e 6 que foram cedidos à Prefeitura. “Estamos encontrando um formato para que uma empresa privada faça a restauração do 1, 2 e 3, e nosso calendário é que, em junho do ano que vem, já esteja funcionando toda aquela área”, comentou.

### STS 10

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS) garantiu que o complexo marítimo implantará um novo terminal de contêineres no Cais do Saboó, o STS10, mas sua área deve ser reduzida. O plano original da APS era utilizar todo Cais do Saboó para a nova instalação. Mas alguns lotes devem ser ocupados por outros empreendimentos. Uma parte dessa região tende a ser destinada ao novo terminal de passageiros do Concais (que sairá da região de Outeirinhos, onde tem operado nas últimas décadas). E o terminal Ecoporto, localizado no Saboó, deve ter seu arrendamento renovado, permanecendo no local. “Nós teremos o STS 10, ainda que em um formato um pouco menor. Essa foi a orientação do ministro (de Portos e Aeroportos) Márcio França. O Porto está fazendo um estudo sobre qual melhor formato, considerando a possibilidade de manutenção do Ecoporto e (o novo terminal do) Concais”, afirmou.

### Dragagem

Pomini revelou que a APS está minutando os editais para a dragagem de 15 metros. O presidente reiterou que tem um desejo e defende que o contrato seja firmado por dez anos, e não de cinco anos, como é regrado na legislação. “Achamos mais apropriado de dez pois teríamos condições melhores de exigir da empresa vencedora obras de contenção na origem”. O atual contrato vence em março do ano que vem.

### ***Pomini passa a integrar o conselho do Santos Export***



Ao término da reunião, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, convidou o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, a integrar o Conselho do Santos Export, já formado por autoridades e empresários ligados ao cais santista. Pomini aceitou, destacando ser “uma honra” fazer parte do colegiado.

Na sequência, ele recebeu do presidente do conselho, o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas, o pin do Brasil Export como conselheiro.

Maior fórum de debates sobre portos, logística, transportes e infraestrutura, o Brasil Export conta com 20 conselhos, integrados por especialistas, executivos e agentes públicos. Cada um deles é voltado a debater os desafios dos setores de infraestrutura relacionados a uma região ou um estado do País, a outras nações ou a uma agenda temática. O do Santos Export tem como foco, como o próprio nome indica, os projetos para o desenvolvimento do cais santista.

O presidente da APS também recebeu das mãos do presidente do Conselho do Brasil Export, José Roberto Campos, um exemplar de sua biografia. O livro “Consultor singular, um homem plural” foi lançado pela Brasil Export Biografias.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/07/2023

## REGIÃO SUDESTE - SANTOS RECEBE RECURSOS DA PETROBRAS E PROMETE OBRAS

Estatal assinou termo de medidas compensatórias com o município no valor de R\$ 34 milhões

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



**Segundo o prefeito Rogério Santos, atendendo pedidos da APS, parte dos recursos será destinada a melhorias e obras de drenagem e pavimentação na área industrial da Alemoa Crédito: Isabela Carrari/Prefeitura de Santos**

A Prefeitura de Santos assinou com a Petrobras o Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e Compensatórias (Trimmc). A partir desse acordo foi feito o depósito de R\$ 34 milhões no Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Santos (Fundurb). A quantia é a contrapartida compensatória dos impactos da implantação do Terminal Aquaviário de

Santos – Transpetro, no bairro Alemoa. De acordo com o município, parte dos recursos será destinada a obras de infraestrutura e pavimentação na região portuária.

O valor repassado surge a partir do imposto de impacto de vizinhança do terminal da Transpetro, localizado na poligonal do Porto de Santos. A intermediação para a transferência de valores foi feita pela Autoridade Portuária de Santos (APS). A cerimônia de assinatura do acordo, inclusive, foi realizada ontem, dia 6, na sede da empresa pública que administra o complexo portuário.

“A Autoridade Portuária foi chamada a participar, tendo em vista que a obra foi instalada e executada em área portuária. Além disso, nós, como Autoridade Portuária, fizemos todos esses cálculos, com as métricas utilizadas de acordo com a lei municipal, e chegamos a esse valor. Em um futuro, quando do reequilíbrio do contrato entre a Petrobras e a APS, este será descontado. Ou seja, a Petrobras tem um crédito com a Autoridade Portuária para compensação futura”, explicou Anderson Pomini, presidente da APS.

A Prefeitura de Santos já ordenou um pacote de obras e melhorias para a cidade que serão feitas com essa quantia. Segundo o prefeito Rogério Santos (PSDB), atendendo pedidos da APS, parte dos recursos será destinada a melhorias e obras de drenagem e pavimentação na área industrial da Alemoa, por onde passam caminhões que acessam e deixam o Porto de Santos.

“Na rua que pertence ao município, a Augusto Scaraboto, precisamos fazer um projeto de drenagem, assim como na Alemoa industrial. Além disso, tem todo um sistema semafórico que será modificado e ampliado. Isso vai ajudar muito (a reduzir) o gargalo naquela região”, comentou.

Segundo Pomini, as futuras obras têm influência positiva direta no Porto. “Nosso combinado com a Prefeitura é que parte desse valor fique vinculada às operações portuárias, tendo em vista o nosso Trimmc”, ressaltou.

De acordo com o prefeito, a quantia será repassada para projetos nas áreas sociais, de políticas públicas, saúde, esportiva, de turismo e lazer.

A solenidade reuniu autoridades municipais, estaduais e federais. A Petrobras foi representada por Bruno Ebecken, gerente geral de Transporte Terrestre e Armazenagem.





Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 07/07/2023

**NACIONAL – SUL EXPORT 2023 – 10 E 11 DE JULHO – CURITIBA - PR**  
DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

**SUL EXPORT 2023**  
11 DE JULHO 16H30 - CURITIBA - PR  
Local: Bourbon Curitiba Hotel & Suites

**PAINEL**  
Iniciativas dos operadores logísticos e portuários e demandas dos embarcadores de carga

PRESENCAS CONFIRMADAS

**Osmani de Castilho Ribas**  
Diretor-Superintendente Administrativo da Portonave

**Marcelo Saraiva**  
CEO da Brado Logística

**André Maragliano**  
Diretor da ATEXP

**Jerônimo Goergen**  
Presidente da Associação dos Cerealistas do Brasil

**Jesualdo Silva**  
Diretor-Presidente da ABTP

Programação atualizada diariamente no site do Brasil Export:  
[forumbrasilexport.com.br/eventos/sul-export/](http://forumbrasilexport.com.br/eventos/sul-export/)

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

**BE NEWS**

**E MUITO MAIS AUTORIDADES E LIDERANÇAS EMPRESARIAIS**

Logos of sponsors and partners: ABTP, ATEXP, Cargill, CNT, FERTISANTA, GALLOTTI, GreenIntra, iPORT, Jan De Nul, BRASIL EXPORT, Una, MODALOG, MULTIELOG, GORELL TERMAIS, Piacentini, PORTONAVE, PORTOS DO PARANÁ, PRACTICAGEM DO BRASIL, SANVO BRASIL, TIL, bossa, BE NEWS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 07/07/2023

## REGIÃO SUDESTE - SANTOS GANHARÁ BOULEVARD COM RECURSOS DA FIPS

Segundo presidente da APS, repasse será uma contrapartida do consórcio das Ferrovias Internas do Porto de Santos

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



O projeto apresentado prevê uma espécie de boulevard, a partir da Rua XV de Novembro, para a área do Valongo, entre os armazéns 3 e 4, próximo ao futuro Parque Valongo Crédito: Reprodução/Prefeitura de Santos

**A PASSARELA TERÁ SEU INÍCIO NO FINAL DA RUA XV DE NOVEMBRO, NO CENTRO DE SANTOS. NO LOCAL HÁ UM IMÓVEL ABANDONADO, QUE SERÁ APROPRIADO PELA PREFEITURA**

Foi apresentado ontem, dia 6, em Santos, o projeto de um novo empreendimento que fará parte da revitalização do Centro Histórico. Trata-se de uma passagem, a partir da Rua XV de Novembro, para a área do Valongo, entre os armazéns 3 e 4, próximo ao local onde será implantado o Parque Valongo. A ideia é que o espaço sirva como um boulevard, pelo qual munícipes e turistas poderão transitar.

O projeto foi exibido durante a solenidade de assinatura do Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) entre a Prefeitura de Santos e a Petrobras, realizado na sede da APS.

Com valores que não foram informados, os recursos para a implementação dessa nova passagem serão de responsabilidade do consórcio da Fips (Ferrovias Internas do Porto de Santos), também a partir de contrapartidas do contrato firmado com a Autoridade Portuária de Santos.

“A Fips, em razão das suas obras e obrigações assumidas, assumiu diversos compromissos que denominamos contrapartidas. Obras relacionadas à infraestrutura portuária, neste caso, a conexão com o nosso Parque Valongo”, disse o presidente da APS, Anderson Pomini, referindo-se ao espaço na área portuária que será revitalizado pela Prefeitura. “Estabelecemos o projeto, apresentamos o modelo e o local, e a Fips concordou”, prosseguiu o mandatário.

Pomini procurou explicar o fato de o custo da obra não ter sido divulgado. “Quando a Fips assinou esse termo de compromisso, dentre eles a implementação dessa passarela ao Parque Valongo, não se definiu valores, mas apenas e tão somente a obrigação”.

A passarela terá seu início no final da Rua XV de Novembro. No local há um imóvel abandonado, que será apropriado pela Prefeitura.

“Essa passarela é praticamente um boulevard, saindo da XV de Novembro, conectando com todos os projetos que estamos revitalizando no Centro Histórico”, disse o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/07/2023**

## REGIÃO SUDESTE - PARQUE VALONGO: APS DÁ INÍCIO ÀS OBRAS DE LIMPEZA

A Autoridade Portuária de Santos (APS) deu início ontem, dia 6, às obras de limpeza do espaço onde será implantado o projeto Parque Valongo, no Centro Histórico de Santos.

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



**Crédito: Leopoldo Figueiredo/BE News**

Os trabalhos começaram logo pela manhã, com a pintura da via de acesso da Avenida Perimetral, no lado direito, além dos antigos armazéns, do 1 ao 8. Os serviços deverão terminar em outubro.

Esse espaço que receberá o Parque Valongo foi cedido em abril pela APS à Prefeitura de Santos. O projeto prevê acesso ao canal do porto, novo mobiliário, áreas de contemplação, espaço para eventos, atividades esportivas, de lazer e culturais.

Com investimento de R\$ 15 milhões, repassados pela multinacional chinesa Cofco International Brasil, o Parque Valongo tem sua conclusão estimada para junho do ano que vem.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/07/2023**



### ESPAÇO ABTRA - PÍLULAS DE AFC: O PORTAL ÚNICO E O CATÁLOGO DE PRODUTOS DO COMÉRCIO EXTERIOR

Por MILENA CASTRO DA [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

Estamos aqui de novo pra falar do Portal Único do Comércio Exterior. Nunca é demais insistir que esse portal é o guichê único de interação do setor privado com o Poder Público para operacionalizar no Brasil as orientações do Acordo de Facilitação do Comércio (AFC), firmado pelos países-membros da Organização Mundial do Comércio (OMC). Pra ilustrar o seu alcance e complexidade, vamos detalhar alguns de seus vários módulos. Um deles é o Catálogo de Produtos, um grande banco de dados, baseado na codificação NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul), contendo as descrições técnicas de todos os produtos que podem ser importados. Agora, ao solicitar uma licença para importar um produto – o que, aliás, é feito em outro módulo, o LPCO, que emite todas as autorizações necessárias –, o dono do produto passa a se beneficiar de algumas facilidades. Ele não precisa mais, como antigamente, descrever novamente o produto a cada importação, bastando ir ao Catálogo de Produtos e selecionar o item desejado. Esse catálogo vai sendo preenchido à medida que as importações vão ocorrendo e o primeiro a importar um produto que não está na lista insere a descrição de forma colaborativa. A partir dali os demais que desejarem importar o mesmo produto apenas o selecionam no catálogo. Iniciativa, sem dúvida, fundamental para desburocratizar e agilizar o comércio exterior!

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/07/2023



### AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

#### PROPOSTA BUSCA BLINDAR ENCOMENDAS DE NAVIOS NOS ESTALEIROS NACIONAIS

Frente parlamentar avalia alternativas para elaborar um marco legal da indústria naval no segundo semestre

Por Gabriela Ruddy Hanrikson de Andrade Gustavo Gaudarde Gabriela Ruddy, Hanrikson de Andrade 1 outro(s)  
7 de julho de 2023 Em Congresso, Mercado offshore, Petróleo e gás



Brasília e Rio – Uma das propostas apresentadas à nova frente parlamentar da indústria naval prevê a criação de um regime patrimonial e de simplificação tributária para encomendas de navios, embarcações e plataformas de petróleo no Brasil.

A intenção é elevar a segurança jurídica de contratos firmados com estaleiros nacionais e, assim, criar medidas para blindar as embarcações e os clientes de eventuais crises que impactem a conclusão das obras – como ocorreu no passado.

Cria o chamado regime de afetação de patrimônio, aplicável à execução de contratos de construção naval. Os detalhes da proposta foram antecipados no político epbr, serviço exclusivo para empresas da agência epbr.

Sob esse regime, os estaleiros ficam obrigados a garantir a separação contábil e o texto prevê até mesmo a criação de sociedades de propósito específico (SPE).

Os estaleiros ficariam legalmente obrigados a assegurar que as parcelas pagas ao longo da prestação do serviço não sejam utilizadas em outras obras.

Evitaria, por exemplo, uma alavancagem desproporcional à capacidade financeira, ameaçando o fluxo de caixa que, em um eventual desequilíbrio, pode comprometer a execução dos contratos.

Na pior das hipóteses, há mecanismos para evitar que o ativo em posse dos estaleiros, como embarcações semiacabadas ou insumos entregues para determinados contratos, tornem-se alvos de credores em longas disputas por recuperação judicial. Facilitaria a transferência do contrato para outro fornecedor, por exemplo.

### **Parlamentares avaliam marco setorial para o segundo semestre**

A minuta de um projeto de lei foi entregue à frente parlamentar da indústria naval, coordenada por Alexandre Lindenmeyer (PT/RS) essa semana, por Sérgio Bacci, que assumiu como presidente da Transpetro em abril.

Precede o cargo do executivo na subsidiária e não se trata, portanto, de uma proposta com aval institucional da Petrobras. Um grupo que envolve Bacci, entidades e consultores trabalhou no texto por cerca de um ano.

Sérgio Bacci foi vice-presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), entidade que representa os estaleiros. Além de secretário de Fomento e Ações de Transportes do Ministério dos Transportes no primeiro governo Lula.



Como antecipado com exclusividade pela epbr na semana passada, a companhia pretende voltar a contratar navios no Brasil a partir de 2024.

*Alexandre Lindenmeyer (PT/RS) foi prefeito de Rio Grande, que conviveu com a crise do setor naval (Foto: Pablo Valadares/Câmara dos Deputados)*

### **Simplificação tributária**

O regime traria benefícios para os estaleiros. A minuta prevê, por exemplo, uma regra para a encomenda servir como garantia para contratação de crédito, além de limites e a necessidade de aval de entidades financiadoras para determinadas operações.

A esperança é que o aumento da segurança possa acelerar, assim, a redução do custo dos financiamentos – e, ao cabo, a retomada das obras no Brasil.

Na tributação, a minuta propõe a criação de um regime especial simplificado com alíquota unificada de 2% para recolhimento de IRPJ e CSLL.

Além de reduzir os custos com gestão tributária, busca-se também evitar uma discussão sobre perda de arrecadação com o Ministério da Fazenda, com uma carga tributária na média da apuração no regime geral, sobre lucro real.

A minuta também se limita à regulação da tributação sobre a renda dos estaleiros, sem entrar no mérito da reforma em curso no Congresso Nacional, da cobrança sobre bens e serviços.

### **Plano de trabalho previsto para agosto**

A proposta tampouco esgota a pauta setorial, mas é uma peça da tentativa de construção de um marco legal para a indústria naval, que pode ser apresentado em um ou mais projetos de lei, segundo o parlamentar.

A intenção de Lindenmayer é levar todas as ideias aos parlamentares da frente, da qual fazem parte membros de partidos de oposição ao governo Lula, para buscar interesses em comum.

O parlamentar afirmou à epbr que uma prioridade será a requalificação de mão de obra. No auge, o setor chegou a superar 80 mil empregos formais, segundo Sinaval; hoje, mal passa dos 20 mil.

A frente pretende fechar a agenda de trabalho até 15 de agosto e ter os textos prontos no segundo semestre legislativo.

Segundo o deputado, na ordem do dia, estão o escoamento da produção da produção agrícola e o desenvolvimento de hidrovias; e o financiamento de exportações, mirando o mercado do Hemisfério Sul, o que inclui máquinas e equipamentos.

“As propostas e sugestões de modificação [da legislação] serão analisadas, esse é um diálogo que nós vamos fazer antes de endossar ou não o projeto”, diz. “Uma das prioridades agora é a requalificação de recursos humanos. Temos uma mão de obra numerosa que deixou a indústria naval por falta de atualização, essas pessoas precisam ser requalificadas”.

Durante o lançamento da frente, diversas entidades citaram a necessidade de rever a BR do Mar, programa aprovado pelo Congresso Nacional, por iniciativa do então ministro da Infraestrutura, o atual governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos).

Além de facilitar o afretamento de embarcações estrangeiras, a BR do Mar reduziu o adicional de frete, uma cobrança regulada pela Antaq e direcionado ao Fundo de Marinha Mercante (FMM), fonte de capital para construção de navios e estaleiros.

Lindenmayer foi prefeito de Rio Grande (RS), que possui um polo naval e está no primeiro mandato como deputado federal. O estaleiro ERG, na cidade, chegou a ser desativado e retornou em 2021 com serviços de manutenção.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**  
**Data: 07/07/2023**

## DESCARBONIZAÇÃO DA MATRIZ ELÉTRICA BRASILEIRA

É benéfica a expansão do setor elétrico brasileiro com energia renovável, e a inserção de novas tecnologias de geração e armazenamento, avaliam Luana Gaspar, Rafael Kelman e Lucas Okamura

**Por E+ Transição Energética 7 de julho de 2023 Em A transição explicada, Energia solar, Eólica, Setor elétrico, Transição energética**



**Tanque de armazenamento de hidrogênio associado a geração eólica e solar (Foto: Alexander Kirch/Shutterstock)**

O Brasil apresenta uma posição privilegiada para a transição energética. O alto nível de renováveis em sua matriz elétrica resulta em baixas emissões e cria as condições ideais para permitir a descarbonização por meio da eletrificação e produção de produtos com baixa pegada de carbono.

Ainda há, contudo, incertezas sobre o futuro dessa matriz, com políticas impulsionando o aumento da participação de combustíveis fósseis e o maior crescimento de demanda pela eletrificação da economia.



Estudo recente da consultoria PSR para o Banco Mundial, que fez parte do Relatório sobre Clima e Desenvolvimento para o País, mostra que é possível o setor elétrico alcançar zero emissões, mesmo com o aumento de demanda elétrica decorrente da transição energética.

Neste artigo, elaborado a convite do Instituto E+ Transição Energética, apresentamos os principais cenários para a expansão do setor elétrico brasileiro até 2050 considerados no estudo:

- Business as Usual (BaU) – Cenário de referência, sem considerar políticas de descarbonização;
- Descarbonização profunda do setor elétrico (DDPS) – Cenário com meta de atingir zero emissões no setor elétrico até 2050.
- Cenário de Alta Eletrificação (HES) – Cenário com meta de zerar emissões e um aumento significativo de carga devido à eletrificação de outros segmentos da economia (indústria, transporte e produção de hidrogênio verde – H2V).

Para cada um desses cenários, foi obtido o plano de expansão do sistema elétrico, utilizando os modelos da PSR OptGen (planejamento da expansão), SDDP (operação do sistema) e Time Series Lab (cenários de geração renovável).

A partir dessa cadeia de modelos foi possível determinar a expansão ótima do sistema que minimize o valor presente do custo de investimento mais o valor esperado do custo de operação, respeitando o atendimento à carga total e restrições operativas do sistema.

### **Sem políticas de descarbonização**

O cenário BaU considera um aumento de demanda em quase duas vezes entre 2021 e 2050. Essa demanda adicional é atendida principalmente pela expansão das fontes eólica onshore e solar (centralizada e distribuída), de 46 GW e 92 GW, respectivamente, até 2050.

Há também um pequeno crescimento de hidrelétricas e biomassa e a entrada dos 8 GW de térmicas a gás natural inflexíveis estabelecida na Lei de capitalização da Eletrobras (Lei 14.182/2021).

Esse cenário já conta com a inserção de novas tecnologias no sistema, como eólicas offshore e usinas hidrelétricas reversíveis (UHRs).

Os projetos eólicos offshore começam a entrar depois de 2040, quando a tecnologia se torna economicamente competitiva de acordo com premissas adotadas pelo estudo. As UHRs também entram no final do horizonte, porém seu intuito é prestar serviços de flexibilidade para o sistema.

A entrada é tardia e reduzida, pois assume-se que as hidrelétricas existentes teriam capacidade de prover esta flexibilidade operativa. Esta hipótese pode estar otimista, considerando-se as restrições hidráulicas nas bacias hidrográficas. Se assim for, a entrada das UHRs seria antecipada e seu montante aumentado.

### **Net Zero 2050**

Para o cenário DDPS, com o objetivo de atingir zero emissões em 2050, foi proibida a entrada de novas usinas térmicas a combustível fóssil, que já não estejam em construção, e foi considerado que as existentes seriam desativadas após o término do contrato de fornecimento.

Para compensar a saída dessas térmicas, o modelo selecionou mais energia eólica onshore, dado seu alto fator de capacidade e complementaridade sazonal com as hidrelétricas. O sistema resultante foi 99% renovável e 1% nuclear, atingindo a meta de zero emissões.

### **Menor custo total**

Ao contrário do esperado, esse cenário resultou em custos totais menores (cerca de 15%) do que o cenário BaU.

A construção de ativos de geração renovável e transmissão para escoar energia principalmente do Nordeste para o Sudeste implica maiores custos de investimento, porém diminui o custo de operação ao reduzir o uso de combustíveis fósseis.



Além disso, uma parte significativa da economia de custos operacionais resulta da não construção dos 8 GW obrigatórios de usinas térmicas.

### **Cenário de Alta Eletrificação**

A mesma premissa de descomissionamento térmico adotada para o DDPS foi utilizada no cenário HES. Como esperado, os investimentos são significativamente maiores, dado que a carga elétrica em 2050 atinge um valor 50% maior do que a carga do cenário BaU, pela maior eletrificação da economia e produção de H2V.

Esse cenário admite uma inserção bem maior de eólicas onshore e solar, além da entrada mais agressiva de eólica offshore e UHRs, que apresentam, respectivamente, 28 GW e 39 GW de capacidade instalada em 2050.

Por fim, o cenário também admite a entrada de térmicas offshore em plataformas do pré-sal que funcionam com gás associado e injetam o CO2 produzido de volta no campo, representando uma térmica de baixo carbono.

### **Maior custo incremental**

Esse cenário apresentou um custo total para o setor elétrico 53% maior do que o DDPS, ou seja, há um custo incremental maior de eletrificar outros setores da economia.

No entanto, considerando a redução no uso de combustíveis fósseis devido à eletrificação e as receitas da exportação de H2V, o valor presente dos custos totais do HES é apenas 12% maior.

Os resultados mostram o benefício econômico em expandir o setor elétrico brasileiro com energia renovável e sua capacidade de atender à demanda adicional de eletrificação e produção de H2V, com a inserção de novas tecnologias de geração e armazenamento.

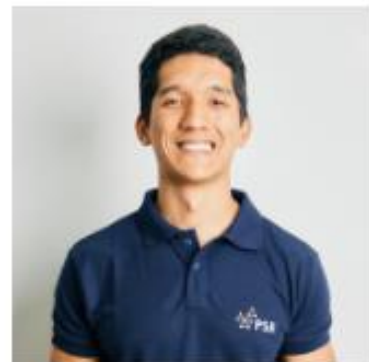
Os principais desafios, portanto, para atingir a descarbonização do setor elétrico não são técnicos, porém institucionais, reforçando a necessidade de ter um planejamento energético eficiente, livre do impacto de políticas desalinhadas com os interesses público e ambiental.



Luana Gaspar



Rafael Kelman



Lucas Okamura

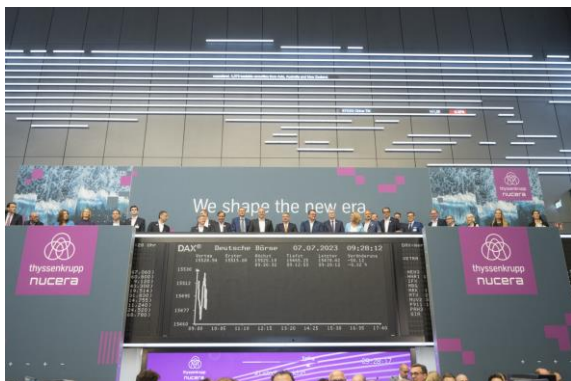
1. Luana de Souza Gaspar, especialista em Descarbonização e ESG da PSR (Foto: Divulgação)
2. Rafael Kelman, diretor Executivo da PSR (Foto: Divulgação)
3. Lucas Yukio Okamura Ribeiro, consultor na área de Planejamento Energético da PSR (Foto: Divulgação)

Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 07/07/2023

## **THYSSENKRUPP LANÇA IPO DE DIVISÃO DE HIDROGÊNIO NA ALEMANHA**

Receita bruta do IPO, de cerca de € 526 milhões, será investida na thyssenkrupp nucera, fornecedora de plantas de eletrólise

Por epbr 7 de julho de 2023 Em Empresas, Hidrogênio, Internacional



### ***IPO da thyssenkrupp nucera na bolsa de Frankfurt (Foto: Divulgação)***

BRASÍLIA — A thyssenkrupp lançou, nesta sexta (7/7), a listagem de sua divisão de hidrogênio verde, a thyssenkrupp nucera, na Bolsa de Valores de Frankfurt (Prime Standard).

Segundo a companhia, a receita bruta do IPO, de cerca de € 526 milhões, será investida no crescimento do negócio dedicado ao fornecimento de plantas de eletrólise. Sujeito à alocação de mais ações para

estabilizar preços (opção “greenshoe”), o grupo manterá uma participação de pelo menos 50,2% do negócio.

“Alcançamos nosso objetivo e lançamos com sucesso nosso negócio de hidrogênio em um ambiente de mercado de capitais desafiador. Isso dá à empresa espaço financeiro suficiente para crescer ainda mais e expandir sua posição de liderança no mercado de produção do hidrogênio verde”, comemorou Miguel Ángel López Borrego, CEO da thyssenkrupp AG.

“Estamos convencidos do potencial considerável de desenvolvimento da thyssenkrupp nucera e apoiaremos o crescimento da empresa, que é essencial para a descarbonização de muitas indústrias no longo prazo. O IPO também é um passo importante no processo de transformação de todo o grupo”, completa.

Durante o IPO, mais de 30 milhões de ações foram disponibilizadas, das quais mais de 26 milhões eram novas, com preço fixado em € 20 por ação. A capitalização de mercado da thyssenkrupp nucera é de cerca de € 2,53 bilhões.

O fundo soberano da Arábia Saudita (PIF) e um fundo do banco francês BNP Paribas garantiram uma parte substancial do volume da emissão e estão atuando como investidores. A parceira de joint venture, De Nora, manterá uma participação de pelo menos 25,9% na thyssenkrupp nucera, sujeita à alocação de mais ações para estabilizar o preço das ações.

### **Eletrólise em larga escala**

O foco da nova companhia será a produção em larga escala de eletrólise alcalina da água (AWE). Com isso, a thyssenkrupp nucera espera atingir cerca de € 700 milhões em receitas no ano fiscal de 2023/24.

A empresa, que já é líder mundial em tecnologias para produção de H<sub>2</sub>V — com mais de 600 projetos que totalizam 10 GW de capacidade instalada em eletrolisadores –, possui uma carteira de pedidos no valor de cerca de € 1,4 bilhão.

Os novos projetos contratados têm uma capacidade combinada e instalada de eletrólise de mais de 3 GW:

- uma das maiores plantas de eletrólise planejadas do mundo, localizada na Arábia Saudita, com capacidade de mais de 2 GW;
- uma planta de 200 MW para a Shell, no Porto de Roterdã, na Holanda;
- e uma planta de 700 MW para uma siderúrgica na Suécia.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 07/07/2023



## JORNAL O GLOBO – RJ

### REFORMA TRIBUTÁRIA: ALÍQUOTA-BASE DE IMPOSTO SOBRE CONSUMO NO PAÍS PODERÁ SER A MAIOR DO MUNDO, APONTA ESTUDO

Levantamento aponta que a taxa no país tende a se aproximar e pode até superar à praticada na Hungria, de 27%, a maior entre os países da OCDE

Por Carolina Nalin — Rio



**Câmara aprova reforma tributária — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo.**

Uma alíquota-base superior a 25% sobre o consumo, conforme previsto no Imposto Sobre Valor Agregado (IVA) diante da aprovação da Reforma Tributária, tende a fazer com que o Brasil tenha, se não o maior, um dos maiores IVA do mundo.

É o que aponta o levantamento feito pelo Bichara Advogados, com base em dados de países-membros da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Pelos cálculos do escritório de advocacia, a alíquota deverá se aproximar à praticada na Hungria, que tem taxa de 27%, a maior entre os países da OCDE.

O imposto unificado sobre consumo é adotado em 174 países do mundo, segundo informações da Tax Foundation, numa avaliação de que a unificação reduz custos administrativos. Entre os países com taxa mais alta estão Hungria, com 27%, e Dinamarca, Noruega e Suécia, com 25%. Em países como Espanha, Alemanha, Reino Unido e Chile, as taxas giram em torno de 19% e 21%.

#### Imposto sobre Valor Agregado (IVA) em países-membros da OCDE

● Alíquota (em %)

 Hungria	27	 Estônia	20
 Dinamarca	25	 França	20
 Noruega	25	 Eslováquia	20
 Suécia	25	 Reino Unido	20
 Finlândia	24	 Chile	19
 Grécia	24	 Colômbia	19
 Islândia	24	 Alemanha	19
 Irlanda	23	 Turquia	18
 Polônia	23	 Israel	17
 Portugal	23	 Luxemburgo	17
 Itália	22	 México	16
 Eslovênia	22	 Nova Zelândia	15
 Bélgica	21	 Costa Rica	13
 República Tcheca	21	 Austrália	10
 Letônia	21	 Japão	10
 Lituânia	21	 Coreia do Sul	10
 Holanda	21	 Suíça	7,7
 Espanha	21	 Canadá	5
 Áustria	20	<b>Média</b>	<b>19,2</b>

Fonte: OCDE

Entre as grandes economias, o único país que não adota o IVA é o Estados Unidos, onde a cobrança é subnacional.

#### Benefícios fiscais devem elevar alíquota-base

A proposta defendida pelo governo, pelas contas de Bernard Appy, secretário extraordinário da Reforma Tributária do Ministério da Fazenda, já estimava que o IVA brasileiro teria uma das maiores alíquotas do mundo. Era previsto uma alíquota de 25%, de forma a compensar a arrecadação dos tributos extintos, mas ainda sem considerar os benefícios aprovados na reforma.

#### IVA em países da OCDE — Foto: Criação O Globo

Com as mudanças no texto, incluindo a redução de alíquotas para alguns segmentos e majoração para outros, a tendência é que o IVA supere os 25%.

Murilo Allevalo, sócio do Bichara Advogados,

avalia que a concessão de benefícios fiscais provavelmente resultará em aumento da alíquota de referência. Ele explica, contudo, que o texto estabelece que a redução de alíquotas seja acompanhada de estimativa de impacto no valor da alíquota de referência:

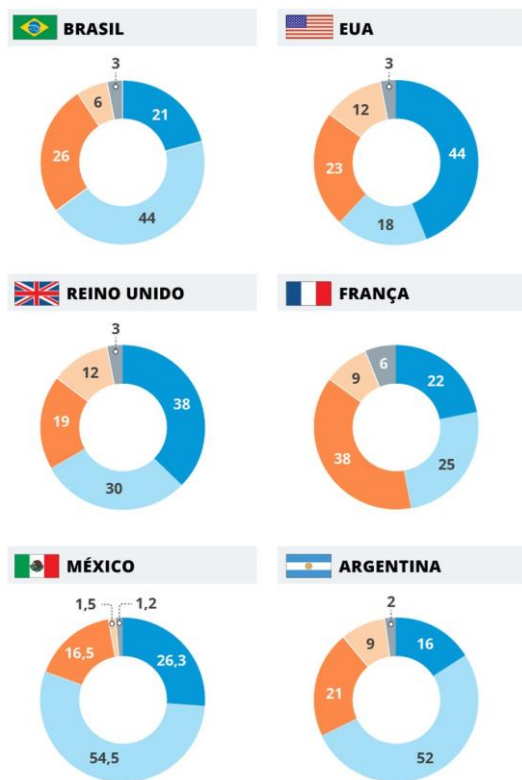
— Ocorre que não se sabe exatamente qual será a alíquota de referência. Ela será estipulada pelo Senado Federal com base nos dados de arrecadação, os quais nunca foram disponibilizados. O mais próximo que temos agora é um estudo do Appy que estipula alíquota de referência em 25%, mas sem considerar qualquer incentivo fiscal. Com os benefícios previstos, é provável que ela aumente e se torne o IVA mais alto do mundo — afirma o advogado.

Gustavo Brigagão, sócio do Brigagão, Duque Estrada Advogados, também avalia que a alíquota de referência seja ainda maior para suportar as renúncias fiscais estabelecidas no projeto da reforma tributária:

### Composição da Arrecadação

em %

Renda    Consumo    Contribuições sociais  
Propriedades    Outros



Fonte: OCDE

— É uma consequência natural. Conforme afirmado por representantes de grandes municípios, estudos projetavam, antes da aprovação do novo texto ontem, uma alíquota média efetiva de 29,1% (bem superior, portanto, à alíquota de referência de 25%). Com todas as renúncias citadas, essa alíquota média será ainda maior — afirma.

### Arrecadação — Foto: Criação O Globo

Luiza Lacerda, sócia da área Tributária do BMA Advogados, lembra que, pela ideia declarada da Reforma Tributária, o valor da alíquota deve ser pensado com cuidado para não gerar perda de arrecadação ou aumento na carga tributária, que já é muito elevada.

### Risco de aumento de preços e pejetização

Na visão de Allevato, do Bichara Advogados, os principais riscos que um IVA significativamente elevado podem trazer são o aumento de preços sobre o setor de serviços e o aumento da pejetização.

Reforma Tributária: Cigarro e bebidas pagarão mais imposto

— Ainda que se alegue que o imposto será suportado pelo consumidor final, podemos acreditar que nem todos os setores prestadores de serviços conseguirão repassar a majoração do tributo no preço e provavelmente terão que reduzir margem.

Ele continua:

— Outro risco é o aumento da pejetização. Como a contribuição sobre a folha de salários não gera crédito, é melhor contratar uma pessoa jurídica prestadora de serviços do que firmar um contrato de emprego. O IBS recolhido pela pessoa jurídica prestadora será passível de creditamento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/07/2023

## CÂMARA APROVA PROJETO QUE DÁ AO GOVERNO VANTAGEM EM JULGAMENTOS NO CARF; TEXTO VAI AO SENADO

Projeto dá ganho ao governo em casos de empate no 'tribunal' da Receita  
Por Manoel Ventura — Brasília





### **Sessão da Câmara dos Deputados — Foto: Zeca Ribeiro / Câmara dos Deputados**

A Câmara dos Deputados aprovou nesta sexta-feira o projeto de lei que altera as regras de votação do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf). O projeto dá ao governo vantagem em julgamentos que terminarem empatados no órgão, que é o tribunal administrativo da Receita. A proposta segue agora para o Senado.

A aprovação é uma vitória do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, que tem o texto na sua agenda prioritária para recuperar as contas públicas. No mesmo dia, Haddad viu a Reforma Tributária defendida por ele também ser aprovada pelos deputados.

O texto do Carf estava travando a votação de outra proposta, a do arcabouço fiscal, que ainda depende da chancela final da Câmara depois da aprovação do Senado. A votação do arcabouço, por sua vez, só deve ocorrer em agosto.

Reforma foi aprovada em dois turnos nas votações que ocorreram na Câmara dos Deputados, em Brasília.

O ministro da Fazenda se reuniu mais cedo com líderes da Câmara e com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), para acertar a votação. O projeto é discutido depois de a Câmara concluir a votação da reforma tributária.

### **Voto de qualidade**

A versão aprovada na Câmara manteve o voto favorável ao governo quando houver empate nas decisões do tribunal administrativo que julga causas tributárias. É o chamado voto de qualidade. Desde 2020, o empate entre os julgadores beneficia o contribuinte.

O relator, deputado Beto Pereira (PSDB-MS), entretanto, acolheu um acordo entre o governo e a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) que exclui as multas e juros cobrados dos contribuintes quando o julgamento for favorável ao Fisco pelo voto de qualidade.

Tido como prioritário, o tema chegou ao Congresso como projeto de lei enviado pelo Executivo com urgência constitucional. As mudanças propostas pela equipe econômica podem gerar uma arrecadação de até R\$ 50 bilhões nas contas públicas. Não foram feitas estimativas, porém, após a nova versão do texto do deputado Beto Pereira.

Pereira retirou um dos pontos que preocupavam técnicos da Fazenda. Inicialmente, ele havia permitido que auditores da Receita firmarem acordos tributários com os contribuintes antes da inscrição na dívida ativa. Esse é um ponto que vinha gerando críticas especialmente de procuradores da Fazenda Nacional, pois se trata de dívidas "recuperáveis", ou seja, que poderiam ser pagas sem necessidade de acordo.

### **Refis retirado**

Durante a votação, a Câmara derrubou uma espécie de "Refis" que fora inserido no texto. A justificativa dos relator é que o assunto precisava ser mais bem discutido. Quem aderisse ao programa teria a multa perdoadada e terá descontos nos juros, além do parcelamento da dívida. A Fazenda tinha resistência a esse ponto.

### **Bancada ruralista**

Um dos motivos para as negociações estarem travadas era resistência da bancada ruralista, representada pela Frente Parlamentar do Agronegócio (FPA). Há um temor entre os parlamentares



de o texto abrir uma brecha para pagamento retroativo de débitos tributários decididos no Carf, especialmente de produtores rurais. Por isso a posição contra da bancada ruralista.

O relator do projeto, então, três demandas da FPA, em acordo com a Fazenda. Ele acatou em seu parecer um dispositivo que veda a execução de garantia antes do trânsito em julgado da medida judicial, ou seja, da decisão final. A garantia é apresentada pelas empresas para recorrerem da decisão no Carf no Judiciário. Atualmente, de acordo com tributaristas, em muitos casos em que há sentença de primeira instância desfavorável à empresa, a Procuradoria Geral da Fazenda Nacional (PGFN) já tenta executar a garantia antes do trânsito em julgado.

Ele também colocou entendimentos favoráveis a cooperativas agrícolas e a produtores de sementes no projeto. São dois assuntos que estavam sendo discutidos no Carf e que poderiam prejudicar esses produtores.

Deputados do Centrão também cobravam mais "empenho" do governo para garantir a votação.

### **Benefícios para bons pagadores**

O projeto de lei também acata uma sugestão do governo e cria um "plano de conformidade" que será executado pela Receita. A ideia é premiar boas empresas, que estejam regulares no seu pagamento de impostos e informações cadastrais.

Essas empresas terão alguns benefícios, como procedimentos de orientação tributária e aduaneira prévia, possibilidade de não aplicação de eventual penalidade administrativa, concessão de prazo para o recolhimento de tributos devidos sem a aplicação de penalidades, e redução de multa em pelo menos um terço, além de atendimento preferencial em processos e serviços.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 07/07/2023*

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

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **REFORMA TRIBUTÁRIA: EMENDA 'CAVALO DE TROIA' AUTORIZA ESTADOS A CRIAR NOVO TRIBUTOS; ENTENDA**

Mudanças atendiam a diversos pedidos e setores e até mesmo o governo Lula

*Por Adriana Fernandes, Mariana Carneiro e Bianca Lima*

BRASÍLIA - A proposta de reforma tributária aprovada na madrugada desta sexta-feira, 7, na Câmara dos Deputados autoriza os Estados e o Distrito Federal a criarem um novo tributo local para financiar investimentos até 2043. A autorização foi incluída na "emenda aglutinativa" apresentada em plenário durante a votação.

Essa emenda atendia a diversos pedidos de setores e até mesmo do governo Lula. Apelidada de "Cavalo de Troia", tem 34 páginas e artigos que beneficiam de igrejas a montadoras de automóveis.

Permite, por exemplo, que governadores criem uma contribuição sobre produtos primários e semielaborados que são produzidos nos seus Estados. Esse tipo de contribuição, até agora, era prerrogativa da União.

Para o tributarista Luiz Bichara, do escritório Bichara Advogados, a emenda cria uma competência constitucional nova, dando autorização para que os Estados criem tributos novos. Seria, diz, um "descompromisso" da própria Proposta de Emenda à Constituição (PEC) aprovada na Câmara com a manutenção da carga tributária.



### **Comemoração da aprovação da Reforma Tributária na Câmara dos Deputados Foto: Lula Marques/ Agência Brasil**

“Certamente estamos diante de um dispositivo que vai onerar exportações”, disse. “Amanhã os Estados poderão tributar com essa nova contribuição petróleo, energia, minério...”, ressaltou.

A PEC da reforma tributária também ampliou a imunidade tributária de “templos de qualquer culto”, incluindo nessa imunidade também “suas organizações assistenciais e beneficentes”, na contramão da tentativa da Receita Federal

feita nos últimos anos de diminuir essas isenções.

### **Veja os principais pontos**

1. Ampliação da imunidade tributária de “templos de qualquer culto” para “entidades religiosas, templos de qualquer culto, incluindo suas organizações assistenciais e beneficentes”;
2. Criação das novas hipóteses de alíquotas reduzidas em 60% do novo imposto: produtos e insumos aquícolas, atividades desportivas e cibersegurança
3. Volta do Programa emergencial de retomada do setor de eventos (Perse);
4. Isenção ou alíquota zero para reabilitação urbana de zonas históricas e reconversão urbanística;
5. Obrigatoriedade para que o Ministro da Fazenda compartilhe dados e informações, inclusive protegidas por sigilo fiscal, para cálculo das alíquotas de referência pelo Senado;
6. O Fundo de Compensação de Benefícios Fiscais, previsto na reforma, também se aplicará às montadoras e fabricantes beneficiárias de incentivos fiscais de IPI do Programa Rota 2030, que ficam prorrogados até 2032;
7. Criação de competência estadual para criar contribuição sobre produtos primários e semielaborados até 2043.

Fonte: *O Estado de São Paulo* - SP

Data: 07/07/2023

## **QUEM GANHA, QUEM PERDE E O QUE MUDA NO JOGO POLÍTICO APÓS VOTAÇÃO DA PEC 45 DA REFORMA TRIBUTÁRIA**

Aprovação na Câmara expôs quem teve força para aprovar proposta de emenda à Constituição  
*Por Levy Teles*

BRASÍLIA - Principal pauta do governo federal no Congresso Nacional neste começo de mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, a reforma tributária mudará significativamente o regime fiscal nacional e também teve grandes efeitos políticos.

Por 382 votos a favor e 118 contrários no primeiro turno e 375 votos a favor e 113 contrários no segundo turno, a proposta de emenda à Constituição (PEC) foi aprovada na madrugada desta sexta-feira, e passará por análise de destaques antes de ir ao Senado.

Veja quem ganha e quem perde politicamente com a aprovação da reforma:

### **Quem ganha**

#### **Tarcísio de Freitas**

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos) assumiu o ônus de fraturar o grupo de apoio ao ex-presidente Jair Bolsonaro ao apoiar a reforma tributária, mas aparece como um dos protagonistas na aprovação e desponta como um dos principais líderes políticos do País.



Tarcísio se articulou com a base do seu partido para fechar questão favorável à reforma tributária e com deputados do PL, de Bolsonaro para mudar a ideia dos parlamentares do partido sobre o tema. “O governador Tarcísio foi muito correto com o tratamento da PEC e é um amigo que precisa ser preservado”, disse Arthur Lira (PP-AL), em um telefonema ao ex-presidente na noite da quinta-feira.



***Tarcísio falhou em convencer os deputados do PL a votarem a favor da reforma tributária e se desgastou com os bolsonaristas, mas a proposta avançou mesmo assim. Foto: ASCOM PL***

Antes da votação, Tarcísio se encontrou com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e disse “concordar com 95%” do texto da reforma. Bolsonaro afirmou ter ficado “chateado” com o posicionamento do seu ex-ministro da Infraestrutura e também foi criticado pelo deputado Ricardo Salles (PL-SP), ex-companheiro de Esplanada. “Se tem um lugar no Brasil que não tem um governo de direita, é

o governo de São Paulo”, disse o ex-ministro do Meio Ambiente.

“Não sou 95%, sou 100% contra a reforma tributária do PT”, ironizou o deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP).

### **Arthur Lira**

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), dedicou todos os principais esforços da Casa para a aprovação da reforma. Primeiro, dedicou esta semana inteira para votar pautas da agenda econômica; segundo, adotou uma interpretação do regimento que permite que PECs possam ser votadas já que não é um projeto de lei — neste momento os PLs estão travados até que a proposta do Conselho Administrativo sobre Recursos Fiscais (Carf), matéria ainda controversa na casa, seja votada.

Em terceiro lugar, a articulação de Lira com governadores, prefeitos e deputados garantiu a aprovação da reforma tributária com folga. Durante a votação, ele adotou uma postura inusual e discursou de pé no plenário da Câmara, o que mostrou o protagonismo dele na discussão. “(Lira) Foi



***Em gesto inusual, Lira discursou de pé no plenário da Câmara em defesa da reforma tributária; esforço do presidente da Casa garantirá que ele possa cobrar a fatura do trabalho ao governo em breve. Foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados***

Agora, Lira poderá cobrar a conta deste esforço. O Centrão articula para assumir o controle de ministérios, conquistar mais cargos em estatais e autarquias e garantir o repasse de emendas. A primeira pasta na mira é o Turismo, que deverá demitir Daniela Carneiro para dar espaço a um nome do

União Brasil. Celso Sabino (PA) é o nome mais provável. O grupo ainda almeja os vastos orçamentos da Saúde e do Desenvolvimento Social, mas enfrentam a resistência de Lula.

O governo liberou emendas polpudas para garantir a aprovação: foram R\$ 2,1 bilhões empenhados apenas nesta primeira semana de julho e R\$ 5,3 bilhões em emendas Pix apenas nesta quarta-feira, 5. Esse tipo de recurso é indicado por deputados e senadores e enviado por Estados e municípios sem transparência e fiscalização.



### Fernando Haddad

Fora dos holofotes, Haddad aproveitou os bastidores para negociar a aprovação da reforma tributária. A articulação de Haddad rendeu elogios de Lula. “(Haddad) vem tendo muita paciência, conversando com as pessoas, fazendo as negociações que têm que ser feitas”, afirmou o presidente. Haddad vai ser uma extraordinária surpresa neste País na área econômica.”

Lula ainda disse que não precisou entrar no “corpo a corpo” para a aprovação da matéria no Congresso por causa do trabalho do ministro da Fazenda. “O Haddad está jogando bem. Se ele fosse jogador de futebol e tivesse convocação da seleção agora, certamente ele seria convocado para a seleção”, elogiou Lula.



**Ao lado de Haddad, Tarcísio disse estar '95% favorável' à reforma tributária; ambos se enfrentaram ao governo de São Paulo em 2022. Foto: Diogo Zacarias/Ministério da Economia**

Em um dos momentos mais relevantes na negociação da reforma, Haddad apareceu ao lado de Tarcísio, seu rival na disputa ao governo de São Paulo, para mostrar o apoio de ambos à pauta. O episódio provocou furor nos bolsonaristas.

### Lula

Ao longo do primeiro semestre um tema era praticamente unanimidade entre os petistas como prioridade para o governo: a aprovação da reforma tributária. E assim acabou por acontecer. O próprio presidente reconhece que o texto “não é o ideal”, mas é o fruto da correlação de forças entre Executivo e Legislativo.

Como resultado dessa correlação, Lula aprovou uma reforma que, após 35 anos de tentativas infrutíferas, finalmente foi aprovada. E no seu governo, que recebia críticas de todos os lados sobre a incapacidade de articulação com o Congresso Nacional.

### Quem perde

#### Jair Bolsonaro

Durante uma reunião dos deputados do PL antes da votação da reforma tributária, Bolsonaro interrompeu Tarcísio, que defendia a postura favorável à reforma, para falar que o partido poderia derrubar a proposta. “Pessoal, se o PL estiver unido, não aprova nada”, disse o ex-presidente. Resultado: um em cada cinco deputados do PL votou a favor da reforma mesmo assim, e, mesmo se não houvesse dissidências na bancada, a PEC passaria mesmo assim.

Bolsonaro tenta se manter como força política mesmo após se tornar inelegível por oito anos após decisão do TSE, ter uma bancada heterogênea que ainda vota em pautas do governo, e corre o risco de ser ofuscado por Tarcísio de Freitas, um dos vitoriosos por capitanear o apoio à reforma.



**'Pessoal, se o PL estiver unido, não aprova nada', disse Bolsonaro, em reunião de partido. Um em cada cinco membros da bancada votaram a favor ainda assim. Mesmo se todos os 99 deputados votassem contra, a reforma tributária passaria. Foto: Partido Liberal**

Assim como fez com sua esposa, Michelle, Bolsonaro disse que Tarcísio ainda “não é experiente” para participar de uma eleição presidencial em 2026, mas é o governador de São Paulo e o

governador de Minas Gerais, Romeu Zema, que deverão herdar o voto bolsonarista no próximo pleito ao Executivo federal.

### Bolsonarismo

O bolsonarismo foi a grande força contra a reforma tributária na Câmara. Mesmo sendo o partido com o maior número de deputados – 99 – e estando dissolvido em parlamentares de outras legendas, a força do grupo não gerou nenhum risco na aprovação da reforma tributária. No primeiro turno, foram 382 votos a favor e 118 contrários; no segundo turno, 375 votos a favor e 113 contrários. Era preciso o mínimo de 308.

No discurso Lira lembrou que apoiou Bolsonaro nas eleições, mas lembrou que o povo brasileiro está cansado do radicalismo. “Não nos deixemos, também, levar pelo radicalismo político. O povo brasileiro já está cansado disso”, disse. “As eleições já ocorreram, os vitoriosos estão no poder. Lembro a vocês que meu candidato perdeu a eleição presidencial. Deixemos as urnas de lado. Voltemos nossos olhos para o povo brasileiro.”

### Menções na rede

Levantamento da Quaest aponta que foi Haddad quem mais recebeu menções positivas nas redes sociais proporcionalmente, com 78%. Seguem ele Lira, com 63% e Lula, com 58%.

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, dividiu sentimentos e ficou com 49% de citações positivas ante 51% de citações negativas. O ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) sai como grande derrotado, com 71% de menções negativas.

Foram analisadas 5,3 milhões de menções sobre a reforma tributárias no Twitter, no Facebook e no Instagram.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 07/07/2023*

## STF FAZ MAIORIA PARA DERRUBAR PENDURICALHO HISTÓRICO DE PROCURADORES E PROMOTORES

No Plenário Virtual, em meio ao recesso judiciário, seis ministros votaram para derrubar privilégio do Ministério Público garantido em resolução do ‘Conselhão’, criada há 17 anos; texto trata de manutenção de ‘vantagens pessoais’ àqueles que exerceram cargos de direção, chefia ou assessoramento em algum momento da carreira

*Por Pepita Ortega*



**A estátua da Justiça, em frente ao Supremo Tribunal Federal. Foto: Dida Sampaio / Estadão**

O Supremo Tribunal Federal deu início aos trabalhos do Plenário Virtual no recesso judiciário formando maioria para derrubar um penduricalho do Ministério Público - os chamados ‘quinto’, ‘décimo’ e ‘opção’ pagos a integrantes do órgão. Os termos se referem a ‘vantagens pessoais’ cedidas àqueles que exerceram cargos de direção, chefia ou assessoramento em algum momento da carreira, sendo que eles seguiram recebendo tais vencimentos mesmo após deixarem tais

funções.

O entendimento dos ministros do STF contraria interesses e apelos das principais entidades dos procuradores e também do Conselho Nacional do Ministério Público, o ‘Conselhão’. E sinaliza o destravamento de uma discussão no Tribunal de Contas da União que pode resultar em ordem para que procuradores e promotores devolvam valores aos cofres públicos. Mas a classe já ensaia uma contraofensiva no Supremo.



A ação que o Supremo analisa durante este recesso judiciário de 2023 chegou à Corte máxima há 17 anos. Ela foi subscrita pela Advocacia-Geral da União e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva ao final de seu primeiro mandato, em dezembro de 2006. Na ocasião, a AGU era chefiada por Álvaro Augusto Ribeiro Costa.

No centro da ação está uma resolução do Conselho editada em julho daquele ano. A norma contestada permitiu que os integrantes mais antigos do MP recebessem, além dos subsídios, valores referentes a funções de chefia que exerceram em alguma etapa da carreira.

Atualmente só é permitido que eles recebam o adicional enquanto ocupem cargos de direção, chefia ou assessoramento. Anteriormente esse valor extra era incorporado ao contracheque - e é esse o ponto central da ação que se arrasta no STF.

O caso foi inicialmente encaminhado para o gabinete do então ministro Joaquim Barbosa, em meio ao recesso de fim de ano - aquele 2006.

Depois, o processo - à época em versão física apenas -, passou por um périplo na Corte máxima até chegar ao gabinete da então presidente Ellen Gracie. Em razão da 'relevância' do tema, a ministra deixou de apreciar o pedido liminar - mantendo os repasses até uma decisão de mérito da Corte - e encaminhou o caso para análise direta do Plenário.

A ação, no entanto, só começou a ser julgada em novembro do ano passado, 16 anos depois de ser protocolada. A análise foi suspensa em duas ocasiões, por pedidos de vista dos ministros Luiz Fux e Dias Toffoli. Agora, o processo ficará em julgamento durante todo o recesso judiciário.

A sessão virtual de análise do tema só encerrará depois de o Supremo retomar os trabalhos, em agosto. O término do julgamento está marcado para o dia 7 daquele mês.

### **O que são os quintos, décimos e opções?**

Os termos 'quinto', 'décimo' e 'opção' se referem a vantagens pessoais incorporadas aos vencimentos de procuradores e promotores que exerceram cargos de direção, chefia ou assessoramento.

Esse benefício é pago aos integrantes do MP que preencheram requisitos para recebê-lo antes de dezembro de 1998 - ano da reforma administrativa do governo FHC que acabou com a incorporação do penduricalho.

Tais vantagens eram batizadas de 'quintos' ou 'décimos' em razão do volume de recursos incorporados aos vencimentos dos membros do Ministério Público. Por exemplo, se um procurador exercesse o cargo de chefia poderia ter um 'quinto' ou um 'décimo' - do adicional somado a seu vencimento base, depois de exercer tal função por um período específico.

Já a 'opção' está ligada aos integrantes do Ministério Público Federal. Antes da criação da Advocacia-Geral da União, em 1993, as funções do órgão eram exercidas pelos membros do MPF. Quando a AGU foi instituída, os procuradores puderam optar: migravam de carreira, para a Procuradoria, de uma vez por todas; ou escolhiam permanecer no regime anterior, ou seja, seguindo nos quadros do Ministério Público Federal, mas com a possibilidade de advogar em processos que não sejam movidos contra a União.

### **Inconstitucionalidade**

O relator do caso no STF, Luís Roberto Barroso, defende que o Supremo declare inconstitucional a resolução do CNMP - o texto foi editado em 2006, estabelecendo que o 'quinto', o 'décimo' e a 'opção' que já eram recebidas por integrantes do MP poderiam continuar a ser pagas, à parte dos holerites. Ainda liberava o pagamento de um adicional de 20% para quem tivesse se aposentado antes de 1998, no último nível da carreira no MP.

Ao Supremo, Lula e Álvaro Augusto Ribeiro Costa sustentaram que a resolução do Conselho afronta o 'princípio republicano' que 'impõe a vedação aos privilégios' e serve como 'norte para caracterizar, como válidos ou não, eventuais acréscimos e gratificações à parcela mensal única dos agentes públicos'.

A Procuradoria-Geral da República, cujo titular também preside o CNMP, se manifestou contra a ação da AGU. Na ocasião, alegou-se que a norma estaria de acordo com a Constituição uma vez que as 'vantagens pessoais' seriam submetidas, assim como os subsídios, ao teto constitucional do funcionalismo - os vencimentos dos ministros do STF.

Entidades representativas do MP acompanharam a manifestação da PGR. Em 2007, a Associação Nacional dos Procuradores da República, Associação Nacional dos Procuradores do Trabalho, Associação Nacional do Ministério Público Militar e a Associação do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios argumentaram que a incorporação das 'vantagens pessoais' deveria ser reconhecida como 'direito adquirido' dos procuradores e promotores.

Ao analisar o caso, Barroso ressaltou que a Constituição proíbe o 'acréscimo de qualquer espécie remuneratória ou de vantagens pessoais decorrentes do exercício regular do cargo'.

O posicionamento foi acompanhado pelos ministros Edson Fachin, Luiz Fux, Alexandre de Moraes, Dias Toffoli e Cármen Lúcia.

O voto de Barroso propõe a fixação da seguinte tese. "A incorporação de vantagens pessoais decorrentes do exercício pretérito de função de direção, chefia ou assessoramento, bem como o acréscimo de 20% ao cálculo dos proventos de aposentadoria para aqueles que se aposentam no último nível da carreira, afrontam o regime constitucional de subsídio."

### **Devolução de valores**

A decisão do Supremo sobre o tema é aguardada em meio a muita expectativa pelo Ministério Público não só em razão da palavra final sobre as 'vantagens pessoais', mas também por causa de um desdobramento do tema no Tribunal de Contas da União.

Em 2015, a Corte de Contas viu 'irregularidade' no pagamento dos 'quintos' e determinou que o MP cobrasse de seus integrantes valores eventualmente pagos como 'vantagens pessoais'.

Segundo o acórdão, seriam cobrados os valores recebidos pelos procuradores nos últimos cinco anos.

As entidades da classe recorreram e o tema voltou à pauta do TCU em abril. O Tribunal de Contas suspendeu a determinação sobre devolução de valores 'recebidos indevidamente', até uma nova discussão pelo colegiado, após o julgamento do STF.

### **Contra-ataque**

Com a maioria instalada no STF para derrubar o benefício, o Ministério Público já ensaia uma reação nos bastidores, em especial com o objetivo de impedir a devolução de dinheiro.

As associações de classe devem ingressar com recurso na Corte máxima para que os ministros modulem a decisão, ou seja, estabeleçam a data de conclusão do julgamento como 'marco' - ou seja, que os procuradores e promotores não tenham que devolver os valores que receberam ao longo desses anos.

Um dos principais pontos levantados no esboço do contra ataque é o fato de a ação já tramitar há mais de 16 anos no Supremo. A classe deseja que, caso os 'quintos' sejam derrubados de vez - como o Supremo sinalizou - que eles sejam cortados da folha, mas que a decisão não seja retroativa.



### **CÂMARA DÁ NOVA VITÓRIA A HADDAD E APROVA PROJETO DO CARF APÓS IMPASSE E NEGOCIAÇÃO DE CARGOS**

Proposta foi aprovada de forma simbólica; deputados barraram espécie de 'Refis' para contribuintes que confessassem de forma espontânea débitos tributários

*Por Giordanna Neves e Iander Porcella*

A Câmara dos Deputados deu nova vitória ao ministro da Fazenda, Fernando Haddad, ao aprovar nesta sexta-feira, 7, de forma simbólica, o projeto de lei que retoma o chamado "voto de qualidade" no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf). Os deputados ainda vão analisar destaques (tentativas de mudanças no texto-base) antes de a proposta ser enviada ao Senado. A matéria, que é um dos trunfos da equipe econômica para aumentar a arrecadação e cumprir as metas de resultado primário do arcabouço fiscal, virou barganha política nos últimos dias.

Deputados queriam um aceno concreto do Palácio do Planalto com a entrega de ministérios ao Centrão, depois da aprovação da reforma tributária. Mais cedo, o ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, disse que o governo está aberto a discutir a entrada de outras forças políticas na Esplanada. Ele foi à Câmara negociar o Carf com o presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), e líderes partidários. Padilha confirmou que houve uma conversa por telefone nesta sexta entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e Lira.

Haddad também se reuniu nesta sexta com Lira e lideranças da Casa. Na quinta-feira, o ministro da Fazenda foi à residência oficial da Câmara negociar o texto. Durante o fim de semana, o chefe da equipe econômica já havia entrado em campo, com ligações aos deputados para convencê-los a aprovar o projeto.

O Carf é o tribunal que julga conflitos tributários entre a Receita Federal e os contribuintes. Até 2020, existia o chamado "voto de qualidade", um desempate a favor do Fisco nos julgamentos. Naquele ano, o Congresso derrubou o dispositivo, que foi retomado em janeiro deste ano pelo governo Lula, por meio de uma Medida Provisória. A MP venceu sem ser votada pelos deputados, mas Haddad elaborou um projeto de lei com urgência constitucional com o mesmo conteúdo.



***O primeiro vice-presidente da Casa, Marcos Pereira (Republicanos-SP), presidiu a sessão que discutiu o projeto do Carf Foto: Luis Macedo/Câmara dos Deputados***

O relator da proposta, Beto Pereira (PSDB-MS), retomou o "voto de qualidade", mas excluiu as multas cobradas aos contribuintes em caso de derrota, como estabelecido por acordo firmado entre o governo e a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB).

O deputado, contudo, manteve a regra atual sobre o chamado "limite mínimo de alçada" para acesso ao Carf. Hoje, podem recorrer ao tribunal contribuintes cujo valor da ação em disputa seja a partir de 60 salários mínimos. O governo tentou alterar esse piso para mil salários mínimos na MP, com objetivo de reduzir o número de casos julgados pelo tribunal, mas o relator discordou da alteração.

Pereira reconheceu que a elevação do limite de alçada reduziria o tempo de tramitação dos processos administrativos, mas reforçou ser necessário garantir o princípio do contraditório e da ampla defesa previsto na Constituição. Como compensação, o deputado incluiu no relatório uma instância inferior de julgamento na Receita Federal nas Delegacias de Julgamento (DRJs), com a possibilidade de sustentação oral do contribuinte.

**Disputa Receita x PGFN**



No parecer apresentado nesta sexta, o relator retirou a possibilidade de a Receita Federal firmar transações com os contribuintes na cobrança de créditos tributários não inscritos em dívida ativa da União. A inclusão dessa medida na versão anterior do relatório havia gerado uma insatisfação por parte da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), única autorizada hoje a realizar esse tipo de procedimento.

De acordo com Pereira, ficou decidido que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva enviará posteriormente um projeto de lei à Câmara para regulamentar essas transações tributárias.

### **Dispensa de garantia**

Atualmente, ao terminar o processo administrativo no Carf com decisão favorável à União, as empresas podem recorrer da decisão no Judiciário, mas deve apresentar garantia de execução fiscal, com valor não apenas da dívida principal, mas também de multas, juros sobre multas e dívida e encargos legais. O valor da obrigação tributária, de acordo com especialistas, praticamente triplica ao chegar no Judiciário.

Por isso, o relator determinou que contribuintes com capacidade de pagamento estão dispensados a apresentar valores como garantia ao ingressarem com processos judiciais. Segundo o texto, a capacidade de pagamento será medida considerando-se o patrimônio líquido realizável da empresa, desde que o contribuinte apresente relatório de auditoria independente sobre as demonstrações financeiras e relação de bens livres e desimpedidos para futura garantia do crédito tributário, em caso de decisão desfavorável em primeira instância.

### **Acordo com bancada ruralista**

O relator também acatou em seu parecer uma proposta defendida pela Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) que veda a antecipação de garantia, ou seja, antes do trânsito em julgado da medida judicial, em qualquer situação. O texto diz que as garantias “somente serão liquidadas, no todo ou parcialmente, após o trânsito em julgado de decisão de mérito em desfavor do contribuinte, ficando vedada a sua liquidação antecipada”.

Atualmente, de acordo com tributaristas, em muitos casos em que há sentença de primeira instância desfavorável à empresa, a PGFN já tenta executar a garantia antes do trânsito em julgado.

### **Refis**

Após aprovação do projeto, a Câmara dos Deputados acatou um destaque apresentado ao texto que retira a possibilidade de implementar uma espécie de “Refis” para contribuintes que confessarem de forma espontânea débitos tributários.

O destaque foi apresentado pelo segundo maior bloco partidário da Casa, composto por MDB, Republicanos, PSD e Podemos. A proposta, retirada do texto, estabelecia que contribuintes que confessassem de forma espontânea a existência de débitos tributários teriam condições de parcelamento da dívida. Era uma espécie de “autorregularização tributária”, sugerida por emenda apresentada pelo deputado Baleia Rossi (MDB-SP).

“Até o último dia útil do quarto mês subsequente à publicação desta Lei, sujeito passivo poderá confessar e, concomitantemente, efetuar o pagamento, à vista ou parcelado, dos tributos federais devidos e ainda não constituídos, mesmo que tenha sido iniciado procedimento de fiscalização, ficando afastada a incidência da multa de mora e da multa de ofício”, dizia o trecho suprimido.

Pelo texto, o programa de autorregularização tributária seria aplicado aos créditos tributários que ainda não teriam sido constituídos até a data da publicação da lei, inclusive aqueles objeto de procedimento fiscal já iniciado. Os débitos devidos pelas empresas do Simples Nacional não poderiam ser objeto do programa.

O relator da matéria, Beto Pereira (PSDB-MS), chegou a negar que a medida seria uma espécie de “Refis”. “Não é um Refis, porque o débito não está lançado. Não existe autuação desse débito”, disse na última segunda-feira, 3, após divulgação do relatório. Na ocasião, ele garantiu que o Ministério da

Fazenda havia apoiado a proposta, mas, nos bastidores, houve queixas à medida por parte da equipe econômica.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/07/2023

# Valor

Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### WILSON SONS MOVIMENTA 78,6 MIL CONTÊINERES EM JUNHO, ALTA ANUAL DE 5,6%

No acumulado dos seis primeiros meses do ano, o volume movimentado foi de 490,5 mil TEUs, um avanço de 7,1% na comparação anual

Por Victoria Netto, Valor — São Paulo



**Terminal logístico da Wilson, Sons em Salvador (BA), onde a empresa foi fundada. — Foto: Divulgação/Wilson.Sons**

A empresa de logística portuária Wilson Sons movimentou 78,6 mil TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) em junho de 2023, alta de 5,6% em relação ao volume do mesmo período de 2022.

Do volume total registrado no mês passado, 57,4 mil foram de unidades cheias, volume 5,1% maior ante o reportado no mesmo período em 2022, enquanto os

contêineres vazios somaram 21,2 mil TEUs, um avanço de 6,9% na mesma base de comparação.

No Terminal Rio Grande foram movimentados 50,7 mil TEUs em junho, alta de 14,7% em base anual. Já no Terminal Salvador, o volume chegou a 27,9 mil TEUs, queda de 7,7%.

No acumulado dos seis primeiros meses do ano, o volume movimentado foi de 490,5 mil TEUs, um avanço de 7,1% na comparação anual. Desse volume, 338,2 mil unidades estavam cheias e outras 152,2 mil estavam vazias, altas de 2,4% e de 19,1%, respectivamente.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/07/2023

## MDIC PODERÁ INVESTIGAR IRREGULARIDADES EM OPERAÇÕES DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Portaria com a autorização foi publicada hoje no Diário Oficial da União e entrará em vigor em 1º de agosto

Por Estevão Taiar, Valor — Brasília



**Porto de Santos — Foto: Ana Paula Paiva/Valor**

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) poderá “realizar investigações” caso surjam denúncias ou indícios de irregularidades em operações de exportações e importações. A portaria com a autorização foi publicada hoje no Diário Oficial da União (DOU) e entrará em vigor em 1º de

agosto.

Com a mudança, a Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Mdic terá autorização para “exigir documentos ou informações adicionais das empresas antes de autorizar a importação”, segundo comunicado divulgado pela pasta.

**“Esse licenciamento não automático das importações terá como foco apenas as empresas suspeitas de fraude, evitando que operações regulares sejam afetadas pelo mecanismo de controle”, diz.**

A portaria também regulamentou a Licença Flex, instrumento lançado no fim de junho que permite o “uso de uma mesma licença para múltiplas operações” de exportações e importações.

Por fim, em outra portaria publicada nesta sexta-feira, a Secex estabeleceu a “obrigatoriedade do uso do Certificado de Origem Digital (COD) em substituição ao certificado de origem em papel nas exportações brasileiras para a Colômbia”.

“As exportações para a Colômbia passarão a ser exclusivamente amparadas pelo COD, atendendo ao anseio dos governos e entidades emissoras dos dois países”, disse o Mdic. “Com a mudança, espera-se que haja maior celeridade e menor custo nas emissões para os operadores comerciais”.

A pasta destaca que “o certificado de origem é um documento exigido no mercado internacional para que os produtos vendidos se beneficiem de vantagens oferecidas por determinados países ou blocos em relação a impostos, taxas ou regulamentos”.

“Em uma exportação de calçados, por exemplo, para a própria Colômbia ou outro sócio da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), a redução do imposto de importação pode chegar a 100% e ser obtida mediante a apresentação do certificado de origem”, informou a pasta.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 07/07/2023**

## **CASTRO VÊ REFORMA COMO OPORTUNIDADE PARA O RIO CORRIGIR ‘PROBLEMAS HISTÓRICOS’ COM A UNIÃO**

Segundo estimativas do Comsefaz, o Rio ganhará R\$ 6,5 bilhões em receitas apenas com a mudança da tributação da origem para o destino

**Por Caio Sartori, Valor — Rio**

O governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro (PL), classificou a reforma tributária como “uma grande janela de oportunidades” para o Estado “corrigir problemas históricos e voltar a ter uma relação financeira melhor com o Brasil”. Segundo estimativas do Comitê Nacional de Secretários de Fazenda dos Estados (Comsefaz), o Rio ganhará R\$ 6,5 bilhões a mais em receitas apenas com a mudança da tributação da origem para o destino.



**Claudio Castro, governador do Rio de Janeiro — Foto: Luciana Whitaker/Valor**

“Com certeza o princípio do destino favorece o Rio, por ser um grande mercado consumidor, mas eu acredito que isso é só o começo. O aumento da atividade econômica no Rio vai fazer a gente ganhar muito mais ainda”, disse nesta sexta-feira (7) após o evento “Reage, Rio”, dos jornais “O Globo” e “Extra” em parceria com a Fecomércio-RJ.

Castro, que em outras ocasiões chamou a União de “o maior agiota que existe” – por causa da dinâmica financeira dela com o Rio –, explicou por que considera a reforma necessária para corrigir problemas históricos: “Somos o segundo Estado em que a União



mais arrecada, mas estamos em regime de recuperação fiscal. Entendemos que esse modelo de pacto federativo que vigora é prejudicial ao Rio e, com certeza, a reforma tributária vem minimizar um pouco essa injustiça”, apontou. “O Rio manda três vezes para a União [em impostos] o valor da sua dívida.”

Durante palestra no evento, o governador celebrou o que considera o fim da “guerra fiscal”. Segundo maior mercado consumidor e segundo maior parque industrial do país, o Rio tende a se beneficiar na corrida por novos investimentos, segundo Castro. “E, como confio muito no Porto do Açu, o Estado será o melhor do ponto de vista de logística para quem quiser exportar. Temos uma infraestrutura muito positiva para trazer investimentos”, afirmou.

Outro ponto comemorado pelo mandatário foi a articulação para que o relator da futura lei complementar que definirá o Fundo de Desenvolvimento Regional seja do Sudeste ou do Sul. A demanda dos pelos governadores das duas regiões se deu pelo fato de o relator da reforma ter sido do Nordeste – Aguinaldo Ribeiro, do PP da Paraíba.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 07/07/2023*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### CÂMARA APROVA PEC DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Foram 382 votos a favor no primeiro turno e 375 no segundo

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



Após mais de dez horas de sessão, a Câmara dos Deputados aprovou, em primeiro turno, o texto-base da reforma tributária por 382 votos a 118, com três abstenções. A proposta de emenda à Constituição (PEC) reformula a tributação sobre o consumo. A aprovação em segundo turno ocorreu já na madrugada, aproximadamente a 1h40 da manhã. Apesar do avançado da hora, o quórum estava firme: foram 375 votos a favor e 113 contrários à PEC.

A sessão começou às 11h, com debates em torno do texto. Por volta das 18h, começou a votação. Um requerimento do PL para adiar a votação foi derrotado por 357 votos a 133 e os debates seguiram enquanto os deputados votavam. A PEC em primeiro turno foi aprovada quando o relógio se aproximava das dez da noite. O número de votos a favor, além da própria aprovação, provocaram efusivas comemorações entre a base governista. O presidente Arthur Lira (PP-AL) também foi celebrado. Antes de proferido o resultado, Lira chegou a se licenciar da presidência da sessão para discursar no púlpito, onde fez uma defesa firme da reforma.

Para ampliar a base de apoio, o relator da proposta na Câmara, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), fez mudanças de última hora. O texto traz algumas mudanças em relação à proposta apresentada há duas semanas, como maiores reduções de alíquotas, isenção para alguns produtos da cesta básica e mudanças no Conselho Federativo, órgão que decidirá as políticas fiscal e tributária.

#### Alterações

Após quase duas horas de discussões e de ameaças de adiamento da votação da reforma tributária, Aguinaldo Ribeiro apresentou a última versão do parecer.



Em relação à cesta básica, o novo parecer zera a alíquota do futuro Imposto sobre Valor Adicionado (IVA) para itens a serem incluídos em lei complementar, além de frutas, produtos hortícolas e ovos. Essa lei criará a “cesta básica nacional de alimentos”. A mudança diminui resistências de alguns estados em abrir mão de arrecadação porque não estimularia uma nova guerra fiscal em torno de produtos alimentícios, já que a lista valerá para todo o território nacional.

O relator também aumentou, de 50% para 60%, o redutor de alíquotas do IVA que incidirão sobre alguns produtos e setores com tratamento diferenciado. Transporte público, saúde, educação, cultura e produtos agropecuários fora da cesta básica nacional pagarão 60% a menos de IVA, imposto que unirá a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), arrecadada pela União, e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), de responsabilidade dos estados e dos municípios.

Além dos produtos da cesta básica nacional, a CBS não será cobrada sobre medicamentos para doenças graves e sobre serviços de educação superior (Prouni). Os demais produtos pagarão a alíquota cheia de IVA, que será definida após a reforma tributária.

### **Regimes especiais**

O relator manteve regimes específicos de arrecadação para combustíveis, operações com bens imóveis, planos de assistência à saúde, serviços financeiros e apostas. No entanto, incluiu os seguintes setores: serviços de hotelaria, parques de diversão e parques temáticos, restaurantes e aviação regional.

Esses regimes preveem 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).

### **Conselho Federativo**

Como adiantado nessa quarta-feira (5) pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, o Conselho Federativo, encarregado de gerir o IBS, terá o modelo de votação alterado. O conselho será formado por 27 representantes, um de cada unidade da Federação, mais 27 representantes dos municípios. Dos representantes municipais, 14 serão eleitos por maioria de votos iguais entre os entes e 13 com base no tamanho da população.

As decisões do conselho só serão aprovadas caso obtenham, ao mesmo tempo, votos da maioria numérica dos estados e dos representantes que correspondam a mais de 60% da população do país. Os votos dos municípios serão apurados com base na maioria absoluta.

O Distrito Federal terá duas cadeiras no conselho: uma de unidade da Federação e outra de município.

### **Imposto seletivo**

A versão final do relatório modificou o Imposto Seletivo, que será cobrado sobre bens e serviços prejudiciais à saúde e ao meio ambiente, como cigarros, bebidas alcoólicas e bebidas e alimentos com excesso de açúcar. Esse imposto não poderá ser cobrado sobre itens que paguem IVA reduzido.

A medida evita que o Imposto Seletivo incida sobre itens da agropecuária que seriam prejudiciais ao meio ambiente, como agrotóxicos e defensivos agrícolas. A mudança havia sido pedida pela Frente Parlamentar do Agronegócio como condição para aprovar a reforma tributária.

O PSOL apresentou destaque para derrubar a mudança, mas o governo argumentou que discutirá, em uma lei complementar, o detalhamento dos insumos agrícolas. Isso permitiria, em tese, a cobrança do Imposto Seletivo sobre agrotóxicos e defensivos.

### **Fundo regional**

Criado para estimular o desenvolvimento de estados que não poderão mais recorrer à guerra fiscal (reduções de impostos locais) para atraírem investimentos, o Fundo Nacional de Desenvolvimento

Regional foi mantido em R\$ 40 bilhões. Diversos estados pediam aportes maiores, de R\$ 75 bilhões. A nova versão do relatório, no entanto, não trouxe os critérios para a divisão dos recursos do fundo entre os estados. O tema será definido após a reforma tributária.

Para conseguir o apoio da bancada do Amazonas à reforma tributária, o relator ajustou os artigos relativos à Zona Franca de Manaus e às Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) para tornar mais claro o tratamento diferenciado e a vantagem das empresas instaladas nessas áreas.

### Cashback e heranças

O parecer final informou que o cashback (devolução parcial de impostos) terá como base a redução de desigualdade de renda, em vez da diminuição da desigualdade de raça e de gênero. A mudança atende a reivindicações de parlamentares conservadores, que ameaçaram não votar a favor da reforma tributária caso a expressão não fosse retirada.

O cashback institui a possibilidade de devolução ampla de parte do IBS e da CBS a pessoas físicas. A ideia inicial do grupo de trabalho da Câmara que discutiu a reforma tributária era incluir na proposta de emenda à Constituição um mecanismo de devolução a famílias de baixa renda, semelhante ao existente em alguns estados. As condições de ressarcimento serão definidas por meio de lei complementar.

Em relação às heranças, o novo relatório isentou do Imposto de Transmissão Causa Mortis e Doação (ITCMD) as transmissões para entidades sem fins lucrativos com finalidade de relevância pública e social, inclusive as organizações assistenciais e beneficentes de entidades religiosas e institutos científicos e tecnológicos. Uma lei complementar definirá as condições para essas isenções. A progressividade (alíquotas mais altas para heranças maiores) foi mantida.

\*matéria atualizada às 1:59 para acréscimo de informações sobre a votação em segundo turno; às 5h54 para acréscimo de informação sobre o PSOL; às 8h30 para acréscimo de informação sobre o número de cadeiras do DF no Conselho Federativo.

Edição: Marcelo Brandão

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 07/07/2023

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### ESTALEIROS ESPERAM DEMANDA MAIOR POR REQUALIFICAÇÃO DO QUE POR ATUALIZAÇÃO TECNOLÓGICA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 07/07/2023 - 20:28



#### Arquivo/Divulgação

*Sinaval considera que instalações conseguiram se manter atualizadas durante escassez de projetos de construção nos últimos 10 anos*

A questão tecnológica não deverá representar um problema muito grave para uma eventual mobilização da atividade de construção naval no país nos próximos anos, segundo avaliação do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore. O Sinaval considera que os estaleiros, na medida do

possível, tentaram manter-se atualizados nesse aspecto durante a escassez de novos projetos de embarcações vivenciada nos últimos 10 anos. A requalificação e a formação de mão de obra, bem como a capacitação de fornecedores de equipamentos, já estão na agenda setorial.

O sindicato entende que os organismos tecnológicos, como os departamentos especializados das universidades federais, a Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), a Fundação Brasileira de Tecnologia da Soldagem (FBTS), entre outros, mantiveram-se ativos no período e o conhecimento tecnológico será atualizado à medida em que houver necessidade.

O Sinaval informou que os estudos referentes à situação em que se encontram os estaleiros já estão em andamento. “As instalações industriais tiveram, nesse período de baixa atividade, uma manutenção adequada que preservou a integridade dos equipamentos e, assim, favorece sua utilização à medida que for necessária”, comentou o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha.

O sindicato salienta que os estaleiros de médio e pequeno porte conseguiram operar quase normalmente em alguns nichos de mercado, como os de rebocadores, barcas e navios fluviais. Já os estaleiros de maior porte precisaram se reinventar, a partir de 2014, para sobreviverem num cenário de falta de contratos e de altos custos para a manutenção de suas instalações. Esse grupo precisou se dedicar aos serviços de reparos navais para compensar a carência de construções e até aproveitar seus cais para operações como terminais de uso privado (TUPs).

Os construtores navais também já identificam a necessidade de se pensar na requalificação e na formação da mão de obra. “Nas conversações do Sinaval com o governo federal, esse tema já está sendo estudado com muita atenção. Depois de tantos anos, parte considerável da mão de obra dos estaleiros, em todos os níveis, migrou para outras atividades econômicas ou para a informalidade, havendo, portanto, necessidade de retreinar e requalificar os trabalhadores que retornarem a seus postos com a retomada desta indústria”, relatou Rocha.

O presidente do Sinaval acrescentou que também haverá necessidade de preparar e capacitar as empresas fornecedoras e seus colaboradores. “Nossa previsão é que haverá muito trabalho a fazer nesses aspectos de requalificação de mão de obra e capacitação de empresas fornecedoras, inclusive empresas de pequeno porte e microempresas”, elencou Rocha.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 07/07/2023*

## **ECOVIX E GERDAU VENCEM LEILÃO E ATUARÃO NO DESCOMISSIONAMENTO DA P-32**

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 07/07/2023 - 18:31*



### **Arquivo/Divulgação**

*Estrutura será desmontada no Estaleiro Rio Grande. Produtora de aço utilizará sucata metálica como matéria-prima em seu processo produtivo*

Foi encerrado nesta sexta-feira (7) o leilão da plataforma P-32, unidade do sistema de produção que foi utilizada pela Petrobras na Bacia de Campos, no Rio de Janeiro. A proposta vencedora foi feita pela Ecovix, proprietária do Estaleiro Rio Grande (ERG), e pela Gerdau, produtora de aço brasileira, que unirão forças

para os trabalhos de descomissionamento da estrutura.

Na parceria estabelecida entre as duas empresas, a Ecovix receberá a plataforma no ERG, maior dique seco da América Latina, onde ocorrerá o desmontelamento das estruturas, em trabalhos que devem se estender por 12 meses. Na sequência, a Gerdau utilizará a sucata metálica gerada como



matéria-prima para produção de aço em suas usinas de Charqueadas (RS) e Sapucaia do Sul (RS). Outros materiais serão enviados para descarte seguro, com praticamente 100% da unidade sendo reciclada.

A previsão é de que os trabalhos de desmantelamento se iniciem entre 90 e 120 dias após o leilão desta sexta. Em Rio Grande, a expectativa é da geração de 250 vagas de emprego para o processo. "Essa será a maior unidade marítima já desmantelada no Brasil e um marco para inserir o país e a Petrobras no processo de reciclagem verde e responsável", celebra Robson Passos, diretor-presidente do Grupo Ecovix.

Nos últimos anos, a empresa vem diversificando suas atividades, com destaque para os reparos de embarcações — foram sete desde a retomada dos serviços navais, em 2021. Neste momento, está no dique a sonda ODN I, da Ocyan, que passa por revisão geral nos sistemas, pintura, manutenção, serviços de tubulação, entre outros. "A vitória no leilão é, também, uma grande oportunidade para a Ecovix reforçar sua atuação no desmantelamento — existem 26 outras unidades a serem desmobilizadas pela Petrobras", enfatiza Robson.

A Gerdau é a maior recicladora de sucata metálica da América Latina, transformando mais de 11 milhões de toneladas do material em aço anualmente, e cerca de 71% do aço produzido pela companhia é proveniente do processo de reciclagem. "Essa iniciativa é pioneira na indústria brasileira do aço e contribuirá para que a empresa siga sendo uma referência na produção de aço com baixa pegada de carbono. Uma das fontes de geração de sucata metálica é o desmantelamento de plataformas como a P-32 e de navios, o que permite com que um volume importante destes materiais seja retirado dos mares brasileiros e transformados em novos produtos de aço, uma vez que o aço é um item infinitamente e 100% reciclável", afirma Carlos Vieira, diretor de matéria-prima e florestas da Gerdau.

Atualmente, a Gerdau possui uma das menores médias de emissão de gases de efeito estufa (CO<sub>2</sub>e), de 0,89 t de CO<sub>2</sub>e por tonelada de aço, o que representa aproximadamente a metade da média global do setor, de 1,91 t de CO<sub>2</sub>e por tonelada de aço (worldsteel). Para 2031, a meta da Gerdau é diminuir as emissões de carbono para 0,83 t de CO<sub>2</sub>e por tonelada de aço.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 07/07/2023*

## PAÍSES ADOTAM NOVA META DE EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA PARA TRANSPORTE MARÍTIMO

*Da Redação NAVEGAÇÃO 07/07/2023 - 09:00*



Os países membros da IMO adotaram nesta sexta-feira (7) uma estratégia revisada para gases de efeito estufa (GEE) no transporte marítimo. A meta é chegar a emissões líquidas zero "por volta de 2050". Mas a imprecisão é vista por grupos ambientalistas como insuficiente para garantir efetividade na descarbonização.

Após dias de discussão em Londres na sede da Organização Marítima Internacional (IMO), os países membros concordaram em atingir o zero líquido "por volta de 2050, levando em consideração as diferentes

circunstâncias nacionais.

Os países também concordaram com "pontos de verificação indicativos" para reduzir as emissões anuais totais de GEE do transporte marítimo internacional em pelo menos 20%, com meta de 30% até 2030, em comparação com 2008, e reduzir as emissões anuais totais de GEE em pelo menos 70%, esforçando-se para 80%, até 2040, em comparação com 2008.

"O nível de ambição acordado está muito aquém do necessário para garantir a manutenção do aquecimento global abaixo de 1,5°C ", disse John Maggs , presidente da Coalizão Ambiental de Transporte Limpo.

Os países concordaram em Paris em 2015 em tentar manter os aumentos médios de temperatura de longo prazo dentro de 1,5 graus Celsius, o que também requer transporte marítimo para acelerar a descarbonização. A navegação, que transporta mais de 90% do comércio mundial e é responsável por quase 3% das emissões mundiais de dióxido de carbono, tem enfrentado apelos de ambientalistas e investidores para adotar ações mais concretas, incluindo uma taxa de carbono.

Para o Conselho Mundial de Transporte Marítimo [World Shipping Council - WSC], os países membros da IMO atenderam ao chamado da indústria naval para ação sobre o clima. A entidade avalia que a estratégia atualizada de GEE agora estabelece um cronograma claro para o desenvolvimento do padrão global de combustível baseado no ciclo de vida e instrumento econômico, a ser acordado até 2025 e pronto para implementação em 2027.

"Isso marca um novo começo para a transição energética do transporte marítimo, com metas e marcos claros. Há muito a fazer, e as transportadoras estão ansiosas para continuar trabalhando junto com reguladores, fornecedores de combustível e fornecedores de tecnologia para alcançar nossas metas climáticas compartilhadas", disse John Butler, presidente e CEO da WSC.

"O transporte marítimo regular já está investindo em navios prontos para combustível renovável, e a decisão de hoje transmite um forte sinal global de investimento para todo o setor marítimo. Contamos com os países membros da IMO para dar continuidade ao importante trabalho de desenvolvimento e adoção de um arcabouço regulatório robusto que torne esses combustíveis disponíveis e competitivos. Os próximos dois anos serão críticos — para que as metas de 2050 sejam alcançáveis, os países membros da IMO devem desenvolver e concordar com um padrão global de combustível baseado no ciclo de vida e uma medida econômica até 2025, para que possam ser implementados até 2027 ", continua John Butler.

Ele destaca, no entanto, que para alcançar reduções de GEE é necessário atender a demanda para produção e fornecimento de energia renovável. "Os fornecedores de combustível renovável devem aumentar a produção globalmente. E isso deve ser acompanhado por clareza regulatória."

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 07/07/2023*

## RIO GRANDE TERÁ NOVA ISENÇÃO TARIFÁRIA PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR E DESCONTO PARA CABOTAGEM

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 06/07/2023 - 23:30*



### **Arquivo/Divulgação**

*Atualizações na estrutura tarifária atual, solicitadas pela autoridade portuária local, entrarão em vigor em até 5 dias úteis, alterando tabela homologada pela Antaq em 2022*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou isenção tarifária para navegação interior e descontos para o transporte por cabotagem no porto de Rio Grande (RS), acatando solicitações formuladas pela autoridade portuária local. A isenção acontece

principalmente na tabela III, que trata dos serviços de infraestrutura operacional ou terrestre dentro do porto. A decisão, publicada no Diário Oficial da União desta quinta-feira (6), permite a isenção de mercadorias provenientes de navegação interior, que sejam objeto de armazenagem, para posterior embarque no modal aquaviário.

As novas normas de aplicação adicionais referentes às franquias ou isenções e o novo item tarifário padronizado a ser agregados à estrutura tarifária atual entrarão em vigor em até cinco dias úteis, contados da publicação da deliberação, e vão alterar a tabela homologada pela agência reguladora em 2022. A agência informou que levou em conta a adoção de critérios objetivos e isonômicos que visem aumento de competitividade, bem como atração de maior demanda para o porto organizado, conforme requisitos estabelecidos na resolução 61/2021 da autarquia, que estabelece a política de concessão de isenções e descontos tarifários.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, determinou que a autoridade portuária dos portos do Rio Grande do Sul (Portos RS) encaminhe cópia do ato interno que dará vigência à nova estrutura tarifária à superintendência de regulação (SRG), para que a agência faça o acompanhamento. O diretor-relator do processo na Antaq, Caio Farias, explicou que a alteração tem objetivo de garantir condições competitivas ao sistema hidro portuário gaúcho, além de fomentar a navegação interior e a cabotagem para o estado.

A expectativa é que a isenção para a navegação interior traga impactos positivos para as hidrovias da região, principalmente a Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos. “O modo de transporte hidroviário é a última fronteira para a promoção da intermodalidade no país. Ficamos satisfeitos com essa aprovação, pois trará impactos significativos para o incremento da navegação interior na Lagoa dos Patos”, disse Nery.

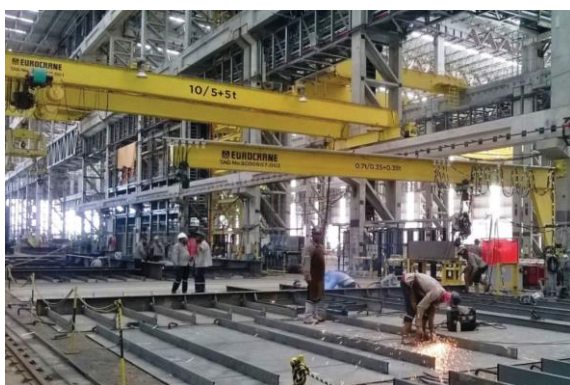
O ministro substituto de Portos e Aeroportos (MPor), Roberto Gusmão, disse que essa isenção voltada para navegação interior e o desconto para a cabotagem nos portos do Rio Grande do Sul se alinham aos planos do governo de melhorar a competitividade do país e gerar empregos, assim como as reduções tarifárias anunciadas para os portos de Santos e do Rio de Janeiro. De acordo com o ministério, mais de 30% do que é produzido no Rio Grande do Sul são exportados pelo Porto do Rio Grande.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 07/07/2023*

## REITOR VÊ INSTITUIÇÕES PRONTAS PARA NOVA ONDA DE FORMAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO NO SETOR NAVAL

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 06/07/2023 - 20:45*



### *Arquivo/Divulgação*

*Danilo Giroldo, da Furg, apontou necessidade de um panorama das novas encomendas e do plano de formação e qualificação associado a um programa de inovação, ciência e tecnologia. Marítimos cobram garantia de recursos para autoridade marítima*

O professor Danilo Giroldo, reitor da Universidade Federal do Rio Grande (Furg), acredita que o sistema de educação superior e os demais níveis de ensino estão dispostos e preparados para uma eventual retomada das atividades da construção naval. Ele observa universidades, institutos federais de ensino e pesquisa, além do sistema 'S', com cursos para formar e requalificar profissionais desta área, em caso de uma grande mobilização da construção naval no país.

Ele avalia que, se necessário, o setor tem condições de estruturar programas de qualificação e formação de mão de obra e desenvolvimento de ciência, tecnologia e inovação dentro desse campo. “Centros de pesquisa, parques tecnológicos e centros de inovação estão preparados porque já fizemos isso no passado”, afirmou Giroldo, na última terça-feira (4), durante o lançamento da frente parlamentar mista em defesa da indústria naval, em Brasília.



O professor considera que a indústria naval brasileira tem um histórico de sucesso, com entrega e ativos de qualidade. Giroldo mencionou que o país alcançou os atuais níveis de produção de petróleo com contribuição de plataformas construídas em estaleiros nacionais por profissionais brasileiros. "A qualidade da nossa força de trabalho, do ajudante até o engenheiro, é inquestionável. Temos entregas para mostrar isso, não é invenção de ninguém e parte do processo tem a ver com o grande programa de qualificação e formação de mão de obra", disse.

Giroldo alertou para a necessidade de, o quanto antes, haver um panorama das novas encomendas e de ser apresentado um plano de formação e qualificação associado a um programa de inovação, ciência e tecnologia. "É importante que possamos construir um marco regulatório robusto que proteja a indústria e o povo brasileiro dos solavancos irresponsáveis que, infelizmente, testemunhamos", analisou. O reitor da Furg acrescentou que é importante que esse planejamento inclua a formação de mão de obra marítima.

Durante a sessão, o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos (Contmaf) e do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar), Carlos Müller, sugeriu que a frente parlamentar coloque na agenda a necessidade de analisar de que forma os recursos destinados à autoridade marítima sejam excepcionalizados para que efetivamente sirvam para capacitar marítimos e portuários. Ele ressaltou que a marinha mercante e a construção naval não se sustentam apenas com a construção.

Müller disse que a Marinha tem um papel importante na formação de marítimos no Brasil, porém apontou que, nos últimos quatro anos, os recursos destinados à formação de marítimos foram completamente contingenciados e retirados do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM). "Como se espera que a Marinha do Brasil faça o papel dela de formação de marítimos sem recursos?", criticou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 07/07/2023*

## SHIPPING: ONTEM, HOJE, AMANHÃ

*Por Robert Grantham OPINIÃO 06/07/2023 - 19:29*



Um saudosista nostálgico poderia olhar para trás e lembrar de uma época do século passado em que os navios de carga geral dominavam o mercado, cada país com suas frotas de bandeira e tripulantes nacionais. Uma época em que os fretes eram "impostos" pelas famosas conferências de fretes, verdadeiros carteis, aceitos ou tolerados pelos governos de então.

Pois bem, ainda no final dos anos 90 e início de 2000 os navios de carga geral foram majoritariamente substituídos pelos navios full container, as conferências de fretes foram extintas e os fretes começaram a comportar-se pela oferta e demanda, como qualquer commodity!

Após a crise de 2008/2009, nova transformação é observada quando, por excesso de oferta, e consequente derrubada brutal dos fretes, armadores passaram um prolongado período de dificuldades financeiras, que culminou na falência da Hanjin, e muitos tiveram de recorrer a fusões e incorporações para sobreviver. Paralelamente, entravam em cena os grandes navios, em busca de economia de escala, que por sua vez levaram às grandes alianças (2M; The Ocean Alliance e The Alliance).

Então vem a pandemia, que resulta em um aumento gigantesco de demanda, falta capacidade, os portos ficam congestionados e os fretes atingem níveis nunca antes verificados. Ao final da





pandemia os armadores, com seus cofres cheios, partiram para encomendas de novos navios embora atualmente já veem seus resultados financeiros sofrer forte revés.

De acordo com publicação da Alphaliner, existem hoje cerca de 5.781 navios full container em atividade no mundo, com uma capacidade de 26,6 milhões de TEU, dos quais apenas 1,20% estão inativos, por algum motivo. Por outro lado, observamos uma carteira de pedidos de novos navios na casa de 7,5 milhões de TEU em capacidade, que corresponde a 28,5% da frota atual.

Apesar de um número considerável de navios em atividade já ter atingido sua vida útil, que é entre 20/25 anos, os desmontes de navios têm estado num ritmo muito lento (2022 foram demolidos apenas 8 navios com 18 mil TEU e em 2023, até maio, foram sucateados 33 navios com 57 mil TEU).

E foi nesse contexto que, em recente podcast promovido pela SOLVE — “Papo de Shipping” —, o ex-CEO da Hamburg Sud/Maersk e atual presidente do Conselho da Log In, Sr. Julian Thomas, perguntado qual seria a relutância dos armadores em descartar os velhos navios, em vista de tantos novos navios entrando em operação, disse: “Ninguém quer ser pego de surpresa, como na pandemia, com uma súbita recuperação do mercado e não ter capacidade para atender, mas eventualmente esses navios serão descartados”.

A questão então coloca-se como poderão os armadores com tal tamanho de oferta assegurar que os fretes não venham novamente voltar a níveis insustentáveis a exemplo de 2008/2009? É ainda o Sr. Julian Thomas que nos responde:

1. Com as severas exigências da IMO quanto à eficiência energética que exige que os navios reduzam suas emissões de CO<sub>2</sub>, eles precisam adotar uma política de redução de velocidade e, para que possam manter seus serviços semanais, têm de acrescentar mais navios no “loop”, absorvendo parte do excesso de demanda.

2. Eventualmente, os navios mais velhos e ineficientes, sob um ponto de vista energético, terão de ser sucateados, a despeito dos temores referidos anteriormente.

Olhando para um horizonte de 5 a 10 anos para frente, que transformações se pode esperar do shipping?

Indiscutivelmente a descarbonização do setor é o fato mais relevante que ocorrerá e, na verdade, já está ocorrendo, em um ritmo surpreendente. Basta acompanhar o noticiário especializado durante apenas uma semana e é impressionante o volume de notícias dando conta de iniciativas em buscar alcançar níveis de redução de emissões de navios (a IMO tem como meta atual que se reduzam em 40% as emissões até 2030 e 70% até 2050, comparados a 2008, que poderá aumentar como resultado da 80ª sessão do “Marine Environment Protection Committee – MEPC, que está em curso nesse momento em Londres ).

Os armadores entenderam a pressão da sociedade e nos últimos dois ou três anos têm demonstrado uma extraordinária proatividade, sem necessariamente aguardar pelos órgãos reguladores. Por todo o lado, observam-se pesquisas de novos combustíveis verdes, novos motores, novos modelos de navios bicompostíveis, opções pelo uso auxiliar do vento etc.

Existem, porém, três questões fundamentais nesse panorama, que certamente estão tirando o sono dos donos de navios:

1. Qual combustível adotar? Estão na mesa desde a opção pela energia nuclear, passando pelo LNG e os combustíveis ditos verdes, como amônia e metanol. A energia nuclear, por incrível que pareça, é uma energia considerada limpa, mas certamente muito arriscada pelo perigo de vazamento de material radioativo; o LNG está sendo considerado como um combustível de transição, já que, embora mais limpo que o óleo combustível, ainda se trata de um combustível de origem fóssil;



metanol pode ser uma boa opção, mas amônia seria o mais verde de todos, embora ainda tenha um problema que é seu alto grau de toxicidade.

2. Quando se encomenda um navio ao estaleiro, é preciso levar em conta que esse navio terá uma vida útil de 20/25 anos, portanto há uma difícil decisão quanto ao tipo de combustível que esse navio irá utilizar.

3. Embora os armadores tenham se engajado com muita disposição nos projetos de transição energética, estão conscientes de que ela virá com um considerável aumento de custos, que inevitavelmente terão que ser repassados aos usuários. Para tanto será necessário um processo de conscientização e engajamento dos importadores e exportadores para aceitarem essa parcela de responsabilidade na redução das emissões. É verdade que os armadores sabem que as políticas de ESG, que mais e mais empresas assumem, deverão "jogar a favor" da aceitação desse aumento de custos.

Ainda na visão do Sr. Julian Thomas, a segunda grande mudança que assistiremos no setor é a aceleração da digitalização, que terá um impacto significativo no transporte marítimo de contêineres nos próximos anos.

E aqui estão algumas maneiras pelas quais a digitalização impacta e cada vez mais impactará o setor:

1. Automação de Processos: A digitalização permite a automação de várias tarefas e processos. Isso inclui a automação de documentação, faturamento, rastreamento e gerenciamento de contêineres. A automação reduz erros, aumenta a eficiência operacional e diminui os custos administrativos.

2. Visibilidade e Rastreamento em Tempo Real: A digitalização possibilita um melhor rastreamento e visibilidade das cargas em tempo real ao longo da cadeia de suprimentos. Tecnologias como Internet das Coisas (IoT), sensores e análise de dados permitem que os operadores monitorem os contêineres, rastreiem sua localização e condição, bem como recebam atualizações em tempo real. Isso melhora a segurança e a eficiência e permite uma melhor gestão do estoque.

3. Melhoria da Eficiência Operacional: A digitalização permite otimizar e melhorar a eficiência operacional em várias áreas, tais como planejamento de rotas mais precisas e eficientes, alocação otimizada de espaço no contêiner, gerenciamento de estoques e programação de embarques. Com maior visibilidade e dados em tempo real, as empresas podem tomar decisões mais embasadas e implementar melhorias em seus processos.

4. Maior Conectividade e Colaboração: A digitalização promove uma maior conectividade e colaboração entre os atores envolvidos no transporte marítimo de contêineres. Isso inclui empresas de navegação, portos, terminais, autoridades aduaneiras e prestadores de serviços logísticos. Através de plataformas digitais e compartilhamento de dados, esses atores podem colaborar mais efetivamente, compartilhar informações e coordenar operações para melhorar a eficiência e a transparência em toda a cadeia de suprimentos.

5. Uso de Tecnologias Emergentes: A digitalização também abrirá caminho para a adoção de tecnologias emergentes, como blockchain e inteligência artificial. O blockchain pode oferecer maior segurança e rastreabilidade nas transações e documentação, enquanto a inteligência artificial pode melhorar a previsibilidade e a eficiência nas operações de transporte marítimo de contêineres.

6. É importante ressaltar que a digitalização também apresenta desafios, como a segurança cibernética, a necessidade de padronização e interoperabilidade de sistemas e a gestão efetiva dos dados gerados. No entanto, a digitalização tem o potencial de transformar a indústria de transporte marítimo de contêineres, melhorando a eficiência, a visibilidade e a experiência geral dos clientes.

E o Brasil está pronto para essas mudanças?



Do ponto de vista da transição energética, somos um dos países em melhores condições de nos tornarmos fornecedores dos combustíveis verdes, com nossa disponibilidade de ventos (energia eólica), sol (energia solar), área agriculturável (biomassa) e água (energia hidroelétrica).

Sob a ótica da digitalização, o país está muito alinhado com as novas tecnologias e demonstramos muita facilidade em absorvê-las (vide o recente caso do PIX).

Mas e a nossa infraestrutura portuária para receber os novos e grandes navios que se anunciam nos próximos anos?

Os grandes operadores internacionais acreditam no aumento da demanda de cargas e se mostram dispostos a investir aqui. Evidência disso é que no último mês o Brasil recebeu a visita de altos dirigentes de operadoras globais de terminais, como APMT (grupo Maersk), TIL (grupo MSC) e DPW, todos afirmando sua disponibilidade em ampliar seus negócios aqui.

Mas para que esses investimentos aconteçam é necessário que o governo e as autoridades portuárias façam, com urgência, sua parte em termos de dragagens, ampliações de bacias de evolução e canais.



Infelizmente, o que temos visto são muitos discursos, viagens de estudos a outros países, promessas de investir recursos do orçamento (que não existem ou são escassos) e por consequência uma falta de planos realistas e consistentes. As transformações estão acontecendo em ritmo acelerado, o Brasil está na mira dos investidores, mas não há tempo a perder.

***Robert Grantham é sócio da Solve Shipping Intelligence Specialists***

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/07/2023



### MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 07/07/2023