

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 122/2023  
Data: 21/07/2023



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
CREA-SP E AUTORIDADE PORTUÁRIA ASSINAM ACORDO PARA PROJETO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ .....	4
ÍMPLACÁVEIS CONTRA AVARIAS, CONSERTADORES VEEM ATIVIDADE SE TRANSFORMAR NO PORTO DE SANTOS .....	5
A ESCOLHA DOS VENCEDORES?.....	6
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>7</b>
AEROPORTO DO RECIFE BATE RECORDE DE CINCO ANOS EM MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS .....	7
PAULO DANTAS BUSCA PARCERIA COM A CHINA PARA SETORES QUE VÃO DA ENERGIA AO TURISMO .....	8
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>10</b>
EDITORIAL – DEFINIÇÃO O QUANTO ANTES .....	10
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	11
<i>Condecorados</i> .....	11
<i>Desconversou</i> .....	11
<i>Orçamento</i> .....	11
<i>Setor aéreo</i> .....	12
<i>Pará</i> .....	12
REGIÃO NORDESTE - GILMARA TEMÓTEO ASSUME INTERINAMENTE A PRESIDÊNCIA DA CODEBA .....	12
REGIÃO NORDESTE - CODERN VAI INICIAR ESTUDO QUE ANTECEDE DRAGAGEM AINDA EM JULHO .....	13
REGIÃO SUL - MAPA VAI DISCUTIR RETOMADA DE EXPORTAÇÃO DA CARNE DE FRANGO DE SC COM O JAPÃO .....	14
REGIÃO SUDESTE - ATENÇÃO DE COALIZÃO EMPRESARIAL À MOBILIDADE URBANA DA BAIXADA SANTISTA .....	15
REGIÃO SUDESTE - SOBRECARGA DE PÁTIO DE CAMINHÕES DE CUBATÃO É TEMA DE REUNIÃO NA APS .....	16
REGIÃO SUDESTE - APS E CREA-SP FIRMAM ACORDO DE COOPERAÇÃO VISANDO CONSTRUÇÃO DO TÚNEL IMERSO .....	17
NACIONAL - ANTAQ INICIA PRIMEIRA ETAPA DO PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES.....	17
NACIONAL - MOVIMENTO PELO SIM GANHA ADESÃO DE MAIS PLAYERS IMPORTANTES DO SETOR .....	18
NACIONAL - VITRINE .....	20
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>21</b>
GUARUJÁ DISCUTE SEGUNDA FASE DA PERIMETRAL COM ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS E ARQUITETOS .....	21
AGRO TEM SUPERÁVIT DE R\$ 10 BI, AUMENTA EXPORTAÇÕES E PUXA ALTA DO PIB DE SP EM 2023.....	22
ÍNDIA: SILVEIRA DIVULGA ETANOL EXPORTAÇÃO DE CARROS FLEX PARA ÁSIA E ÁFRICA .....	24
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>25</b>
HIDROGÊNIO VERDE NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA: DESAFIOS REGULATÓRIOS.....	25
ELETRONUCLEAR RETOMA OBRAS DA USINA NUCLEAR ANGRA 3.....	28
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>29</b>
GOVERNO PIORA PREVISÃO DE ROMBO NAS CONTAS PÚBLICAS NESTE ANO E INDICA NOVO BLOQUEIO DE R\$ 1,5 BILHÃO .....	29
BRASKEM FECHA ACORDO COM MACEIÓ PARA INDENIZAÇÃO DE R\$ 1,7 BILHÃO A VÍTIMAS DE AFUNDAMENTO DO SOLO.....	30
EQUINOR COMPRA EMPRESA BRASILEIRA DE ENERGIA RENOVÁVEL .....	31
INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL: BIG TECHS VÃO ASSUMIR COMPROMISSO COM USO RESPONSÁVEL DA TECNOLOGIA.....	32
'POPULAÇÃO BRASILEIRA VAI SENTIR NO BOLSO', DIZ CHEFE DA EMBAIXADA DA UCRÂNIA, SOBRE SAÍDA DA RÚSSIA DO ACORDO DE GRÃOS .....	33
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>34</b>
VALE ADMITE FRACASSO COM ELETRIFICAÇÃO DA FROTA E AGORA APOSTA EM ETANOL, DIESEL E AMÔNIA VERDES .....	34
COESA, EX-OAS, É HABILITADA EM LICITAÇÃO MILIONÁRIA NA PARAÍBA DOIS DIAS APÓS FALÊNCIA.....	37
GOVERNO SOBE ESTIMATIVA PARA ROMBO DAS CONTAS EM 2023 E BLOQUEIA MAIS R\$ 1,5 BI NO ORÇAMENTO.....	39
SENADO TERÁ QUE LIDAR COM ARITMÉTICA ADVERSA NA DISCUSSÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA .....	40
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>41</b>
MANGUEZAIS DA AMAZÔNIA SÃO OS MAIS EXTENSOS E PRESERVADOS DO MUNDO, MOSTRA ESTUDO.....	41
PESQUISA É CHAVE PARA ROMPER FRONTEIRA DA TECNOLOGIA COM MINERAIS CRÍTICOS .....	42
MINERAIS ESTRATÉGICOS SÃO DESAFIO .....	46
A FORÇA DAS PALAVRAS E DA TRAJETÓRIA DE DJAMILA RIBEIRO .....	46
GOVERNO LULA QUER TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ ATÉ 2028 E MESMA TARIFA DA Balsa .....	48
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF.....</b>	<b>50</b>
REFORMA SOBRE RENDA E CONSUMO NÃO VISA AUMENTO DA ARRECADAÇÃO .....	50
PARLAMENTO BRITÂNICO APROVA ACORDO DE NÃO-BITRIBUTAÇÃO COM O BRASIL .....	50



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 122/2023  
Página 3 de 54  
Data: 21/07/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>51</b>
NAVEGUE SIMPLES É 'PONTAPÉ INICIAL' PARA DESBUROCRATIZAR AUTORIZAÇÕES DE TUPS, DIZ ADVOGADO .....	52
TUP ENSEADA RECEBE NOVA AUTORIZAÇÃO PARA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS .....	53
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>54</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> .....	54



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### CREA-SP E AUTORIDADE PORTUÁRIA ASSINAM ACORDO PARA PROJETO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Presidente da APS explicou que comissão que discute ligação seca será retomada nos próximos dias

Por: *Bárbara Farias*



*O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, e o presidente do Crea-SP, Vinicius Marchese, assinaram acordo de cooperação técnica para aprimorar o projeto do túnel Santos-Guarujá, na manhã de ontem, em São Paulo Foto: Divulgação/Crea-SP*

O Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo (Crea-SP) apresentará soluções logísticas para aprimorar o projeto do túnel submerso Santos-Guarujá. O acordo de cooperação técnica entre o órgão e a Autoridade Portuária de Santos (APS) foi formalizado ontem, na sede do conselho, em São Paulo, após as instituições discutirem o projeto que promete ligar as duas margens do Porto de Santos.

A próxima etapa, segundo o presidente da APS, Anderson Pomini, será a retomada das reuniões da comissão criada para aperfeiçoar o projeto da ligação seca, nos próximos dias. “O principal objetivo é trocarmos experiências e contarmos com o apoio dos engenheiros do Crea-SP para a construção do túnel”, disse Pomini para A Tribuna.

No encontro, ele apresentou as projeções progressivas de movimentação de carga no Porto de Santos até 2040, com um aumento de 32,1% em 17 anos, atingindo 214 milhões de toneladas a cada 12 meses. Com a demanda crescente, ele argumentou que a obra do túnel é imprescindível.

Segundo a APS, em 2022, o maior ativo portuário do País movimentou 162,4 milhões de toneladas. Para este ano, a movimentação prevista é de 165 milhões de toneladas. Nos próximos anos, as projeções são de 170 milhões em 2025; 184 milhões em 2030; 192 milhões em 2033 e 214 milhões em 2040.

Já o presidente do Crea-SP, Vinicius Marchese Marinelli, afirmou que o objetivo desse protocolo de cooperação técnica é dar subsídios técnicos em todas as iniciativas da Autoridade Portuária de Santos. “O túnel é uma necessidade e já foi apontado pelo próprio Crea-SP como uma das prioridades quando se fala de infraestrutura, mobilidade e transporte no Estado. Este é o início de uma parceria que tem como objetivo atender a população”.

Marchese explicou que o protocolo assinado ontem permite diversos planos de trabalho, incluindo uma comissão para debater os próximos passos para que o túnel se torne uma realidade. “O nosso grande objetivo é auxiliar na realização, na execução. A parceria abre um leque de possibilidades dentro um planejamento de aproximação com o poder público para ser realmente demandado para que boas iniciativas da engenharia, da agronomia e das geociências sejam realizadas”.

O túnel Santos-Guarujá foi identificado como alternativa logística em diagnóstico do Crea-SP que foi entregue ao Governo do Estado em fevereiro deste ano. O levantamento identifica gargalos e apresenta propostas de integração entre os sistemas aquaviário, rodoviário e ferroviário na logística e infraestrutura estadual.

### **Projeto na Casa Civil**

Atualmente, de acordo com Pomini, o projeto do túnel submerso se encontra sob análise da Casa Civil da Presidência da República, que definirá qual será a modelagem de concessão da obra.

“Aguardamos a análise da Casa Civil sobre o melhor formato: obra pública ou parceria público-privada (PPP). Isso está bem avançado. Aguardamos, também, a renovação das licenças ambientais que foram expedidas pela Cetesb, mas que agora estão sob a competência do Ibama. Superada essa questão burocrática, formal, passaremos à publicação do edital”. No entanto, o prazo de lançamento do edital dependerá do modelo de concessão da obra escolhido.

“Lançar o edital ainda neste ano está no nosso plano de metas. Defendemos a obra pública para que esse cronograma seja cumprido. Agora, há uma orientação da Casa Civil pela formatação jurídica de uma PPP. Uma PPP demandará mais tempo burocrático, principalmente porque demanda análise junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A obra pública assegura a tarifa social, que é o preço da balsa”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 21/07/2023*

### **IMPLACÁVEIS CONTRA AVARIAS, CONSERTADORES VEEM ATIVIDADE SE TRANSFORMAR NO PORTO DE SANTOS**

Dois aprovados em histórico concurso público realizado na Vila Belmiro na década de 1970 contam desafios da profissão

*Por: Ted Sartori*



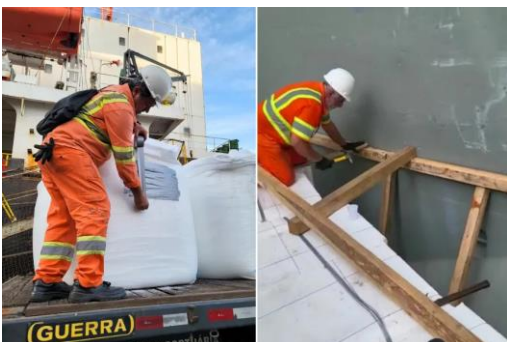
**Os consertadores são acionados no embarque ou desembarque de cargas sujeitas a algum tipo de avaria Foto: Divulgação**

Roberto Fernandes Rodrigues e Francisco Eduardo Alves Vieira moram na mesma cidade (Santos, nos bairros Boqueirão e na Ponta da Praia, respectivamente), quase empatam na idade (64 e 63 anos) e têm a mesma data profissional na história: 19 de julho de 1979. Foi nessa data que os dois, e outros tantos, iniciaram na profissão de consertadores no Porto de Santos, após passarem em

concurso feito naquele ano na Vila Belmiro, tamanha a procura, dando baixa no serviço militar.

Os consertadores são trabalhadores portuários avulsos requisitados pelo operador do navio junto ao Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) do Porto de Santos no embarque e desembarque de cargas sujeitas a algum tipo de avaria e, caso aconteça, reparar essas embalagens. A bordo, eles trabalham no escoramento da carga. “O interesse surgiu porque meu pai era consertador e eu quis seguir a mesma profissão. Após um mês parado, após sair do Exército, entrei como matriculado. Foi rápido”, conta Rodrigues.

No caso de Vieira, ele trabalhava desde os 13 anos em uma comissão de despachos. “Soube que abriria o concurso por minha irmã, empregada na tesouraria do Sindicato dos Consertadores. Pedi permissão para o Exército para fazer a inscrição, pois tinha que pegar minha identidade de civil, que ficava retida. Minha vaga na comissão estava à disposição, porém passei no concurso e fui trabalhar só no Porto”, relembra o trabalhador, casado há 40 anos com Vera e pai de duas filhas: Cássia e Thays.



**Roberto (à esquerda) e Francisco (à direita) estão na função desde julho de 1979, após passarem em concurso Foto: Divulgação**

### Desafios

Manter-se no mercado de trabalho é o grande desafio dos consertadores. A modernização do transporte de cargas, em especial com o advento dos contêineres, largamente utilizados há tempos, diminuiu a quantidade de serviço e de profissionais.

“Quando entramos, o contêiner era pouco utilizado. Havia muito poucos e ainda embarcados em navios muito velhos, não apropriados como os especializados de hoje. A maioria vinha como carga geral, em unidades, paletizadas ou atadas”, recorda Vieira. “Atualmente, há muito embarque de celulose, por exemplo”, emenda.

A pandemia de covid-19, porém, aumentou custos gerais e o frete de embarcações específicas, fazendo com que as antigas maneiras fossem retomadas. Apesar disso, há também as adaptações do trabalho aos novos recursos.

“A gente sempre acredita que vai existir uma carga para se consertar. E existem algumas situações que o contêiner não vai resolver assim como o interesse pelo navio mais barato, quando irão precisar da nossa mão de obra. Também fizemos bastante escoramento dentro dos contêineres para as mercadorias que eram colocadas”, detalha.

### Futuro

Depois de muitos e antigos pedidos da categoria, o Ogmio realizou concurso em que ingressaram 50 novos consertadores, que começaram a trabalhar em maio deste ano, e outros 20 estão como cadastro reserva. Esse processo de contratação não acontecia desde 1979, quando Rodrigues e Vieira foram admitidos, mostrando que a profissão segue viva.

Se Rodrigues, casado há 42 anos com Edineide e pai de três filhos (Cleber, Danielle e Cláudia, além de avô de um casal de netos - Nicolas e Catarina), julga que “o segredo de um bom e eficiente consertador é ser responsável, dedicar-se com afinco, amor, orgulho e muita honra ao ofício”, Vieira vai além.

“Não é que existam segredos para ser um bom profissional, mas acho que é preciso se dedicar. Cada trabalho é diferente do outro. Pode ser, no máximo, parecido. O conhecimento vai sendo adquirido no dia a dia, além de se ouvir os mais experientes e observar a maneira dos outros trabalharem. Tudo isso ajuda a criar ideias para que o trabalho seja realizado com ainda mais eficiência”, define.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 21/07/2023**

## A ESCOLHA DOS VENCEDORES?

Descontos em tarifas públicas são uma ferramenta não adequada

**Por: Rodrigo Paiva**



**Foto: Max/AT**

Os portos são parte de toda a logística de transporte de bens e produtos que fazem parte de nossa vida. Praticamente 90% de tudo que consumimos, em algum momento, utilizaram os serviços de um porto para chegar às nossas casas. No Brasil, existem cerca de 35 portos públicos, administrados por alguma esfera governamental (município, estado ou Governo Federal) por meio de Autoridades Portuárias ou Companhias Docas, e mais de 600 terminais privados autorizados, operados ou em construção diretamente pela iniciativa privada.



Em 2022, cerca de 1,2 bilhão de toneladas de cargas passaram pelos portos brasileiros, sendo que grande parte se relaciona às principais cargas de exportação do País (minério de ferro, petróleo e derivados e grãos). Mas não menos importante é a movimentação de cargas com alto valor agregado, como materiais para a indústria brasileira, eletrônicos e produtos acabados que são movimentados, em grande parte em contêineres, e que devido ao alto valor agregado são de suma importância para a economia e geração de emprego e renda no País.

Somente em contêineres, foram movimentadas pelos portos brasileiros 128,38 milhões de toneladas, equivalentes a 11,7 milhões de TEU (unidades relativas a contêineres de 20 pés de comprimento).

Como praticamente todo produto que compramos possui uma parcela que utilizou um porto, quero abordar uma recente decisão do Governo Federal, que prevê a redução das tarifas públicas dos portos de Santos em até 65% e do Rio de Janeiro em até 95,5%. Como ficam os portos concorrentes em meio a isso? Os descontos em Santos e Rio poderão gerar uma assimetria concorrencial grande, afetando o destino de cargas que atualmente utilizam a infraestrutura do estado catarinense.

A medida vai no sentido contrário do princípio da neutralidade de política tarifária, tão necessária à saudável concorrência entre entes privados, através do qual deve-se garantir a não distorção das relações de mercado, ainda mais em cenário onde as demais autoridades portuárias veem necessidade de aumentos tarifários por razões diversas. É importante ressaltar que este tipo de subsídio traz impactos em portos concorrentes por meio da perda de serviços e/ou redução forçada de tarifas abaixo de patamares razoáveis, com reflexo sobre sua capacidade de investimento em expansão e melhorias de eficiência.

Os demais portos afetados precisam lutar para a reversão desse tipo de política e, sobretudo, enquadrar seus custos de forma a ter uma gestão ainda mais eficiente, visando manter sua competitividade, que não pode vir atrelada a aumentos sucessivos de tarifas, mas ao contrário, pela redução expressiva de custos. Essa política vem na contramão do que se pretende para o setor portuário brasileiro, que é a eficiência, com gestão eficaz e capacidade de investir em infraestrutura.

Descontos em tarifas públicas, mesmo que por meio do uso do caixa gerado pelas Autoridades Portuárias, são uma ferramenta não adequada, gerando distorções no mercado e afetando não somente as demais Autoridades Portuárias, mas investidores privados, que acreditaram na isonomia concorrencial quando decidiram operar no setor e agora poderão ver portos e operadores “escolhidos para vencer” por meio de incentivos desproporcionais e em muitos casos desnecessários.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 21/07/2023*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### AEROPORTO DO RECIFE BATE RECORDE DE CINCO ANOS EM MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS

Em junho, o Aeroporto do Recife recebeu o maior número de passageiros comparando com o mesmo mês de 2019.



*Por Jairo Lima*

**692 mil passageiros do mês de junho de 2023 representam o maior número dos últimos cinco anos. Foto: Janaína Pepeu/Secom**

O Aeroporto Internacional dos Guararapes – Gilberto Freyre – bateu o recorde de movimentação de passageiros

no último mês de junho. De acordo com o Setor de Estudos e Pesquisas (SEP) da Secretaria de Turismo e Lazer de Pernambuco/Empetur, 692 mil pessoas circularam pelo terminal aéreo no mês passado. Os dados foram compilados junto à AENA e à Infraero.

Os 692 mil passageiros do mês passado representam o maior número dos últimos cinco anos, quando comparamos com os mesmos meses nesse determinado intervalo de tempo. Em junho de 2019, foram 644 mil. Em 2020, 98 mil. O ano de 2021 contou com 536 mil passageiros no Aeroporto do Recife. Ano passado, 668 mil pessoas circularam pelo terminal aéreo. O percentual de crescimento em relação ao ano de 2019, imediatamente anterior à pandemia, foi de 7,59%.

Ou seja, houve um crescimento substancial, inclusive, quando são apresentados números pré-pandêmicos. Durante a pandemia o setor foi praticamente esquecido. A recuperação da malha impulsiona número de turistas no Estado, e aqueceu a economia.



**O secretário de Turismo e Lazer, Daniel Coelho, acredita no potencial de crescimento no setor. Foto: Leo Motta/Setur**

“A recuperação do nosso turismo é demonstrada em números. Nos últimos meses, uma série de dados atestam que as pessoas estão mais interessadas no destino Pernambuco. Esse crescimento da movimentação no aeroporto ajuda a acelerar nossa economia, reconduz o papel de liderança do nosso Estado no nordeste. Temos potencial para crescer muito mais, e todo o trabalho do Governo do Estado tem sido em recuperar infraestrutura e

dar melhores condições para receber esses visitantes”, avaliou o secretário de Turismo e Lazer, Daniel Coelho.

Recife se mantém como o aeroporto de maior movimentação no Nordeste. De janeiro a junho, foram mais de 4,3 milhões de pessoas que circularam no nosso maior terminal aéreo. No mesmo período, o aeroporto de Salvador, segundo maior da região, teve uma circulação de 3,4 milhões de passageiros.

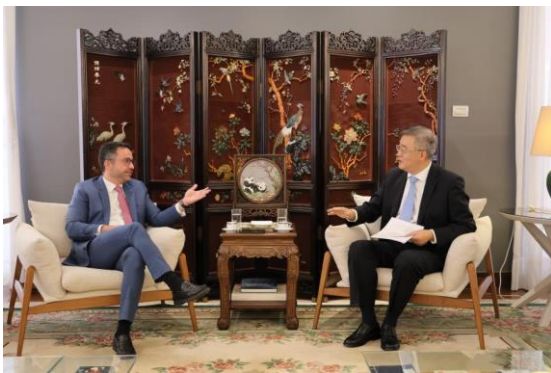
### **Mercados emissores**

Segundo dados apurados pelo SEP junto à Polícia Federal, o Aeroporto dos Guararapes recebeu pessoas vindas dos seguintes mercados emissores internacionais: Portugal, Uruguai, Argentina, Alemanha, Itália, Estados Unidos e Espanha.

Com o aumento da oferta internacional de voos, os números relacionados ao embarque e desembarque de passageiros também cresceram. No último mês, 12 mil pessoas embarcaram para o exterior e 10 mil desembarcaram no Recife vindos de países estrangeiros. Atualmente, a capital pernambucana tem conectividade aérea com Portugal, Argentina, Uruguai e dois voos para os Estados Unidos. No Brasil, o destaque é a ligação com o Aeroporto de Guarulhos, que lidera em embarques e desembarques entre o Aeroporto do Recife. De janeiro a maio, 696 mil pessoas se movimentaram pelo trecho.

**Fonte: Mercoshipping Marítima Ltda**  
**Data: 21/07/2023**

### **PAULO DANTAS BUSCA PARCERIA COM A CHINA PARA SETORES QUE VÃO DA ENERGIA AO TURISMO**



O embaixador Zhu Qingqiao declarou durante o encontro, que o momento é mais favorável para novas parcerias, desde que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva fez uma visita oficial à China.

**Da Redação ME**





### **Paulo Dantas e o embaixador da China Zhu Qingqiao/Foto: Robson Cessco**

Aproveitando o bom momento de aproximação do Brasil com a China, o governador Paulo Dantas se reuniu com o embaixador do país asiático, Zhu Qingqiao, em Brasília, para apresentar intenções de cooperação técnica nas áreas de energias renováveis, científica, turismo, transformação digital e agricultura familiar.

O embaixador Zhu Qingqiao declarou durante o encontro, que o momento é mais favorável para novas parcerias, desde que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva fez uma visita oficial à China, em abril deste ano. De acordo com o embaixador, Alagoas pode ser um excelente espaço para a implantação de empresas chinesas.

“Podemos oferecer terrenos, promover incentivos fiscais e criar um ambiente de negócios favorável para atrair mais empresas internacionais, gerar empregos e melhorar a vida do alagoano”, declarou o governador, ao convidar o embaixador e uma comitiva de empresários chineses para uma missão a Alagoas.

“Vejo grandes potencialidades em Alagoas. É um estado rico em recursos naturais e produção agrícola, e com enorme capacidade para captação de energias eólica e solar. É hora de aproveitar essas vantagens”, declarou Zhu Qingqiao, apresentando a intenção da China em colaborar também para a evolução de projetos tecnológicos e proteção ao meio ambiente.

“Iremos unir esforços para resolver problemas que são comuns aos dois países, como o desenvolvimento regional desigual. Estamos focados em ampliar a abertura econômica e buscar a promoção do desenvolvimento social em ambos os países”, completou o embaixador

### **Convite para visita à China**

O Governo do Estado já tem agendada uma rodada de negócios com 100 empresários chineses em Xangai, uma reunião na sede do Banco dos Brics (grupo econômico composto por Brasil, Rússia, China, Índia e África do Sul), uma visita à Universidade de Urbanismo da cidade de YiWu, além de uma ida à sede da empresa e-commerce Alibaba. A agenda está prevista para janeiro do próximo ano, mas pode ser antecipada em razão do convite do embaixador à comitiva alagoana para participar da Feira Internacional de Xiamen (CIFIT), em setembro.

“A feira é uma das mais importantes do meu país e deve contar com a presença de outros governadores brasileiros. Gostaria de convidá-lo para mostrar a mais de 400 grandes empresários da China todas as oportunidades existentes em Alagoas”, disse o embaixador.

### **Alagoas exporta para China**

A relação entre Brasil e China tem números impressionantes. Além de ser o maior parceiro comercial do país, com negócios que superam R\$ 170 bilhões por ano, a China possui mais de 300 empresas no Brasil, muitas delas entre as maiores do mundo. Alagoas exporta para a China minérios de cobre, açúcar e carne, e, ainda conta, desde 2015, com uma sede da empresa chinesa de fibra ótica ZTT, em Marechal Deodoro.

No documento apresentado ao embaixador chinês, Paulo Dantas mostrou quatro áreas de cooperação que podem gerar negócios entre Alagoas e China: agricultura e pesca, energias renováveis; turismo e tecnologia e inovação.

Na área de agricultura e pesca, o Estado afirma possuir um setor agrícola forte – com destaque para a produção de cana-de-açúcar, coco, frutas tropicais e pesca – e sugere que um acordo com a China poderia envolver cooperação técnica, transferência de tecnologia e investimentos para aumentar a produtividade e expandir as exportações para o mercado chinês.

Já no setor de energias renováveis, o Estado visa, principalmente, a cooperação com a China na produção de energias eólica e solar. A proposta é transferir conhecimento e fazer investimentos e parcerias para a produção de energia limpa em Alagoas, uma vez que o país asiático é líder global



no setor. Mas o leque de propostas é maior. O Governo de Alagoas também busca cooperação para produção de energia por meio de biomassa agrícola, tendo como fonte culturas como milho, arroz, mandioca, amendoim, cana-de-açúcar, soja, eucalipto e algodão.

No turismo, o Estado pretende estimular o intercâmbio de informações e experiências no setor, promoção de destinos turísticos, investimentos em infraestrutura e parcerias entre empresas de turismo de ambos os países.

Já na área de tecnologia e inovação, um acordo com o governo chinês poderia envolver parcerias em pesquisa e desenvolvimento, intercâmbio de pesquisador e estudantes, colaboração em áreas como inteligência artificial, ciência da computação, biotecnologia e outras áreas de interesse mútuo.

### Atrativos

Durante a reunião, o governador Paulo Dantas apresentou ao embaixador uma série de argumentos favoráveis à cooperação entre Alagoas e China. O primeiro deles é a localização privilegiada, uma vez que o estado é um ponto estratégico de interconexão entre as Américas do Norte e do Sul, Europa, África e Ásia, oferecendo um potencial espaço para a presença de datacenters de backup. Outro argumento é a produção de gás natural, que possui preços competitivos e contribui para a sustentabilidade e a redução das emissões de carbono.

Há ainda o apoio do governo alagoano, por meio de incentivos fiscais e locacionais, com facilidades na obtenção de licenças e autorizações; geração de empregos locais durante a construção e manutenção de cabos submarinos; atração de investimentos estrangeiros para impulsionar o crescimento econômico e tecnológico; e o potencial de crescimento e oportunidades futuras. Além disso, o Governo ainda lista o novo aeroporto de Maragogi, em construção, e os projetos de extensão do VLT e criação do BRT, um corredor exclusivo para ônibus.

\*Com informações da Agência Alagoas

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 21/07/2023



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

### EDITORIAL – DEFINIÇÃO O QUANTO ANTES

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

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) informou nessa quinta-feira, dia 20 de julho, que Gilmara Temóteo assume interinamente a presidência da Autoridade Portuária.

Será a terceira pessoa só neste ano a ocupar o cargo mais alto da empresa pública que administra os portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus. Nenhuma das outras Autoridades Portuárias que tiveram troca de presidente com a mudança de gestão no Governo Federal passou por situação parecida.

Gilmara substitui Ana Paula Calhau, que acabou destituída. Esta também vinha exercendo a função de forma interina desde fevereiro, quando foi anunciada a saída do vice-almirante Carlos Autran Amaral.

A maneira como as duas ascenderam é semelhante. Gilmara é a diretora de Gestão Administrativa e Financeira. Ana Paula foi diretora empresarial e de Relação com o Mercado. A diferença é que Ana já tem uma extensa folha de serviços prestados à Codeba, inclusive assumindo outras funções em gestões anteriores.



Gilmara, que chegou à Codeba há pouquíssimo tempo, assume a presidência “no susto”. Afinal, o executivo indicado para ocupar o cargo de forma definitiva, Antônio Carlos Tramm, ainda precisa resolver uma pendência jurídica. E pode ser que não consiga. O estatuto da companhia diz que o presidente precisa ter diploma de formação em curso superior.

Tramm não tem diploma. O que não o impediu, no entanto, de presidir a Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM). Foi talvez por essa experiência que a deputada federal pela Bahia Lídice da Mata o indicou para o cargo mais alto da Autoridade Portuária. Aliás, Lídice é filiada ao PSB, mesmo partido do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França. Mas ela já avisou que se Antônio Carlos Tramm não puder mesmo ser o presidente, indicará outro nome.

Agora, como Tramm ainda aguarda um parecer jurídico, pode ser que esse caso demore para ser resolvido. E essa indefinição, claro, não é boa para uma Autoridade Portuária que está cheia de planos para seus portos. Ana Paula Calhau chegou a falar de alguns deles durante o Nordeste Export, realizado em junho, na Paraíba, quando ainda era presidente. Citou, por exemplo, a dragagem da área pública e do Terminal de Contêineres de Salvador para chegar a 17 metros de profundidade.

Por outro lado, a Codeba deu sorte em ter Ana Paula e Gilmara em seu time. A agora ex-presidente interina deixa o cargo anunciando que a companhia fechou o primeiro semestre com um crescimento de 40% no faturamento em comparação com o mesmo período no ano passado.

Foram R\$ 140.767.336 milhões arrecadados, número que representa 65,4% do total faturado em todo o ano anterior.

Agora, Gilmara Temóteo assume o comando dessa Codeba saudável financeiramente. Algo que ela talvez nem imaginaria há cerca de um mês.

Como fora dito acima, ao contrário de Ana Paula, que já trabalhava há anos na empresa pública, Gilmara foi nomeada diretora no início de junho, pouco depois de ter deixado a presidência da Companhia Docas da Paraíba, cargo que exerceu desde 2015. E essa experiência será fundamental para a Autoridade Portuária da Bahia em meio a este momento tão turbulento.

Mas ainda que esteja em boas mãos, a Codeba precisa ter o seu destino definido o quanto antes.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/07/2023**

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

### **CONDECORADOS**

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin, e o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, estiveram presentes ontem, dia 20, na cerimônia que homenageou o sesquicentenário (150 anos) de nascimento do Pai da Aviação, Santos Dumont. Eles e outras autoridades receberam a medalha Mérito Santos Dumont das mãos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

### **DESCONVERSOU**

Durante o evento, Alckmin foi questionado sobre sua possível saída do MDIC para o Governo abrigar nomes ligados ao PP e ao Republicanos. O vice-presidente desconversou e disse que “esse é um tema do presidente Lula”.

### **ORÇAMENTO**

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, se reuniu na quarta-feira, dia 19, com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad. De acordo com ela, até esta sexta, dia 21, todos os ministérios saberão o orçamento que terão disponíveis para 2024. Haddad também se encontrou

com o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PPAL) para conversar sobre os prazos para aprovação das pautas econômica s. Foram debatidos os períodos da análise do Arcabouço Fiscal e da Reforma Tributária, que deve retornar para a Câmara após passar pelo Senado. A expectativa é de aprovação até dezembro.

### SETOR AÉREO

Representantes da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear) se reuniram com o novo ministro do Turismo, Celso Sabino, e apresentaram a agenda com os principais temas do setor aéreo. A presidente da Abear, Jurema Monteiro, destacou que essa aproximação “é essencial para buscarmos melhorias para o setor e para o país”. O ministro Sabino afirmou estar disponível para atuar nas pautas comuns entre o ministério e as companhias aéreas.

### PARÁ

Jardel Rodrigues da Silva deve tomar posse como novo diretor-presidente da Companhia Docas Pará (CDP) no próximo dia 28, quando será realizada a Assembleia Geral Extraordinária do Conselho de Administração. A indicação de Jardel foi aprovada pela Casa Civil desde o último dia 11. Paraense e já atuou no Conselho de Administração do Ceasa, é membro do Conselho Administrativo da Cohab há cinco anos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/07/2023

### REGIÃO NORDESTE - GILMARA TEMÓTEO ASSUME INTERINAMENTE A PRESIDÊNCIA DA CODEBA

Antônio Carlos Tramm, indicado para o cargo de forma definitiva, ainda não pôde assumir porque aguarda parecer jurídico

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



**A nova presidente interina, Gilmara Temóteo, ao lado de José Demétrius Silva Moura e Luiz Humberto Lisboa Castro, novos integrantes da diretoria executiva da Codeba**

A diretora de Gestão Administrativa e Financeira da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Gilmara Temóteo, assumiu na quinta-feira (20), provisoriamente, a presidência da empresa que administra os portos de Salvador, Ilhéus e Aratu-Candeias.

Antônio Carlos Tramm, indicado para o cargo de forma definitiva, ainda não pôde assumir porque aguarda um parecer jurídico que analisa a complementação da documentação exigida para a função. Tramm não tem diploma de formação em curso superior, uma exigência presente no estatuto da autoridade portuária.

Ele é ex-presidente da Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM) e foi indicado à presidência da Codeba pela deputada Lídice da Mata (PSB-BA). A parlamentar já declarou que estudará outro nome caso a Justiça rejeite a indicação.

Além de Gilmara, a nova diretoria executiva da Autoridade Portuária tomou posse na quinta-feira. José Demétrius Silva Moura irá liderar a Diretoria Empresarial e de Relação com o Mercado (DERM). Luiz Humberto Lisboa Castro assumiu a Diretoria de Infraestrutura e de Gestão Portuária (DIP).

Em comunicado, a Codeba disse que o novo corpo funcional tem “a missão de fortalecer e expandir os projetos de infraestrutura logística e portuária da Bahia e do Brasil, sob a coordenação do ministro Márcio França (Ministério de Portos e Aeroportos) e liderança do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva. A Codeba dá as boas-vindas aos Senhores e deseja que esse novo ciclo seja de êxito à frente das Diretorias”.

Gilmara Temóteo assume o cargo mais alto da Codeba com a experiência de já ter presidido outra Autoridade Portuária. Ela esteve à frente da Companhia Docas da Paraíba de 2015 até o início deste ano.

Em seu discurso, ela declarou que a equipe irá seguir as orientações do Governo Federal “para fomentar a economia, gerar emprego e ampliar o diálogo com toda a Comunidade Portuária”.

### Despedida

A Codeba vinha sendo administrada por outra presidente interina. A advogada Ana Paula Calhau havia assumido o cargo no início deste ano, após a saída do vice-almirante Carlos Aufran Amaral. Na quinta-feira, ela se despediu ressaltando os bons resultados da companhia e o sentimento de “reconhecimento de dever cumprido”.

Ana Paula disse que se sentiu honrada em fazer parte “de uma gestão que pautou seus atos voltados à ética, transparência e eficiência na consecução dos projetos previstos no planejamento estratégico e plano de negócios da Companhia Docas do Estado da Bahia”.

Ainda em sua mensagem, a advogada destacou os recordes de faturamento da Codeba.

Segundo o balanço, a companhia bateu novo recorde de faturamento após fechar o primeiro semestre com um crescimento de 40% em sua receita em comparação com o ano passado.



Nos primeiros seis meses de 2023, a Autoridade Portuária faturou R\$ 140.767.336 milhões, número que representa 65,4% do total faturado em todo o ano de 2022, que fechou em R\$ 215.385.167,48 milhões, até então o recorde da empresa pública.

**Ana Paula Calhau, que vinha ocupando a presidência interina da Codeba, se despediu ressaltando os bons resultados da companhia e o sentimento de dever cumprido Crédito: Divulgação/Brasil Export**

Para a Codeba, o bom desempenho é reflexo do crescimento da arrecadação com os contratos de arrendamento em Salvador e Aratu-Candeias, além da cobrança das tarifas portuárias relativas à movimentação nos três portos que administra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/07/2023

## REGIÃO NORDESTE - CODERN VAI INICIAR ESTUDO QUE ANTECEDE DRAGAGEM AINDA EM JULHO

Batimetria deve começar a ser feita até o fim deste mês; próximo passo será elaborar projeto de dragagem

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



**A profundidade do canal de acesso e da bacia de evolução do Porto de Natal é de 12 m. Mas devido à falta de manutenção, são permitidos navios com calado máximo de 10 m Crédito: Divulgação/Codern**

O diretor-presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), Nino Ubarana, anunciou que os primeiros passos para realizar a dragagem de

aprofundamento no Porto de Natal (RN) começaram a ser dados. Ele falou sobre o assunto durante entrevista a uma rádio local, no último dia 17.

A última vez que a obra foi feita no canal de acesso e na bacia de evolução foi em 2012, alcançando a profundidade de 12 metros. Mas, devido à falta de manutenção, a Autoridade Portuária só permite hoje a entrada de navios com calado máximo de 10 metros.

Para iniciar o processo que envolve a obra, Ubarana informou que a Codern fez uma licitação para realizar um estudo hidrográfico, conhecido como batimetria, que trará um “raio-x” de como está a situação no fundo do rio, no canal de acesso.

“Acreditamos que até o fim de julho esse estudo seja iniciado”, disse. Ainda segundo o presidente, os dados serão entregues ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), e o próximo passo será elaborar o projeto de dragagem.

O Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) também atuarão em conjunto durante esse processo. A partir do momento em que o estudo começar a ser feito, deve ser concluído em 45 dias.

Já a forma como a dragagem será feita ainda não está decidida. Segundo Nino, existem duas possibilidades. A primeira seria o Dnit realizar os trabalhos de aprofundamento em pontos específicos, num custo entre R\$ 10 e R\$ 12 milhões. A segunda seria um trabalho de longo prazo, com repasse do ministério de Portos e Aeroportos, já que o valor da obra seria de R\$ 150 milhões.

O aumento da profundidade deve permitir novas operações e a ampliação da capacidade de movimentação de cargas via Porto de Natal.

### **Ponte Newton Navarro**

Outro problema enfrentado pelo complexo é a falta de defensas na ponte Newton Navarro, que impossibilita a passagem de navios de médio e grande porte no período noturno, limitando as operações portuárias.

Para instalar os equipamentos na ponte, o Governo do Estado necessitaria de um recurso estimado em R\$ 80 milhões – até o momento não disponível.

De acordo com o presidente da Codern, o assunto foi discutido com o Governo Federal e o ministro Márcio França, que comanda a pasta do setor, se comprometeu a ajudar, pois o Governo Estadual não conseguiria concretizar a obra sozinho.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/07/2023**

## **REGIÃO SUL - MAPA VAI DISCUTIR RETOMADA DE EXPORTAÇÃO DA CARNE DE FRANGO DE SC COM O JAPÃO**

Após foco de influenza aviária, ministro Carlos Fávaro vai debater assunto durante missão em Tóquio  
**Por CÁSSIO LYRA [cassio@portalbenews.com.br](mailto:cassio@portalbenews.com.br)**



***O ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, e o governador de Santa Catarina, Jorginho Mello, se reuniram para discutir a exportação do produto para o Japão Foto: Divulgação/Mapa***

O Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) vai discutir com o governo do Japão a retomada das exportações de carne de frango de Santa Catarina ao país asiático. O ministro Carlos Fávaro fará uma missão internacional em Tóquio, e garantiu ao

governador Jorginho Mello (PL) que o assunto será tratado como prioridade.

O ministro e o governador se reuniram na última terça-feira (18), em Brasília, e discutiram sobre a exportação do produto para o Japão. A missão internacional do Mapa em Tóquio vai ocorrer na próxima semana.

“O Japão está tendo um protocolo mais rígido, que está sendo revisado pelo mundo todo. Então passou a ser prioridade número um da nossa missão. Já estamos em tratativas para a rediscussão desse protocolo, já que o Brasil continua com garantia de sanidade”, comentou o ministro.

O governo japonês anunciou a suspensão de exportações de frango do Brasil nesta semana após a confirmação, no último sábado (15 de julho) de um foco de Influenza Aviária de Alta Patogenicidade (IAAP) em aves domésticas de subsistência em propriedade no município de Maracajá, em Santa Catarina, onde encontravam-se múltiplas espécies de aves que eram criadas soltas e não eram destinadas à comercialização.

“Viemos aqui até Brasília reforçar a preocupação de Santa Catarina, pela importância e pelo que representa para a economia do Estado a produção da carne aviária”, destacou o governador em vídeo postado nas redes sociais.

Segundo informou o Mapa, a propriedade está interditada e todas as aves foram eutanasiadas. As carcaças foram destruídas e enterradas.

De acordo com o Código Sanitário de Animais Terrestres da Organização Mundial de Saúde Animal (OMSA), a ocorrência da infecção pelo vírus em aves silvestres e domésticas de subsistência não compromete a condição do Brasil como país livre de IAAP. No entanto, o Ministério da Agricultura, Florestas e Pesca do Japão (MAFF) comunicou a decisão de suspender a importação de aves vivas e carne de aves do estado de Santa Catarina até que o Mapa encaminhasse informações detalhadas sobre o caso.

O Mapa já enviou os esclarecimentos demandados e segue trabalhando para que o impacto das restrições seja o menor possível aos exportadores brasileiros.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 21/07/2023**

## REGIÃO SUDESTE - ATENÇÃO DE COALIZÃO EMPRESARIAL À MOBILIDADE URBANA DA BAIXADA SANTISTA

Pauta foi um dos assuntos em destaque no Programa ZR News

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



**O ZR News teve as participações do diretor-executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas, do secretário municipal de Santos Bruno Orlandi e do presidente da ACS, Mauro Sammarco**  
**Crédito: Reprodução/ZR News**

A atuação da coalizão empresarial da Baixada Santista, firmada entre a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo e o Grupo Brasil Export, foi tema de debate durante o programa ZR News de quinta-feira, dia 20. A mobilidade urbana tem sido uma pauta constante e importante demanda da região junto ao Governo do Estado.

Na Baixada Santista, a coalizão empresarial foi anunciada pelo secretário Jorge Lima, durante evento na Associação Comercial de Santos no início do ano. Desde então, foram realizadas reuniões com empresários e atores de diversos setores de produção e atividades comerciais do Litoral de São Paulo com suas demandas e propostas junto ao Governo de São Paulo.



O secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, disse que as reuniões têm sido muito proveitosas, nas quais já foram apresentadas propostas em prol da mobilidade urbana de Santos, principalmente na região portuária.

“É importante esse trabalho de compreender e entender os desafios que estão sendo colocados, seja por nós do Poder Público, e também da iniciativa privada. Estamos conseguindo conversar e avançar em assuntos importantes para a cidade, como a alocação de recursos. Por exemplo, fizemos esse apelo para uma nova ligação Planalto-Baixada. Essa foi uma pauta de uma reunião da coalizão. Discutimos também um novo viaduto para a Alemoa para destravar os gargalos daquela região. Esse tipo de trabalho bem articulado demonstra a oportunidade que o setor tem de ser ouvido”, analisou.

Ricardo Molitzas, diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do Conselho do Santos Export, enfatizou o trabalho realizado na coalizão para juntar todos os atores possíveis, visando a melhoria de problemas e encontro de soluções.

“O grupo da coalizão, quando trata de mobilidade urbana, fala do assunto como um todo, com a participação de todos os envolvidos. Seja a ligação seca (túnel Santos-Guarujá), seja uma nova pista para o porto, as melhorias dos trechos urbanos. Estamos em busca de uma decisão, para aí encontrar as soluções mais plausíveis”, comentou.

O programa também teve a participação de Mauro Sammarco, presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), que reforçou a importância de se discutir a mobilidade dos cidadãos.

“A movimentação das pessoas envolve saúde, necessidades emergenciais. Precisamos ter um discurso mais amplo. Por isso estamos chamando a OAB (Ordem dos Advogados do Brasil), a Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos para participar conosco. Nos despirmos de vaidades e nos juntarmos para conseguirmos as respostas que precisamos.

Todas as quintas-feiras, o ZR News, com apresentação do jornalista Zerri Torquato, é voltado para os assuntos portuários, além de ter o quadro Santos Export. O programa pode ser acompanhado também pelo <https://portalbenews.com.br>

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/07/2023**

## **REGIÃO SUDESTE - SOBRECARGA DE PÁTIO DE CAMINHÕES DE CUBATÃO É TEMA DE REUNIÃO NA APS**

Ecopátio teve sua capacidade de 1.600 veículos ultrapassada devido a situações decorrentes das chuvas

**Da Redação** [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

Uma reunião realizada na Autoridade Portuária de Santos discutiu a sobrecarga de caminhões no Ecopátio de Cubatão, causada pelas chuvas que impactaram as operações nos terminais do Porto de Santos nos últimos dias. O encontro ocorreu na tarde de quinta-feira, dia 20, e contou com a participação de integrantes do Plano de Gestão Integrada (PGI), que opera sob a coordenação da Artesp desde 2013. A equipe é composta por representantes da Polícia Rodoviária, APS, pátios, terminais e prefeituras de Cubatão, Santos e Guarujá.

Durante a reunião, medidas para evitar futuros congestionamentos foram acordadas em consenso. A colaboração dos terminais foi solicitada para lidar de forma eficiente com o problema. O Ecopátio de Cubatão foi especialmente afetado desta vez, ultrapassando sua capacidade de 1.600 veículos devido a diversas situações decorrentes das chuvas nos terminais.

Diante dessa questão, os envolvidos se comprometeram a intensificar ações conjuntas, buscando evitar novas ocorrências de sobrecarga e congestionamento. O objetivo é melhorar o fluxo de



operações no Ecopátio e a eficiência do transporte de cargas na região, beneficiando todo o sistema portuário e minimizando os impactos causados pelas condições climáticas adversas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/07/2023

## REGIÃO SUDESTE - APS E CREA-SP FIRMAM ACORDO DE COOPERAÇÃO VISANDO CONSTRUÇÃO DO TÚNEL IMERSO

Autoridade Portuária aguarda posição do Ibama a respeito da renovação das licenças ambientais

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



*O acordo de cooperação técnica foi assinado por Anderson Pomini e pelo presidente do Crea-SP, o engenheiro Vinicius Marchese, na sede da instituição, na capital paulista Crédito: Reprodução/Redes sociais*

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, discursou nesta quinta-feira (20) na sessão plenária do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de São Paulo (Crea-SP), na Capital. Ao fim da sessão, a entidade e a empresa pública gestora do Porto de Santos assinaram um termo de cooperação técnica nas áreas de Engenharia, Agronomia e Geociências.

De acordo com Pomini, o novo acordo com o Crea-SP será bem-vindo para análise técnica a respeito do túnel imerso que vai ligar as duas margens do Porto de Santos, em Santos e Guarujá.

“É uma vital participação do Crea-SP a partir desse nosso acordo. Trata-se de uma obra inovadora, que depende da engenharia técnica das mais modernas que nós não tínhamos no Brasil, mas que agora teremos. Nosso modelo é que está em construção que liga a Dinamarca com a Alemanha, de 18 quilômetros. Então, nessa parceria com o Crea-SP traremos essa tecnologia de engenharia e implementaremos na construção do túnel Santos-Guarujá”, disse o presidente da APS em vídeo postado nas redes sociais.

O documento foi assinado por Pomini e pelo presidente do Crea-SP, o engenheiro Vinicius Marchese.

A Autoridade Portuária de Santos aguarda a liberação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) a respeito das licenças ambientais que precisam ser renovadas, com base no projeto da extinta Dersa, de 2012. A partir da autorização do órgão ambiental, o projeto passará por uma nova atualização.

“Para a atualização desse projeto, nós iremos contar com o apoio dos engenheiros. Essa parceria que fizemos aqui fomenta exatamente essa atualização do túnel. Participação efetiva do Crea para que tenhamos essa obra executada de fato”, concluiu.

Durante seu discurso na sessão solene, realizada no auditório da instituição, Pomini falou sobre os dez planos de meta colocados pela atual gestão do Porto de Santos, bem como as futuras obras que correspondem à dragagem, ampliação da malha ferroviária, além do túnel imerso.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/07/2023

## NACIONAL - ANTAQ INICIA PRIMEIRA ETAPA DO PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES

Iniciativa pretende modernizar e desburocratizar o setor portuário e aquaviário para melhorar os investimentos

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



**A primeira etapa do Navegue Simples vai consistir no estudo de simplificação dos processos de autorização de TUPs, visando reduzir o tempo na tramitação de processos**  
**Crédito: Divulgação**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) iniciou na quinta-feira, dia 20, o programa que visa desburocratizar os processos de contrato de adesão e de arrendamento portuário. A tomada de subsídios para o programa Navegue Simples visa simplificar processos críticos que envolvam análise conjunta da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e

da agência reguladora.

A ação é em conjunto com o Ministério de Portos e Aeroportos e pretende modernizar e desburocratizar o setor portuário e aquaviário para melhorar os investimentos. O projeto vai mapear o fluxo atual de autorização de construção e exploração de instalações portuárias privadas, identificar os pontos de gargalo e sugerir fluxos, desburocratizando para economizar tempo no processo total.

A primeira etapa do programa Navegue Simples vai consistir no estudo de simplificação dos processos de autorização de terminais de uso privado (TUPs) com o intuito de reduzir o tempo na tramitação de processos.

A Antaq disponibilizou um questionário com onze perguntas direcionadas ao processo de autorização de TUPs. Os contribuintes podem responder sobre os requisitos pertinentes ao processo de autorização de instalações privadas e as dificuldades de atendimento pelos requerentes.

Também será possível fazer sugestões de melhorias aos processos de instalações já autorizadas e de quais dos processos merecem prioridade para fins de melhorias. O processo de contribuições estará aberto até o dia 18 do mês de agosto. O formulário eletrônico está disponível apenas no endereço <https://forms.office.com/r/EwbjFBNtHT>.

A medida era esperada por entidades do setor. A Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), por exemplo, montou um grupo de trabalho para debater o tema em profundidade e apresentar contribuições ao projeto.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/07/2023**

## **NACIONAL - MOVIMENTO PELO SIM GANHA ADESÃO DE MAIS PLAYERS IMPORTANTES DO SETOR**

Presidentes da APS e do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral de SP apoiam iniciativa

Da Redação [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



**Devido à falta de soluções para os gargalos que afetam o Porto de Santos, o Brasil Export lançou o Movimento pelo Sim durante o Santos Export, realizado em maio**  
**Crédito: APS/Arquivo**

**“TEMOS DE PRESSIONAR PARA TERMOS AS OBRAS QUE TANTO PRECISAMOS, COMO A NOVA RODOVIA LIGANDO O PLANALTO AO PORTO DE SANTOS E O TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ”**

**ANDERSON POMINI**  
presidente da APS



O Movimento pelo Sim, lançado pelo Grupo Brasil Export em maio com o objetivo de pressionar o poder público para solucionar os gargalos mais críticos do setor de infraestrutura, continua conquistando a adesão de importantes players. Dois deles manifestaram apoio nesta semana: o presidente da Autoridade Portuária de Santos, APS, Anderson Pomini, e o diretor-presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Neiva.

**CONTE CONOSCO. PRECISAMOS ESTAR UNIDOS PARA LUTAR  
POR ESSAS OBRAS E PROJETOS”**

**ANDRÉ NEIVA**  
*presidente do Sindisan*

Ao BE News, Pomini reforçou a necessidade de investimentos em obras estratégicas, importantes para melhorar a logística do comércio exterior brasileiro, especialmente reduzir seu custo. “O Porto de Santos apoia a iniciativa do Movimento pelo Sim. Temos de pressionar para termos as obras que tanto precisamos, como a nova rodovia ligando o Planalto (Grande São Paulo) ao Porto de Santos e o túnel entre Santos e Guarujá”, declarou o presidente.

Neiva também garantiu o apoio dos transportadores rodoviários ao Movimento pelo Sim. “Conte conosco. Precisamos estar unidos para lutar por essas obras e projetos”, afirmou.

Os presidentes da APS e do Sindisan participaram na última quarta-feira, dia 20, em São Paulo, de um workshop para debater uma nova ligação terrestre entre o Planalto e a região da Baixada Santista, no litoral do Estado. Dois meses atrás, durante o Santos Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, sugeriu-se a criação de um Movimento pelo Sim, motivada justamente pela falta de soluções para os gargalos que afetam o Porto de Santos.

“A gente não tem de concreto a terceira via (rodovia) de ligação Planalto-Baixada (Santista). A gente não tem de concreto o início dos investimentos na Fips (Ferrovia Interna do Porto de Santos). Então, aqui fica essa proposta para que a gente aja”, disse à época Ricardo Molitzas, presidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp).

Na ocasião, Molitzas citou uma declaração dada no mesmo evento pelo secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima, de que governos funcionam com pressão.

“Se nós não fizermos uma pressão maior nesse assunto, no ano de 2024 nós vamos estar aqui de novo discutindo que o Porto chegou a 180 milhões (de toneladas de cargas). E nós vamos estar discutindo a entrada de Santos, a dragagem do canal do Porto, a ferrovia...”, destacou o dirigente do Sopesp.

### **Expansão**

Em pouco tempo o Movimento pelo Sim ganhou força e começou a se expandir. No dia 23 de maio, cerca de uma semana depois da realização do Santos Export, o Brasil Export anunciava que entraria em contato com representantes de associações empresariais, grandes companhias e órgãos públicos, a fim de apresentar a iniciativa e obter o apoio dos principais agentes econômicos de todo o Brasil.

A Carta do Movimento pelo Sim, assinada pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, e publicada na edição do BE News daquele dia 23, justificava a necessidade de uma ação em nível nacional, uma vez que os desafios enfrentados pelo Porto de Santos “se repetem em vários outros corredores logísticos do Brasil, afetando os diversos modais e inúmeros setores da economia”.

“Foi neste contexto que o Brasil Export lançou o Movimento pelo Sim. Sim ao investimento. Sim às obras. Sim à solução dos gargalos logísticos. Sim ao desenvolvimento. Sim ao crescimento econômico”, diz outro trecho da carta.

No dia 19 de junho, em João Pessoa (PB), Fabrício Julião anunciou durante a abertura do Nordeste Export a criação do Movimento Pelo Sim para o Nordeste. O objetivo era juntar atores importantes para cobrar de autoridades melhorias necessárias para a região.

“Fizemos esse lançamento através do Santos Export, do Movimento Pelo Sim. E vou replicar aqui para o Nordeste. Precisamos trazer o Movimento Pelo Sim para o Nordeste. Sim pelo desenvolvimento, sim pela geração de empregos, sim pelas oportunidades, sim pela relação com autoridades para destravar grandes empreendimentos que, neste momento, precisam e necessitam dessa atenção. Este movimento, iniciado em Santos, gostaria que a sociedade civil, todas as entidades, pudessem a partir de agora apoiar”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/07/2023

## NACIONAL - VITRINE

# VITRINE



CÂNDICE LA TERZA  
[candice@portalbenews.com.br](mailto:candice@portalbenews.com.br)

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua **Vitrine**.

Julho é um mês de férias para muitos,  
mas no Vitrine os eventos continuam.  
Bem-vindo (a)!

### PORTO DE MACEIÓ



Uma bela selfie do presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, ao lado de operadores portuários e executivos do Porto de Maceió (AL), em mais uma edição do Fenop no Porto, em recente visita para conhecer as operações e atividades de exportação do sal, açúcar e outros produtos. Parabéns por mais uma edição do programa!

### SITE REPAGINADO



Diretoria do Sindicato dos Operadores Portuários de São Paulo (Sopesp) e da Praticagem de São Paulo - Santos Pilots, reunidos num café da manhã especial, para o lançamento do novo site do sindicato. Agora, repaginado, com área exclusiva para os associados e diretores do SOPESP, além de dados por um dashboard da ANTAQ, acesso à tábua de maré, meteorologia, manobras, entre outros. Renovação e modernização são sempre bem-vindas, mas celebrar as conquistas é melhor ainda! Sucesso.

### PREVENÇÃO SEMPRE



O Comitê de Saúde, Segurança e Meio Ambiente do Sopesp, reunido em mais uma reunião mensal. A ação do sindicato tem o objetivo de trazer mais eficiência e segurança para as operações portuárias no Porto de Santos, promovendo integração e troca de experiências entre os operadores portuários associados.

### TPA ESSENCIAL EM PARANAGUÁ



Na última quarta-feira, o OGMO/Paranaguá realizou mais um bate papo com os sindicatos laborais, quando foi apresentado o Projeto TPA Essencial, que busca reconhecer os trabalhadores portuários avulsos que se destacam não apenas pela quantidade de produção, mas também pela qualidade e segurança em suas tarefas! Palmas e mais palmas para este projeto!

### MULHERES & PORTO



Um close especial para Vitrine, em dia de visita técnica durante o Sul Export, as queridas e atuantes Milena de Castro, gerente de Comunicação e Relações Institucionais da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), a gerente de Projetos da Stone Consultoria e especialista em Concessões da Metric1, Milena Siqueira, e a diretora de Comunicação da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Cláudia Borges.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 21/07/2023



## O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP GUARUJÁ DISCUTE SEGUNDA FASE DA PERIMETRAL COM ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS E ARQUITETOS

Informações: Prefeitura de Guarujá (21 de julho de 2023)

**Evento realizado pela Autoridade Portuária aconteceu no dia 18**

A Prefeitura de Guarujá participou do encontro promovido pela Autoridade Portuária para a apresentação de projetos estratégicos na Baixada Santista, entre eles, a segunda fase da Avenida Perimetral e a ligação seca Guarujá-Santos. O evento aconteceu no último dia 18 e teve como objetivo detalhar obras de infraestrutura à Associação de Engenheiros e Arquitetos de Guarujá.

O Município foi representado pelo superintendente de Desenvolvimento Portuário da Prefeitura, e o encontro foi conduzido pelo superintendente de Meio Ambiente e Segurança da Autoridade Portuária.

O superintendente de Desenvolvimento Portuário abordou o impacto positivo dos projetos, principalmente da segunda fase da Perimetral, na margem esquerda do Porto. O valor estimado é de R\$ 400 milhões.

“Desde 2013, Guarujá aguarda a implementação da segunda fase da Perimetral. É uma obra de grande relevância para a Cidade, pois vai segregare, definitivamente, o fluxo de cargas (caminhões) com destino aos terminais portuários, não impactando o viário municipal”, pontuou o superintendente da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico (Sedep).

Outro ponto colocado por Guarujá é a ligação seca por túnel imerso, ligando as cidades de Guarujá e Santos. “Trará ainda mais desenvolvimento à região, sobretudo o Distrito de Vicente de Carvalho, uma área estratégica que será alavancada com o futuro Aeroporto Civil Metropolitano”, ressaltou.

Neste aspecto, foram discutidas ainda questões como viabilidade econômica, ambiental e o quanto contribuirá na economia dos municípios. O superintendente citou ainda a aérea retroportuária de Guarujá, que detém alto potencial de crescimento; melhorias no acesso ao Sítio Conceiçãozinha, sem a intervenção na linha férrea na entrada e saída do bairro; incremento da movimentação de cargas do Porto; realocação de famílias em situação de vulnerabilidade social, que hoje ocupam áreas da União, permitindo a ampliação portuária; entre outras questões.

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

*Data: 21/07/2023*

## AGRO TEM SUPERÁVIT DE R\$ 10 BI, AUMENTA EXPORTAÇÕES E PUXA ALTA DO PIB DE SP EM 2023

*Informações: Governo do Estado de São Paulo (21 de julho de 2023)*



**Secretaria de Agricultura amplia políticas voltadas a pequenos e médios produtores, como linhas de crédito, cadastro rural e capacitação – Foto: Freepik**

O agronegócio paulista registrou, entre janeiro e junho de 2023, superávit de US\$ 10 bilhões na balança comercial, segundo dados do Instituto de Economia Agrícola (IEA), órgão ligado à Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Governo de São Paulo. O crescimento foi de 6,4% em comparação ao mesmo período de 2022.

As exportações cresceram 6,1% no primeiro semestre deste ano em relação ao mesmo período do ano passado, alcançando US\$ 12,63 bilhões. Os principais países compradores de produtos paulistas foram: China com 26% do total, com destaque para a soja e carne; União Europeia (sucos, sucroalcooleiro e café) e Estados Unidos (sucos e carne). As importações aumentaram 5,3%, totalizando US\$ 2,59 bi.

A participação do agronegócio no total exportado pelo Estado foi de 38,1%, enquanto a das importações foi de 7,2%.

Em relação ao agro brasileiro, o comércio exterior de São Paulo representou 15,3% no ano, com alta de 0,3 pontos percentuais (p.p.) ante ao mesmo período de 2022. Já as importações tiveram aumento de 0,8 p.p., passando de 30,3% para 31,1%.

“Muito trabalho e ótimos resultados para o agronegócio paulista”, afirmou o secretário Antonio Junqueira sobre a atuação da pasta nos primeiros seis meses da atual gestão estadual.



Como consequência, o PIB do agronegócio paulista aumentou 0,9% no acumulado de janeiro a abril, contribuindo para o crescimento de 1,5% do PIB estadual, também na comparação ao mesmo período de 2022. O agro só ficou atrás dos serviços, segmento que teve crescimento de 3% no primeiro quadrimestre de 2023. Os dados são da Fundação Seade.

### **Foco no pequeno e médio produtor**

No primeiro semestre, a Secretaria de Agricultura e Abastecimento teve como um dos focos a implementação de políticas públicas para atender às necessidades dos pequenos e médios produtores.

“Um dos grandes desafios que tenho frente à Secretaria é implementar políticas públicas compatíveis com a importância do agronegócio paulista, mas principalmente com demandas que atendam às necessidades dos pequenos produtores”, disse o secretário.

Uma dessas medidas é o programa Rotas Rurais. Desenvolvido em parceria com o Google, ele fornece ao produtor rural o CEP digital de sua propriedade. Já foram mapeados 56 mil quilômetros de vias rurais e mais de 290 mil propriedades foram geolocalizadas. Ao todo, 230 municípios aderiram à iniciativa no primeiro semestre.

O objetivo é facilitar a vida no campo, possibilitando, por exemplo, a entrega e o recebimento de mercadorias e insumos e o envio de viaturas e ambulâncias. “Colocamos milhares de produtores no mapa”, celebrou Junqueira.

O Governo de São Paulo também avançou na análise e validação do Cadastro Ambiental Rural (CAR), registro que integra as informações ambientais das propriedades e posses rurais. Até o momento, são 386 mil cadastros analisados e mais 20 mil já validados. “Hoje, São Paulo se destaca diante dos demais estados brasileiros, com 96,4% dos imóveis rurais em condições de avançar no processo de regularização ambiental”, destaca Junqueira.

### **Seguro e crédito rural**

Para alavancar a produção de pequenas e médias propriedades paulistas, a pasta disponibilizou, em 2023, cerca de R\$ 200 milhões em linhas de crédito com taxas de juros de 3% ao ano, as mais baixas do mercado, por meio do Fundo de Expansão do Agronegócio Paulista (FEAP).

Além disso, em seis meses, o seguro rural do FEAP já gerou mais de 9 mil apólices. Dos 516 contratos emitidos, R\$ 84 milhões já foram pagos. Atualmente, outras 693 operações aguardam a liberação de recursos que totalizam mais R\$ 67,5 milhões. “Essas ferramentas são de suma importância para aumentar a renda dos pequenos e médios produtores”, avaliou Junqueira.

### **Recuperação de estradas rurais**

Entre janeiro e junho, foram concluídas mais de 170 obras de recuperação de estradas rurais no Estado de São Paulo, por meio do programa Melhor Caminho, da Secretaria de Agricultura e Abastecimento. A logística é fundamental para o escoamento do produto do campo até o centro de distribuição nas grandes cidades.

As reformas somam mais de mil quilômetros de estradas recuperadas e R\$ 130 milhões em investimentos, principalmente nas regiões de Araçatuba, Bauru, Baixada Santista, Campinas, Central, Franca, Marília, Presidente Prudente, Registro, Ribeirão Preto, Sorocaba, São José dos Campos e São José do Rio Preto.

### **Capacitação e geração de renda**

Para incentivar a geração de emprego e renda, o Governo de São Paulo implantou 87 cozinhas industriais em cidades do interior no primeiro semestre, com investimento de R\$ 18 milhões.

O projeto Cozinhamento, da Secretaria de Agricultura e Abastecimento em parceria com o Fundo Social de São Paulo (FUSSP), promove a instalação de cozinhas profissionais para capacitação de



agentes multiplicadores das ações de segurança alimentar e nutricional sustentável. A iniciativa também contempla as prefeituras com cursos profissionalizantes nessas áreas.

O Governo de São Paulo também está reestruturando a defesa agropecuária, capacitando e treinando os fiscais no âmbito da produção artesanal paulista de bebidas e alimentos.

Os critérios e até mesmo a operação da defesa agropecuária estão sendo adequados às necessidades das pequenas propriedades e das pequenas agroindústrias paulistas.

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

*Data: 21/07/2023*

## **ÍNDIA: SILVEIRA DIVULGA ETANOL EXPORTAÇÃO DE CARROS FLEX PARA ÁSIA E ÁFRICA**

*Informações: Brasilagro (21 de julho de 2023)*

Viagem internacional do ministro marca a passagem de bastão do comando do G20 de Energia

O etanol brasileiro quer conquistar mercados na Ásia e na África e se posicionar como uma alternativa à eletrificação em economias emergentes com características semelhantes às do Brasil.

Esta semana, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), foi à Índia com uma comitiva que inclui empresários do setor em busca de novos negócios na área de biocombustíveis.

O foco é exportar as tecnologias de etanol e veículos híbridos flex.

Silveira participou na quarta (19/7) do seminário Sustainable Mobility: Ethanol Talks, encontro que é um desdobramento dos acordos de intercâmbio assinados entre Brasil e Índia em 2020.

O país asiático é um promissor aliado do setores sucroalcooleiro e de carros flex no embate com os veículos elétricos, xodó das maiores economias do mundo.

Nos últimos anos, a tendência da eletrificação acelerou a disputa pelas rotas de descarbonização do transporte, e o setor de bioenergia nacional vem se articulando desde a gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) para evitar o isolamento do Brasil das cadeias de produção globais.

A partir da cooperação bilateral firmada em 2020, a Índia passou a discutir a possibilidade de dobrar a mistura de etanol na gasolina para 20% (E20), também a fim de reduzir sua dependência externa de petróleo. Em fevereiro de 2023, 15 cidades começaram a usar o E20.

Grande polo mundial de refino, o país da Ásia Meridional é o terceiro maior importador de óleo, com compras da ordem de 4 milhões de barris por dia; e o segundo maior produtor de cana-de-açúcar, superado apenas pelo Brasil.

O aumento do percentual de mistura (E20) no combustível consumido pelos indianos dá ao governo Lula uma janela de oportunidade para preencher uma demanda latente do país: a frota insuficiente de veículos flex.

“A Índia se tornou um parceiro gigante e hoje caminha ao lado do Brasil na disseminação da produção e uso da bioenergia. Temos muito ainda a fazer rumo à descarbonização do setor de transportes”, comentou Silveira nesta quarta (19/7), durante o seminário.

O ministro comemorou a união dos setores produtivo e automotivo indianos para fazer avançar a agenda do etanol, que, em sua visão, proporcionam “uma mobilidade sustentável de baixo carbono a um custo acessível”.





A viagem internacional do ministro também marca a passagem de bastão do comando do G20 de energia. O mandato da Índia à frente do grupo se encerra em novembro, isto é, o Brasil assumirá a função a partir de 1º de dezembro deste ano.

Oportunidade para aproveitar o protagonismo brasileiro e, além da cooperação política internacional relacionada à descarbonização, impulsionar a venda de carros flex e de veículos do modelo híbrido flex em mercados com potencial de consumo.

### **Em busca de parcerias com os EUA**

Nesta quinta (20/7), Silveira cumpriu agenda com a secretária americana Jennifer Granholm, que também está na Índia para participar do G20 de energia. O ministro fez uma apresentação das ações do MME na área de transição energética.

“O Brasil tem muita desigualdade, e esse processo da transição energética pode ajudar para além de resolver a questão da descarbonização do planeta, auxiliar nosso país a trazer justiça social. Os Estados Unidos são um parceiro muito importante em questões estratégicas, na preservação ambiental do planeta e essa contribuição pode trazer frutos para o povo brasileiro”, destacou ele.

Os esforços para descarbonização da Amazônia e o projeto de lei do Combustível do Futuro foram alguns dos temas tratados durante a reunião. Também houve menção ao mercado de hidrogênio, que carece de um marco regulatório no Brasil, além da cooperação na área de captura e estocagem de carbono.

### **Descarbonização da Amazônia**

Durante evento na quarta (19/7), Silveira apresentou o programa de descarbonização da Amazônia, que tem previsão de lançamento para o dia 10 de agosto.

Essa nova política pública tem o objetivo de reduzir o uso de óleo diesel na produção de energia em localidades isoladas na Amazônia, que hoje dependem de térmicas. O consumo de combustível fóssil será substituído por energia solar e biodiesel, diminuindo a emissão de gases poluentes.

“Nós lançaremos, na Amazônia, um dos maiores programas de descarbonização do planeta. O Norte do Brasil consome R\$ 12 bilhões por ano de óleo diesel para tocar sistemas isolados da Amazônia. Nós faremos uma transição desse sistema isolado para uma energia limpa e renovável, dando ao planeta uma sinalização clara do nosso esforço nesse sentido. São programas que demonstram o nosso mais absoluto comprometimento com o mundo”, afirmou (EPBR, 20/7/23)

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

*Data: 21/07/2023*



## **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

### **HIDROGÊNIO VERDE NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA: DESAFIOS REGULATÓRIOS**

É necessário um trabalho conjunto e multidisciplinar dos reguladores, associações, empresas e academia em prol da regulação para o H2V, avaliam Fabiola Sena, Cristiane Araújo e Beatriz Pinheiro

*Por E+ Transição Energética 21 de julho de 2023 Em A transição explicada, Congresso, Hidrogênio, Política energética*



***Frente Parlamentar de Energia realiza debate sobre o hidrogênio como fonte de energia (Foto: Geraldo Magela/Agência Senado)***

O hidrogênio verde (H2V) pode ser um importante precursor da transição energética, visto que é um energético extremamente versátil, oriundo de fonte de energia limpa e que não emite gases de efeito estufa (GEE).

O principal benefício da sua aplicação é a descarbonização de setores difíceis de serem

eletrificados, como o transporte de cargas naval e rodoviário, a aviação e as indústrias de siderurgia, metalurgia, fertilizantes e mineração.

No entanto, existem desafios técnicos e econômicos que precisam ser vencidos para seu amplo uso industrial. A produção em escala do H2V ainda é muito cara e a infraestrutura necessária para seu armazenamento e transporte ainda está em desenvolvimento.

Além disso, a eficiência do processo de eletrólise da água – o meio mais comum da produção de H2V – necessita de aperfeiçoamentos para que se torne competitiva em comparação com o uso direto de outras fontes de energia.

Diante desses desafios, muitos países e empresas estão investindo em pesquisa e desenvolvimento de tecnologias relacionadas ao energético. Afinal, embora o mercado ainda esteja em estágio inicial, há uma crescente demanda por esse energético em várias indústrias, com destaque para a de gases, fertilizantes e mineração.

Em 2017, apenas o Japão tinha uma estratégia nacional de hidrogênio, segundo dados da Agência Internacional para as Energias Renováveis (Irena, na sigla em inglês).

Hoje, mais de 30 países desenvolveram ou estão preparando estratégias para a produção e o consumo do H2V, indicando um interesse crescente no desenvolvimento de sua cadeia de valor. Dentre esses países, destacam-se Estados Unidos, China, Arábia Saudita, Austrália, Coreia do Sul e Canadá, além da União Europeia.

O bloco europeu, recentemente, aprovou duas leis que representam avanços relevantes para a consolidação do H2V no cenário energético mundial. A primeira define as condições para que o hidrogênio seja considerado um combustível renovável de origem não biológica (em inglês: renewable fuels of non-biological origin – RFNBOs) e a segunda estabelece uma metodologia de cálculo das emissões de GEEs do ciclo de vida para os RFNBOs.

Já no Brasil, a publicação de três resoluções do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) trouxe implicações positivas para o desenvolvimento do hidrogênio no país:

- Resolução CNPE nº 2 de 2021: inclui o hidrogênio como um dos temas a ser priorizado na destinação de recursos de pesquisa, desenvolvimento e inovação regulados pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP);
- Resolução CNPE nº 6 de 2021: determina a proposição de diretrizes para o Programa Nacional do Hidrogênio (PNH2); e
- Resolução CNPE nº 6 de 2022: institui o Programa Nacional do Hidrogênio e cria o Comitê Gestor do Programa Nacional do Hidrogênio.

**Quem vai regular (e fiscalizar) o quê**



No que se trata da regulação afeta ao H2V no Brasil, ainda não há uma clareza quanto ao papel e à competência dos diferentes órgãos, instituições e agências na sua regulamentação e fiscalização. A seguir são indicados possíveis papéis das principais agências reguladoras:

- ANP – responsável pela fiscalização do setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis no Brasil: em relação às novas tecnologias do hidrogênio, a ANP estaria apta a desenhar os requisitos técnicos (como qualidade e segurança) afetos à produção, transporte, armazenamento e distribuição do hidrogênio.
- Aneel – responsável pela regulação e fiscalização da geração, transmissão, distribuição e comercialização de energia elétrica: pode estabelecer as condições necessárias para que o hidrogênio seja considerado verde, em função da fonte de energia a partir da qual for produzido.
- Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) – responsável pela regulação e fiscalização dos recursos hídricos no Brasil: na condição de regulador da água, a ANA obrigatoriamente precisa ser envolvida como agente regulador nas atividades relativas à captação do insumo.

Além das mencionadas agências, é válido citar que o Ministério de Minas e Energia (MME), como implementador de políticas públicas, e a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), como desenvolvedor de estudos e pesquisas relacionadas ao planejamento energético no país, devem ter participação ativa nesse processo.

Já os aspectos ambientais devem ser liderados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Cabe ressaltar ainda as iniciativas da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), que recentemente lançou a primeira Certificação de Hidrogênio do Mercado Brasileiro, versão inicial de um documento que atestará a origem de produção do insumo a partir de fontes de baixa emissão de carbono, com o objetivo de atender a demanda de projetos-piloto na área no Brasil.

### **No Congresso**

Pelo ângulo legislativo, já estão em discussão, no Congresso Nacional, projetos de lei que disciplinam o hidrogênio verde no país, tais como o PL nº 725/2022, o PL nº 1.878/2022, e o PL nº 2.308/2023. Apelidado de Lei do Hidrogênio, é importante destacar que o nº PL 725/2022 insere o hidrogênio na Lei nº 9.478/1997, a Lei do Petróleo – sendo assim o combustível passaria a ser regulado pela ANP.

Vale observar ainda que, também no contexto legislativo, a Comissão Especial para Debate de Políticas Públicas sobre Hidrogênio Verde (CEHV), criada no Senado em março de 2023, tem papel fundamental na harmonização desses projetos em tramitação no Congresso.

O expediente das resoluções conjuntas, modelo amparado pelo artigo 29 da Lei nº 13.848/19, permitiria que as diferentes agências reguladoras harmonizassem a regulamentação de temas multidisciplinares afetos ao hidrogênio. Esse formato traria maior segurança jurídica aos investidores e mais clareza quanto à competência das agências, além de mitigar a sobreposição de normas.

O fato é que é necessário um trabalho conjunto e multidisciplinar das agências reguladoras, associações, empresas do setor de energia e academia visando garantir maior assertividade na estruturação de diretrizes e no desenho da regulamentação voltada ao H2V.

Isso é fundamental para que o mercado continue a crescer nos próximos anos, impulsionado também por avanços tecnológicos, políticas públicas favoráveis e a necessidade de redução das emissões de GEE.



Fabiola Sena



Cristiane Araújo



Beatriz Pinheiro

**Fabiola Sena, Cristiane Araújo e Beatriz Pinheiro são sócias na FSET Consultoria em Energia.**

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 21/07/2023

### ELETRONUCLEAR RETOMA OBRAS DA USINA NUCLEAR ANGRA 3

Contratação do "epecista", para conclusão das obras, deve ficar para 2024

Por Agência Brasil e epbr 20 de julho de 2023 - Atualizado em 21 de julho de 2023 Em Política energética, Setor elétrico



Angra 3 será a terceira usina da Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto (CNAAA), na praia de Itaorna, em Angra dos Reis (RJ). Previsão é que nova unidade, com potência de 1.405 MW, será capaz de gerar mais de 12 milhões de MWh/ano (Foto: Divulgação Eletrobras)

RIO – A Eletronuclear está retomando as obras de construção da usina Angra 3 (1.405 MW), em Angra dos Reis (RJ), afirmou o presidente da companhia, Eduardo Grand Court.

“O pessoal já começou a trabalhar – conseguimos uma liminar para suspender o embargo imposto pela prefeitura e estamos no início de uma retomada, trabalhando com a empresa Ferreira Guedes, que ganhou a licitação”, afirmou Grand Court à Agência Brasil.

Ele se refere às obras do Plano de Aceleração do Caminho Crítico de Angra 3 – conjunto de obras de engenharia que antecedem a contratação de uma “epecista” para concluir a usina.

Segundo Grand Court, a contratação deve ocorrer em 2024. Caberá à empresa, ou consórcio, finalizar as obras civis e a montagem eletromecânica da usina, o que ocorrerá por meio de contrato de EPC (sigla em inglês para engenharia, gestão de compras e construção).

A contratação ainda depende da modelagem que está sendo feita pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e que determinará os investimentos necessários e a melhor forma de retomar o empreendimento como um todo.

O estudo terá de ser submetido, em seguida, ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e ao Tribunal de Contas da União (TCU).

“Uma vez isso concluído, é publicado um edital, uma licitação internacional, para que as empresas deem seus lances. Aquela que for vencedora é que vai retomar de forma plena o empreendimento”, explicou Grand Court

### **Custo é estimado em mais de R\$ 20 bilhões**

O MME estima que a conclusão de Angra 3 demandará mais R\$ 20 bilhões. Esse valor se soma aos cerca de R\$ 7,8 bilhões já aportados no empreendimento.

O custo estimado para abandonar completamente as obras, por sua vez, é de R\$ 13,6 bilhões. A usina está prevista para entrar em operação até 2029.

Angra 3 será a maior usina nuclear do país. O projeto está em construção desde a década de 1980. As obras foram interrompidas pela última vez em 2015, na esteira dos casos de corrupção deflagrados pela Operação Lava Jato. Ao todo, 65% do projeto está concluído.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 21/07/2023*

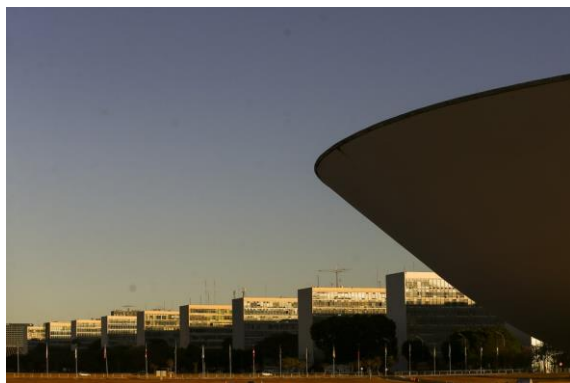


## **JORNAL O GLOBO – RJ**

### **GOVERNO PIORA PREVISÃO DE ROMBO NAS CONTAS PÚBLICAS NESTE ANO E INDICA NOVO BLOQUEIO DE R\$ 1,5 BILHÃO**

Para cumprir o teto de gastos, ainda em vigor, governo já havia bloqueado R\$ 1,7 bi

*Por Renan Monteiro, O GLOBO — Brasília*



*Esplanada dos Ministérios, em Brasília – Foto : Marcelo Camargo / Agência Brasil*

O governo divulgou nesta sexta-feira uma piora nas projeções para o déficit nas contas públicas neste ano. A estimativa de déficit saiu de R\$ 136,2 bilhões para R\$ 145,4 bilhões. Em relação ao PIB, o rombo passou de 1,3% para 1,4%.

O Ministério do Planejamento também indicou que será necessário bloquear R\$ 1,5 bilhão nas despesas discricionárias, que incluem custeio da máquina pública

e investimentos. O último documento foi divulgado em maio e havia indicado bloqueio de R\$ 1,7 bi.

As projeções fazem parte do terceiro relatório bimestral de avaliação de receitas e despesas deste ano.

O presidente Lula ainda precisa oficializar o bloqueio via decreto. A pasta do Planejamento apenas sinaliza a necessidade de conter as despesas. Com a oficialização, o total bloqueado no ano subirá para R\$ 3,2 bilhões.

Haverá detalhamento de quais ministérios terão suas verbas limitadas. No último bloqueio, a pasta de saúde e a pasta de educação foram preservadas.

### **Teto de gastos**

Esse bloqueio é decorrente do aumento de despesas e é necessário para cumprir o teto de gastos, ainda em vigência, que trava as despesas federais à inflação do ano anterior.



O teto será substituído por uma nova regra fiscal, o arcabouço fiscal, que já foi aprovado na Câmara e no Senado. Como o texto foi alterado no Senado, porém, ele tem de ser apreciado novamente pelos deputados.

### Déficit

Dois principais fatores estão sendo considerados para esse cenário de aumento do rombo. O primeiro é uma redução de R\$ 2 bilhões na estimativa da receita primária do governo. Por outro lado, houve previsão de aumento na despesa primária do governo em R\$ 7,2 bilhões.

O maior acréscimo na estimativa de gastos do governo federal foi a compensação aos estados e municípios pelas perdas da limitação do ICMS no ano passado. O governo precisa desembolsar R\$ 4,6 bilhões.

Apesar da perspectiva de alta, a secretária-adjunta do Tesouro Nacional, Viviane Varga, afirmou que o governo continua trabalhando com a perspectiva de déficit primário em torno de 1% do PIB ou próximo de R\$ 100 bilhões até o fim do ano. A meta para o ano seguinte é zerar o déficit fiscal.

### Medidas de ajuste fiscal

Para isso, a equipe econômica está contando com diferentes medidas para buscar o aumento das receitas. Como exemplo mais avançado, Varga citou diretamente a decisão Superior Tribunal de Justiça (STJ) que permitiu a incidência de impostos federais sobre os incentivos fiscais dados por estados a empresas. A Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) indica um aumento de R\$ 47 bilhões aos cofres públicos em 2024, mas esse número está sendo revisado recorrentemente.

— Muitas das medidas que estão sendo anunciadas não são medidas temporárias, geram efeitos permanentes na arrecadação (...) Todas as medidas que o ministro (Fernando Haddad) tem falado na imprensa ainda não entraram (no relatório divulgado hoje). Tão logo seja amadurecido (o trâmite das medidas), provavelmente o próximo relatório vai incorporar uma parte dessas receitas — avaliou.

Para ela, as medidas de ajuste fiscal ainda não estão sendo consideradas nos balanço do Ministério do Planejamento porque a equipe econômica está adotando uma postura conservadora sobre os resultados das mudanças.

### Cenário 'desafiador'

O secretário de Orçamento Federal, Paulo Bijos, reconhece que o cenário é “desafiador” para garantir o compromisso de reduzir e posteriormente zerar o déficit. Ele, por outro lado, diz que haverá melhoras “paulatinas” nas previsões realizadas pelo Planejamento.

Bijos também ressalta que há um conjunto de medidas de aumento da arrecadação sendo elaboradas em paralelo ao Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2024 - que será enviado em agosto.

Ainda esta semana, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que pretende encaminhar ao Congresso um Projeto de Lei para taxar os chamados fundos exclusivos - focados nos super ricos.

— Para nós consideramos esses efeitos de aumento da arrecadação no PLOA, é necessário por exigência legal que nós já tenhamos as proposições legislativas protocoladas. Não necessariamente aprovadas — cita Bijos.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 21/07/2023*

## BRASKEM FECHA ACORDO COM MACEIÓ PARA INDENIZAÇÃO DE R\$ 1,7 BILHÃO A VÍTIMAS DE AFUNDAMENTO DO SOLO

Acionistas e mercado financeiro foram comunicados sobre Termo de Acordo Global. Município terá ressarcimento integral sobre danos causados pela exploração de sal-gema.

*Por Do G1 — Maceió*



**Unidade da Braskem – Foto : Luke Sharrett/Bloomberg**

A Braskem firmou acordo nesta sexta-feira (21) com a Prefeitura de Maceió (AL) para ressarcir o município em R\$ 1,7 bilhão em razão do afundamento do solo nos bairros atingidos pela exploração mineradora na capital.

Em nota oficial, a Prefeitura informou que os recursos serão destinados à realização de obras estruturantes na cidade e à criação do Fundo de

Amparo aos Moradores (FAM). Já a Braskem, também em nota, disse que do valor total, cerca de R\$ 700 milhões já haviam sido provisionados pela Companhia em exercícios anteriores.

"O Termo de Acordo Global estabelece a indenização, compensação e ressarcimento integral do município de Maceió em relação a todo e qualquer dano patrimonial e extrapatrimonial por ele suportado, e está sujeito à homologação judicial", conclui a empresa em comunicado feito aos acionistas e ao mercado em geral.

A prefeitura de Maceió reforça que "o acordo não invalida as ações ou negociações entre a Braskem e os moradores das regiões afetadas".

### **Bairros fantasmas**

O processo de afundamento do solo começou em 2018. Mais de 14 mil imóveis condenados em cinco bairros de Maceió: Pinheiro, Bom Parto, Mutange, Bebedouro e Farol. Após décadas de mineração, parte da capital alagoana passa por um lento processo de afundamento do solo que abre rachaduras em ruas, prédios e casas, obrigando cerca de 55 mil pessoas a abandonarem suas residências e seus negócios.

As primeiras rachaduras surgiram no bairro do Pinheiro, após fortes chuvas em fevereiro de 2018. Ainda eram poucas, mas elas aumentaram quando um tremor de terra foi sentido em diversos bairros duas semanas depois, no dia 3 de março do mesmo ano. Era o início de um vasto trabalho de investigação e de um drama para milhares de famílias.

A tragédia urbana em curso transforma áreas inteiras em bairros fantasmas, um problema que ainda está longe do fim, já que o solo continua afundando lentamente.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 21/07/2023**

### **EQUINOR COMPRA EMPRESA BRASILEIRA DE ENERGIA RENOVÁVEL**

Aquisição da carioca Rio Energy segue uma estratégia global da petroleira em focar em energias limpas

**Por Bruno Rosa**



**Projeto eólico na Serra da Babilônia, da Rio Energy, comprada pela Equinor – Foto : Divulgação**

A norueguesa Equinor anunciou a aquisição da Rio Energy, empresa com sede no Rio de Janeiro dona de parques solares e eólicos em estados como Bahia e Ceará. O negócio, que não teve o valor divulgado, envolve a compra de alguns ativos da Rio Energy, como o parque eólico na Serra da Babilônia, na Bahia, com uma capacidade de produção de 0,2 GW, e uma

carteira de projetos solares em pré-construção de 0,6 GW. A aquisição envolve também uma carteira de projetos de cerca de 1,2 GW em energia solar e eólica em terra.

A Equinor informou ainda que pretende manter a atual diretoria da Rio Energy e os seus 140 funcionários. A aquisição de empresas com foco em energia renovável segue uma estratégia global da petroleira. Nos últimos anos foram adquiridos companhias na Polônia, Dinamarca, Reino Unido e Estados Unidos.

A conclusão do negócio está prevista para o quarto trimestre de 2023. Segundo a Equinor, a meta de retorno de investimento anual com o negócio oscila entre 4% e 8%. Segundo Pål Eitrheim, vice-presidente executivo para as Energias Renováveis da Equinor, a compra da empresa vai permitir acelerar a geração de energia renovável no país:

- A Rio Energy nos permitirá acelerar a geração de energia renovável e, conseqüentemente, o fluxo de caixa. Com ela passamos a ter uma plataforma para crescimento, ao mesmo tempo em que acrescentamos capacidade técnica e uma atraente carteira de projetos.

Atualmente, a Equinor no Brasil tem uma usina solar no Ceará que gera energia desde 2018. Além disso, está construindo com parceiros outro complexo solar no Rio Grande do Norte. A petroleira tem ainda participação minoritária em uma start up que desenvolve soluções de armazenamento de energia solar e de bateria. Em energia eólica, o foco da empresa é desenvolver parques no mar (as chamadas eólicas offshore). A companhia já submeteu para avaliação do Ibama seis potenciais projetos na costa brasileira com capacidade total de 14,5 GW.

Em março deste ano, Petrobras e Equinor anunciaram a assinatura de uma carta de intenções para avaliar a construção de sete projetos de energia eólica em alto-mar (offshore) na costa brasileira. Em 2018, as duas empresas haviam assinado acordo para dois parques marítimos localizados entre os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo. Agora, as companhias ampliaram a parceria para Piauí, Ceará, na área entre Rio Grande do Norte e Ceará, além do Rio Grande do Sul. Os sete projetos tem potencial para gerar até 14,5 GW de energia.

O apetite da companhia por projetos renováveis tem como objetivo reduzir as emissões de gases do efeito estufa em 50% até 2030. A estimativa da empresa é que no início da próxima década mais de metade dos investimentos brutos sejam direcionados para energias renováveis e soluções de baixo carbono.

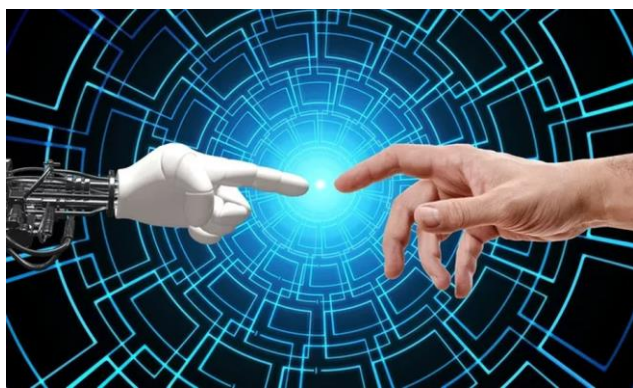
Com a aquisição da Rio Energy, a Equinor pretende comercializar a energia no mercado livre:

- O Brasil é o maior mercado de energia da América do Sul, com expectativa de crescimento de demanda em paralelo a uma rápida expansão do mercado livre. Ao estabelecer um portfólio de venda de energia elétrica no Brasil, podemos buscar um ganho de valor, em linha com a nossa estratégia de energias renováveis - diz Olav Kolbeinstveit, vice-presidente sênior para Energias Renováveis e Mercado Onshore na Equinor.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 21/07/2023**

## INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL: BIG TECHS VÃO ASSUMIR COMPROMISSO COM USO RESPONSÁVEL DA TECNOLOGIA



Microsoft, Google e OpenAI vão seguir as linhas gerais traçadas pela Casa Branca  
*Por Bloomberg — Washington*

**Big Techs vão assumir compromisso com uso responsável da tecnologia – Foto : Arquivo/O Globo**





As principais empresas americanas de inteligência artificial (IA) vão se comprometer nesta sexta-feira em adotar salvaguardas para a tecnologia, a pedido da Casa Branca, disseram pessoas a par do assunto. Microsoft, Google (da Alphabet) e OpenAI (criadora do popular ChatGPT) assumirão o compromisso oficial de desenvolver e fornecer sistemas de IA de maneira responsável. Esse compromisso segue linhas gerais traçadas pela Casa Branca.

A Bloomberg teve acesso a uma primeira versão do documento, a ser divulgado hoje. Nele, a Casa Branca sugere vários compromissos, focados em segurança e responsabilidade social. Estes incluem compartilhar informações de segurança com o governo e outras empresas; usar marcas d'água em conteúdo de áudio e visual que indiquem ter sido criado por IA; investir em medidas de cibersegurança;

Permitir que pesquisadores independentes façam testes para apurar um possível "mau comportamento" da tecnologia; relatar riscos à sociedade; usar os modelos mais avançados de IA para resolver os grandes problemas da Humanidade.

As empresas terão de respeitar seu compromisso até o Congresso criar uma legislação sobre a IA, segundo documento da Casa Branca ao qual a Bloomberg teve acesso. O foco das diretrizes do governo são a IA generativa (capaz de criar conteúdo, como o ChatGPT), modelos mais sofisticados de IA e até modelos ainda a serem criados, ainda mais potentes, de acordo com o documento.

A Casa Branca não quis comentar. Representantes de Microsoft, OpenAI e Google também não quiseram fazer comentários.

O governo americano já havia alertado as empresas de que elas precisavam assegurar de que a tecnologia não cause danos. Mesmo os criadores e entusiastas da IA já alertaram que a tecnologia traz riscos ainda imprevisíveis.

O fato de o compromisso das big techs ser voluntário mostra os limites que o governo Joe Biden enfrenta para evitar abusos no uso dos modelos mais avançados de IA. O Congresso americano promoveu uma série de audiências para tentar compreender o tema antes de desenhar uma legislação, e é possível que os parlamentares jamais cheguem a um consenso.

Em maio, as maiores empresas de IA se reuniram com a vice-presidente, Kamala Harris, e altos funcionários da Casa Branca. Estes avisaram às empresas que elas são responsáveis por assegurar a segurança da tecnologia.

— O processo regulatório pode ser relativamente lento, e não podemos nos dar ao luxo de esperar um ou dois anos — afirmou o chefe de gabinete da Casa Branca, Jeff Zients, em uma entrevista no mês passado.

O texto ainda poderia ser alterado até sexta-feira, segundo fontes.

Governos de vários países já fizeram apelos por uma governança global de IA, a exemplo do que acontece com armas nucleares. Mas a forte concorrência pelo desenvolvimento de novos modelos, cada vez mais eficientes, de IA e o medo de que a China ultrapasse as potências do Ocidente neste campo têm sido um entrave à adoção de regras.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 21/07/2023*

## **'POPULAÇÃO BRASILEIRA VAI SENTIR NO BOLSO', DIZ CHEFE DA EMBAIXADA DA UCRÂNIA, SOBRE SAÍDA DA RÚSSIA DO ACORDO DE GRÃOS**

Segundo diplomata, o mundo pode enfrentar mais fome e inflação com decisão do Kremlin

*Por Eliane Oliveira — Brasília*



**Anatoliy Tkach, encarregado de negócios da Embaixada da Ucrânia – Foto : Divulgação**

A saída unilateral da Rússia do acordo intermediado pelas Nações Unidas, que permitia o escoamento de grãos ucranianos, como milho e trigo por meio do Mar Negro, terá impacto direto nos preços dos alimentos em todo o mundo, inclusive no Brasil. Segundo o encarregado de negócios da embaixada da Ucrânia em Brasília, Anatoliy Tkach, a carestia desses produtos afetará, principalmente, os mais pobres.

— Em vários países e no Brasil, os produtores vão ganhar com o aumento dos preços, mas a população mais pobre vai sentir no bolso — disse Tkach ao GLOBO.

Ele enfatizou que, no ano passado, para debelar a inflação mundial causada pela invasão da Rússia em seu país e, ao mesmo tempo, garantir o envio de alimentos a nações mais pobres e em desenvolvimento, foi feito o acordo de grãos. O tratado permitiu uma redução de 23,4% nas cotações dos grãos.

A Ucrânia exportou 33 milhões de toneladas. Desse total, quase 1 milhão de toneladas foram para programas de combate à fome.

A posição da Rússia não surpreendeu o governo ucraniano. O diplomata ressaltou que os russos começaram a demorar mais tempo na liberação de navios: por exemplo, de dez embarcações vistoriadas, o número caiu para uma a duas unidades.

— A Rússia estava atrapalhando o acordo de grãos, diminuindo a velocidade, e os portos da Ucrânia estão bloqueados. Cerca de 400 milhões de pessoas dependem dos grãos da Ucrânia — afirmou.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 21/07/2023**

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### VALE ADMITE FRACASSO COM ELETRIFICAÇÃO DA FROTA E AGORA APOSTA EM ETANOL, DIESEL E AMÔNIA VERDES

Mudança de rota está associada à limitação tecnológica e falta de infraestrutura no interior do País, onde ficam as minas da empresa

**Por Gabriel Vasconcelos**

Rio - A Vale está mudando a estratégia para o futuro dos caminhões e trens que levam seu minério. A tão propalada eletrificação do transporte de carga vai ficar em segundo plano nos próximos anos, dando lugar a veículos movidos a combustíveis renováveis, como etanol, diesel verde (HVO) e amônia verde, apurou o Estadão/Broadcast.

Apesar da mudança, a meta de redução das emissões de carbono está mantida. Nos escopos 1 e 2, que incluem respectivamente transporte e energia da operação, o corte planejado nas emissões é de 33% até 2030 e de zero até 2050. Trata-se, portanto, de uma mudança de rota tecnológica, caminho dessa descarbonização para tornar o processo mais viável estrutural e financeiramente.

A eletrificação não será deixada de lado, mas tende a assumir papel auxiliar ou ficar restrita ao transporte de algumas minas no Brasil e no mundo, em caminhões com cargas menores, disse ao Estadão/Broadcast a diretora de Energia e Descarbonização, Ludmila Nascimento. Por trás da

mudança, estão as limitações tecnológicas da eletrificação e a falta de infraestrutura associada no interior do País. Os combustíveis renováveis, além de maior eficiência energética, alcançam mais facilmente os rincões onde a Vale atua.

O último anúncio da companhia vai nessa linha. A Vale encomendou mais três locomotivas elétricas da Wabtec Corporation para uso na Estrada de Ferro Carajás (EFC), onde trafega o maior trem de minério de ferro do mundo, com 330 vagões e 45 mil toneladas do produto. As locomotivas elétricas não vão substituir as atuais, movidas a diesel, mas sim os chamados “helper dinâmicos”, equipamentos que também consomem diesel para auxiliar em trechos de aclave. Nesse caso, a recarga advém também do próprio processo de freio da composição.

Ao combinar diesel e eletricidade, os trens assumem um funcionamento híbrido, que deve anteceder o emprego de motores a amônia. “Trabalhamos com diversas soluções ao mesmo tempo, mas a amônia é a maior aposta para as locomotivas”, disse Ludimila. O desenvolvimento do motor a amônia é, inclusive, tema das conversas da Vale com empresas como a própria Wabtec, que vai começar estudos em laboratório.

O movimento foi alvo da explanação do gerente de desenvolvimento de tecnologia da Vale, Alexandre Alves, em evento sobre energia organizado em junho pelo consulado do Reino Unido, no Rio de Janeiro.

“Se temos uma certeza na Vale hoje, é que a solução baseada em eletrificação em baterias não vai passar de caminhões de 100 toneladas. É muito improvável que vá alcançar (caminhões com) 320, 400 toneladas de payload (carga útil)”, disse Alves da Silva, a uma plateia de executivos reunida no Museu do Amanhã.

A Vale criou o programa de eletrificação PowerShift há cinco anos, mas só começou a introduzir veículos elétricos em sua frota no ano passado, com caminhões de 72 toneladas adaptados em operações no Brasil e na Indonésia. O mesmo aconteceu com duas locomotivas de pátio de manobra 100% elétricas, que operam na Estrada de Ferro Vitória-Minas, em Vitória (ES), e na Estrada de Ferro Carajás, em São Luís (MA). Segundo Alves da Silva, no entanto, as baterias não darão voos mais altos no transporte pesado da Vale.



**Estrada de ferro Carajás, no Pará, da Vale Foto: Agência Pará**

“No início, acreditávamos que a eletrificação resolveria nosso problema de mobilidade em caminhões de mineração e ferrovias. Tudo que tentamos nessa direção deu errado. O que entendíamos há cinco anos como uma bala de prata, hoje não passa de uma bala de latão. Olhávamos para isso de maneira muito inocente”, continuou.

Ao fim do evento, questionado pelo Estadão/Broadcast sobre qual seria o futuro do transporte da Vale, o executivo foi direto: etanol para caminhões e amônia verde para os trens. O emprego desses insumos, reconheceu, exige adaptações nos motores, mas contam com facilidades como oferta e logística que se aproximam daquela dos combustíveis fósseis, indesejados.

### **Limites da eletrificação**

Sobre as dificuldades do processo de eletrificação, o gerente da Vale citou desde aspectos básicos, como aplicação das baterias de veículos leves para pesados e eficiência, até logísticos. Nesse último ponto, disse, seria preciso adaptar a lógica operacional para recarregar baterias diariamente. E a isso se soma a falta de infraestrutura.

“Nossas minas, assim como as nossas ferrovias, estão posicionadas e muito mal supridas de energia elétrica. Se colocamos na conta os carregadores e tudo quanto seria necessário à substituição do diesel, chegamos a números que não param de pé”, disse.

Alves da Silva assinalou, ainda, a resistência dos fornecedores em aderirem à transição porque o negócio de modelos a combustíveis fósseis têm forte receita pós-venda, ligada à manutenção. “Romper com isso (motor a combustão) para uma plataforma padrão elétrica, onde o número de partes rotativas cai muito e o ‘aftersale’ vai minguar, traz uma reação de fornecedores”.

Líder do centro da mobilidade do futuro da McKinsey, Felipe Fava diz que é difícil viabilizar a eletrificação de caminhões acima de 22 toneladas de carga sobre cavalo, o que pode chegar a 40 toneladas no total. Trata-se de peso bem inferior ao dos veículos mais leves da Vale.

O especialista não comenta especificamente o caso da mineradora, mas afirma que a quantidade de baterias é proporcional ao peso da carga, o que eleva o custo do veículo em si e também da operação, já que exige maior tempo de carregamento.

“Uma bateria de um carro elétrico pesa 500 quilos, o que sobe para 2 toneladas em um caminhão médio. Em um caminhão pesado, a depender da distância e do peso de carga, as baterias podem chegar a 5 toneladas”, diz.



**Projeto S11D a Vale, no Pará Foto: Agência Vale**

Por mais que se use carregamento rápido, diz Fava, um caminhão elétrico desse porte requer de seis a oito horas de recarga, o que dificulta operações contínuas (24h/7 dias), caso das minas da Vale. “Uma alternativa é fazer o ‘battery swapping’ (troca da bateria para recarga), mas fazer a substituição de uma bateria dessas (grandes) também não é tão simples”, disse.

O coordenador do Grupo de Estudos do Setor Elétrico do Instituto de Economia da UFRJ (Gesel/UFRJ), Nivalde de Castro, afirma que a correlação da quantidade de baterias com o peso do veículo inviabiliza as antigas aspirações da Vale. Ele diz, ainda, que a falta de infraestrutura é um limitador fatal, sobretudo no caso das ferrovias, que teriam de ser amplamente eletrificadas a alto custo de investimento.

### Alternativas

Segundo Castro, uma das rotas de descarbonização do transporte mais promissora é a do hidrogênio verde. “Há um cenário de transição que é testar óleo diesel com uma porcentagem de hidrogênio, entre 5% e 15%, o que reduz significativamente as emissões (de carbono). Nessa linha, a amônia, que pode ser considerada um derivado do hidrogênio, vai bem também, porque é mais fácil para transportar e armazenar”, diz ele sobre a solução futura da Vale para trens.

Sobre o etanol para caminhões pesados, ambos os especialistas dizem ser opção viável, mas que depende de adaptações no motor. “É viável, mas é uma alteração de projeto original, o que implica em alguma perda de eficiência”, diz Fava. Segundo o especialista da McKinsey, a grande vantagem fica por conta da infraestrutura de distribuição já existente.

Segundo Alves da Silva, há pelo menos três tecnologias para transitar do diesel ao etanol: uma em que o diesel se mantém com um determinado percentual da mistura (pilotagem); outro em que o diesel é 100% substituído pelo etanol (combustão quente); e uma última em que diesel e etanol entram no mesmo motor, mas de forma apartada, a depender da escolha do motorista. Essa última opção é a mais cotada hoje na Vale, porque abre espaço para o uso de diesel verde (HVO). “A flexibilidade do ponto de vista do insumo é sempre mais desejável”, resume o gerente, que foi por anos pesquisador e professor universitário.

Uma alternativa factível, diz Fava, da McKinsey, seria o biogás, o que exigiria a substituição da frota atual por veículos próprios para gás. Alves da Silva afastou a possibilidade porque o emprego do biogás resultaria necessariamente na emissão de metano para a atmosfera, gás de efeito estufa considerado 86 vezes mais nocivo que o gás carbônico.

“Entre 2% e 5% do metano do gás utilizado na combustão no motor sai pelo cano de descarga dos veículos, e isso invalida o biogás como opção ambientalmente correta para nós”, disse o gerente da Vale.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 21/07/2023*

## COESA, EX-OAS, É HABILITADA EM LICITAÇÃO MILIONÁRIA NA PARAÍBA DOIS DIAS APÓS FALÊNCIA

Consórcio pede que comissão impeça a empresa a participar de processo que escolherá empreiteiras para construir o Arco Metropolitano de João Pessoa  
*Por Marcela Villar*

O governo da Paraíba autorizou a Coesa, ex-OAS, a participar de uma licitação de R\$ 206 milhões dois dias após a Justiça de São Paulo decretar a falência da empresa. Pela regra do edital, empresas falidas não podem participar do processo licitatório.

A decisão que habilitou a empresa foi tomada em 29 de junho e publicada no dia seguinte em Diário Oficial, enquanto a falência foi decretada pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJ-SP) em 27 de junho. Por conta do decreto, um dos consórcios da licitação pediu para a comissão julgadora inabilitar a empreiteira.

A licitação vai escolher empreiteiras para construir o Arco Metropolitano de João Pessoa, capital da Paraíba. As obras incluem viadutos para interligar a BR-230 e a BR-101, pontes sobre os rios Gramame e Mumbaba, passarela de concreto para pedestres, sinalização horizontal e vertical, defensas metálicas e recuperação de áreas degradadas e paisagismo. Os trabalhos devem começar ainda este ano, para conclusão em cerca de três anos.

Em 7 de julho, mesmo dia que o TJ-SP negou uma liminar da Coesa e manteve a falência da empresa, o Consórcio CLC/Rocha/Coral (formado pelas construtoras Luiz Costa, Rocha Cavalcante e Coral - Rodovalho Alencar) pediu para a comissão da licitação inabilitar o consórcio composto pela antiga OAS. A Coesa é a líder do consórcio Arco Metropolitano de João Pessoa, composto por outras empresas locais: Compasa e Invias Engenharia.

Neste recurso, o consórcio CLC/Rocha/Coral indicou que uma das regras do edital é não permitir que empresas falidas participem. No mesmo artigo, ainda proíbe a participação de empresas em recuperação judicial, processo que a Coesa enfrentava desde 2021. Porém, por ter conseguido uma autorização judicial, a empreiteira conseguiu entrar na licitação.



**O ex-presidente da OAS, Léo Pinheiro; empresa passou a se chamar Coesa Foto: Beto Barata/AE - Março/2003**

“Ainda que pudesse participar de licitações estando em recuperação judicial (situação regularmente informada), sucedeu, antes da decisão sobre a habilitação das licitantes, julgamento pelo Tribunal de Justiça de São Paulo, que decretou a falência da empresa licitante Coesa (ex-OAS) em 27/06/2023, conforme foi amplamente divulgado na imprensa nacional”, afirmou o consórcio CLC/Rocha/Coral, nos autos do processo administrativo.



Acervo técnico insuficiente

Mesmo se a Coesa saísse do consórcio, as outras empresas integrantes não teriam “acervo suficiente para lograr participação”, visto que a antiga OAS detinha 70% dele.

Outro argumento apresentado foi o fato de parte do acervo da Coesa ter sido transferido para outras empresas do grupo econômico, como a KPE Engenharia e a Metha. Por isso, o processo pede que seja feita a “diligência que vise a demonstrar, cabalmente, que os certificados/atestados por ela apresentados continuaram em seu acervo”.

O Consórcio CLC/Rocha/Coral também pediu a inabilitação de outros dois consórcios da licitação pela falta de experiência necessária. Ao todo, cinco consórcios pediram para participar do processo e quatro estão habilitados, até então.

### **O que diz a comissão de licitação**

O Estadão/Broadcast procurou o presidente da Comissão Permanente de Licitação (CLP), o engenheiro Sebastião Cirino. Por telefone, ele informou não ter conhecimento da falência da Coesa no momento da habilitação, visto que os documentos foram enviados pela empresa em 20 de junho, antes de a Justiça de SP converter a recuperação judicial em falência. “A comissão só faz a análise da documentação”, afirmou.

Cirino também disse que o prazo para a Coesa responder ao recurso do Consórcio CLC/Rocha/Coral se encerrou na terça-feira, 18, mas não soube dizer se a empresa se manifestou. “A inabilitação ou habilitação ainda não é definitiva, e a empresa tem direito ao contraditório, seja a favor ou contra”, completou.

O chefe da procuradoria jurídica do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado da Paraíba (DER-PB), Manoel Gomes da Silva, afirmou que só pode dar informações após toda a documentação chegar à procuradoria. “Não posso fazer juízo de valor”, disse.

### **Impasse**

Rodrigo de Oliveira Spinelli, especialista em recuperações judiciais e sócio do BBMO Advogados, afirma haver jurisprudência favorável, inclusive no Superior Tribunal de Justiça (STJ), para empresas em recuperação judicial participarem de licitações.

“A empresa precisa desse suporte para pagar os credores e viabilizar com o plano de recuperação judicial”, diz.

O problema, no caso da Coesa, foi o decreto de falência neste processo. “A lei de recuperação judicial e falências não permite a participação de uma empresa em licitações públicas”, afirma.

Spinelli diz, no entanto, que ainda há um recurso a ser julgado no STJ que pode reverter a falência da Coesa. A liminar já foi negada. “Se o STJ revogar a falência, no mérito, e a empresa for tirada da licitação, o prejuízo está evidenciado”, completa.

### **Inabilitação não é automática**

A advogada Grasielle Roque da Silva, do Benício Advogados, explica que a inabilitação de uma empresa falida em licitação não é automática por conta de os processos tramitarem em esferas distintas — uma no Judiciário e outra no Administrativo.

“Quando há conhecimento sobre a falência de uma licitante, é responsabilidade da equipe de licitação, comissão de licitação, pregoeiros, de outros licitantes, ou da própria empresa licitante registrar essa informação no procedimento licitatório”, diz. “A exclusão, de fato, só pode ser realizada após o processamento e a avaliação da equipe de licitação, no âmbito administrativo”, completa.

A Justiça de São Paulo, ao decretar a falência da Coesa, permitiu que a Coesa continuasse com contratos ativos com o Poder Público pelo prazo de 90 dias, podendo ser prorrogado, mas não se posicionou sobre as licitações em curso. Nos autos do processo de recuperação, a Coesa diz ter 16

contratos em andamento, que geram caixa de R\$ 3,6 bilhões, além de estar participando de outras 13 licitações, com receita potencial de cerca de R\$ 2,8 bilhões.

A Coesa foi criada após a recuperação judicial da OAS, construtora envolvida em escândalos de corrupção na Operação Lava Jato e que esteve em recuperação judicial entre 2015 e 2020. Em 2021, ela entrou com pedido de recuperação judicial, com dívidas de R\$ 4,5 bilhões. A reportagem procurou por telefone e e-mail a Coesa e seu diretor-presidente, José Maria de Magalhães Azevedo, mas não obteve resposta.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 21/07/2023*

## GOVERNO SOBE ESTIMATIVA PARA ROMBO DAS CONTAS EM 2023 E BLOQUEIA MAIS R\$ 1,5 BI NO ORÇAMENTO

A meta de resultado primário do governo central neste ano é de déficit de até R\$ 238,2 bilhões, cerca de 2,25% do PIB

*Por Fernanda Trisotto, Eduardo Rodrigues e Amanda Pupo*

BRASÍLIA - O governo alterou a estimativa de rombo das contas públicas para este ano de R\$ 136,2 bilhões para R\$ 145,4 bilhões, segundo o Relatório de Avaliação de Receitas e Despesas do 3º bimestre. A meta de resultado primário (receitas menos despesas, sem contar o pagamento de juros da dívida) do governo central neste ano é de déficit de até R\$ 238,2 bilhões, cerca de 2,25% do PIB, mas a Fazenda busca um rombo bem menor.

O secretário de Orçamento Federal, Paulo Bijos, disse nesta sexta-feira, 21, que a revisão da projeção de déficit das contas públicas representa um aumento de 1,3% para 1,4% em relação ao PIB. Ele reiterou que o objetivo da equipe econômica é reduzir o déficit e ficar em torno de 1% do PIB. Para 2024, a meta é zerar o rombo nas contas. "Lembrando que a meta é de déficit primário de 2,25%, estamos muito aquém desse déficit", disse Bijos.



Ele explicou que, no campo das receitas, houve redução na estimativa da ordem de R\$ 2 bilhões, puxada pela queda na arrecadação líquida do INSS, de R\$ 9,3 bilhões.

***A meta de resultado primário do governo central neste ano é de déficit de até R\$ 238,2 bilhões, cerca de 2,25% do PIB Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agencia Brasil***

No campo das despesas, houve aumento da estimativa em R\$ 7,2 bilhões. O maior acréscimo foi na previsão de compensação aos Estados e municípios pelas

perdas de ICMS decorrentes lei que reduziu as alíquotas do tributo para combustíveis, energia, transportes e comunicação, com impacto de R\$ 4,6 bilhões.

Os ministérios da Fazenda e do Planejamento anunciaram hoje o bloqueio adicional de R\$ 1,5 bilhão em despesas discricionárias (não obrigatórias, como investimentos) no Orçamento deste ano. Com isso, o contingenciamento (bloqueio preventivo) de despesas em 2023 chegou a R\$ 3,2 bilhões para o cumprimento do teto de gastos – regra que limita o crescimento das despesas à variação da inflação.

Bijos afirmou que a melhora em índices macroeconômicos, como PIB e inflação, não necessariamente se reflete no desempenho fiscal de 2023.

"Olhando o quadro geral, a melhora de indicadores não necessariamente se traduz em melhor desempenho fiscal, temos o resultado primário com um déficit de 1,3% para 1,4% do PIB", disse o secretário em coletiva de imprensa sobre o relatório, pontuando que, apesar da leve piora, o governo

ainda está muito aquém da meta de déficit de R\$ 238,2 bilhões inicialmente prevista para 2023. “Objetivo continua sendo o de reduzir o déficit primário; em 2024 a nossa meta é déficit zero”, disse.

Bijos também afirmou que houve ligeira redução na taxa de câmbio, que prejudica variáveis como a receita vinda de exploração de recursos naturais. “Outra rubrica que tem queda é de dividendos e participações, enquanto houve elevação em concessões e permissões”, disse.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*  
Data: 21/07/2023

## SENADO TERÁ QUE LIDAR COM ARITMÉTICA ADVERSA NA DISCUSSÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Número de exceções e valor total da alíquota são questões que terão de ser resolvidas  
EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Por Rogério Werneck

Na votação da reforma tributária na Câmara, a tropa de choque de Arthur Lira permitiu-se fazer ampla distribuição prévia de benesses. Assegurou alíquota zero sobre produtos da cesta básica e garantiu a um vasto leque de setores que eles só terão de arcar com 2/5 da alíquota padrão que vier a ser fixada.

Se a prática for replicada no Senado, há boa chance de que as contas não fechem. A essência da reforma é extinguir cinco tributos, hoje cobrados de forma caótica, sobre bens e serviços, e substituí-los por uma tributação bem concebida – e viável – sobre valor adicionado, que recaia exclusivamente sobre consumo privado.

A que alíquota o consumo terá de ser taxado para que a arrecadação da tributação do valor adicionado gere a mesma receita total que os tributos que serão extintos hoje geram? Tendo contraposto tal meta de receita ao valor potencial do consumo passível de taxaço, o governo vem anunciando que, caso a nova base potencial de tributação do valor adicionado possa ser integralmente taxada, a alíquota média requerida seria da ordem de 25%.



Mas, como já ficou mais do que claro na tramitação da PEC na Câmara, não é ajuizado supor que a nova base de tributação do valor adicionado – o consumo – poderá ser integralmente taxada. Mais prudente é trabalhar com a possibilidade de que, no final das contas, o “aproveitamento” dessa base potencial seja bem inferior a 100%. Nesse caso, a alíquota média requerida passaria a ser determinada pela relação entre a meta de receita e a base potencial de consumo devidamente corrigida pelo coeficiente de “aproveitamento”.

**Discussão da reforma tributária na Câmara foi acelerada Foto:**

**Lula Marques / Agência Brasil**

As contas são muito simples. Mas preocupantes. Quanto menor o “aproveitamento”, maior terá de ser alíquota. Disso, não há quem não saiba. O que é menos sabido é que a alíquota aumenta rapidamente, em proporções cada vez maiores, quando o aproveitamento diminui. Se somente 90% da base potencial do consumo puder ser taxada, a alíquota requerida passará a ser 27,8%. Se a base ficar limitada a 80% do potencial, a alíquota terá de ser 31,3%. No cenário impensável de que não mais que 70% da base potencial do consumo possa ser efetivamente taxada, a alíquota requerida saltará para 35,7%.



O plano inicial de deixar a discussão das alíquotas para a tramitação de uma lei complementar, em 2024, tornou-se inviável. Boa parte dessa discussão terá de ser antecipada e cuidadosamente tratada já nos próximos meses, na tramitação da PEC no Senado. Sem tal antecipação será difícil assegurar que a reforma tributária aprovada será viável.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 21/07/2023



### VALOR ECONÔMICO (SP)

## MANGUEZAIS DA AMAZÔNIA SÃO OS MAIS EXTENSOS E PRESERVADOS DO MUNDO, MOSTRA ESTUDO

Especialistas alertam, no entanto, que pressões como a construção de rodovias e criação de animais para consumo colocam em risco esse ecossistema único que conta com 7.800 quilômetros quadrados e apenas 1% sofreu devastação

Por Ana Bottallo, *Folhapress* — São Paulo



— Foto: *Valter Campanato/Agência Brasil*

Os manguezais amazônicos são os mais extensos e bem preservados do mundo. Tal conservação se deve, principalmente, devido à cobertura florestal que recobre o entorno das áreas estuarinas.

Como consequência, menos de 1% de toda a sua extensão, que é cerca de 7.800 quilômetros quadrados, sofreu devastação nos últimos anos. A cobertura florestal corresponde a mais de 92% da área estudada.

Esses são os principais achados de um estudo brasileiro que mapeou a extensão e a degradação dos manguezais do Norte do país de 2011 a 2015.

O artigo foi publicado nesta sexta-feira (21) no periódico científico *Anais da Academia Brasileira de Ciências*. O trabalho conta também com a colaboração de pesquisadores do Instituto Tecnológico Vale (ITV), da Universidade Federal do Pará (UFPA) e da Universidade Federal Rural da Amazônia (UFRA).

Apesar dos dados animadores, "pressões como a construção de rodovias e a criação de animais para consumo, como crustáceos e peixes, colocam em risco esse ecossistema único", pondera o geólogo Pedro Walfir Martins e Souza Filho, um dos autores da pesquisa.

Políticas públicas focadas nos ecossistemas dos manguezais, levando em consideração também as necessidades das comunidades ali presentes, são fundamentais, escrevem os autores.

A pesquisa analisou imagens de alta resolução de satélite da baía de Marajó, no estado do Pará, até a baía de São José, no Maranhão. As imagens foram feitas em dias de poucas nuvens para compor o mosaico de diferentes formações da região, incluindo manguezais, florestas e planícies salinas conectadas ao manguezal, conhecidas como apicuns.

O estudo identificou que a costa amazônica compreende uma área de 7.820,05 km<sup>2</sup>, dos quais 7.210 km<sup>2</sup>, ou 92%, são florestas de mangues. Menos de 1% (66,85 km<sup>2</sup>) tinha sido modificada para uso do solo.

Um desses locais é a região de Bragança (PA), onde se concentram focos de desmatamento mapeados no estudo. Os autores atribuem essa devastação à construção da rodovia PA-458, que liga a capital Belém ao município, um dos principais portos de embarcações no litoral norte.

A área mais impactada por atividade econômica inclui as superfícies onde há exploração de sal. Essas regiões de salinas se concentram na costa oeste do estado do Maranhão, entre a capital São Luís e Gurupi.

Também foram observadas as atividades nos apicuns, usados em grande parte para a aquicultura, principalmente para a criação de camarões e peixes em tanques. "Correspondem à menor porção estudada, 12 km<sup>2</sup> ou 0,15% do total, mas é proporcionalmente mais afetada pela ação humana, que já atingiu mais de 2% dessas áreas salgadas", diz.

Mesmo que seja um impacto ainda restrito, a atenção dada aos mangues do país precisa crescer, destacam os cientistas. De 1999 a 2018, cerca de 200 km<sup>2</sup> de manguezais foram devastados em todo o território brasileiro, representando 2% da cobertura do ecossistema.

"Neste contexto, a expansão urbana sobre florestas de mangues na Amazônia é claramente reflexo de uma pressão antropogênica local, através do estabelecimento de assentamentos nas zonas de fronteira das formações florestais com as planícies salinas e as áreas adjacentes de mata tropical", escrevem os autores.

Algumas das medidas sugeridas pelos pesquisadores para garantir a preservação dos manguezais amazônicos incluem novos estudos para compreender melhor a distribuição geográfica e os efeitos da atividade humana nesses locais, a análise da eficácia das unidades de conservação na região e o desenvolvimento de novas metodologias para detectar atividade humana, como o corte de madeira dos mangues.

O geólogo afirma que, além da avaliação do estado de conservação dos manguezais da Amazônia, a equipe deseja fazer a mesma análise para esse tipo de ecossistema em todo o mundo. A pressão de degradação em regiões do Sudeste Asiático e do Pacífico é preocupante, ressaltam.

"Partimos então da hipótese de que os manguezais da Amazônia precisam de uma política especial para que permaneçam nesse estágio de conservação e que não se permita o avanço da degradação como vem ocorrendo em outros lugares do mundo", destaca o autor.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 21/07/2023**

## PESQUISA É CHAVE PARA ROMPER FRONTEIRA DA TECNOLOGIA COM MINERAIS CRÍTICOS

País desconhece reservas de materiais 'do futuro' para economia 'verde'  
**Por Marcos de Moura e Souza — De São Paulo**



**Raul Jungmann: "Temos imensas possibilidades, mas existe o gargalo na pesquisa" — Foto: Silvia Zamboni/Valor**

Todos os dias partem dos portos de Vitória, São Luís e do Rio de Janeiro, cargueiros com toneladas e toneladas de minério de ferro. É o bem mineral que há tempos ocupa o topo da pauta de exportações brasileira e cujas vendas, no ano passado, renderam quase US\$ 30 bilhões.

Mas ainda que o apetite global por minério de ferro continue quase intocável, as atenções agora estão em outras riquezas do subsolo.

Os chamados minerais estratégicos, ou minerais críticos - principalmente aqueles usados em baterias para carros elétricos, painéis solares, turbinas eólicas e em outros equipamentos e processos ligados à transição energética - se tornaram agenda obrigatória para economias desenvolvidas e para países ricos em recursos minerais.

### Críticos e futuristas

Minerais classificados como estratégicos pelo Brasil para processos de alta tecnologia

	<b>Minério de Cobalto</b>	Usado em baterias recarregáveis, em motores a jato (como superligas)		<b>Minério de silício</b>	Usado pela indústria eletrônica, de vidros e em painéis solares
	<b>Minério de cobre</b>	Usado em fios, cabos e ligas com aplicações variadas, entre elas painéis solares, usinas eólicas e baterias		<b>Minério de tálio</b>	Usado na medicina nuclear
	<b>Minério de estanho</b>	Usado em revestimentos protetores e ligas para o aço		<b>Minério de tântalo</b>	Usado em componentes eletrônicos principalmente em capacitores e em superligas
	<b>Minério de grafita</b>	Usado para lubrificantes, baterias recarregáveis e em células combustíveis		<b>Minério de terras raras</b>	Usadas em setores diversos, entre eles em equipamentos para orientação espacial, laser e fibra óptica
	<b>Minérios do grupo da platina</b>	Usados em catalisadores		<b>Minério de titânio</b>	Usado como pigmento branco ou em ligas metálicas
	<b>Minério de lítio</b>	Usado em baterias recarregáveis e em ligas de alumínio-lítio para indústria aeroespacial		<b>Minério de tungstênio</b>	Usado principalmente em metais resistentes ao desgaste, como em ferramentas de corte, e também em catalisadores e motores a jato
	<b>Minério de níobio</b>	Usado principalmente na fabricação de aço e de superligas, em diversos setores, de defesa à infraestrutura		<b>Minério de urânio</b>	Usado em aplicações nucleares e em aplicações médicas
	<b>Minério de níquel</b>	Usado na fabricação de aço inoxidável, superligas e baterias recarregáveis		<b>Minério de vanádio</b>	Usado em processos siderúrgicos para tornar o aço mais forte e leve

Fontes: Ministério das Minas e Energia, Ipea, Alcobre e U.S. Geological Survey

FOTOS: WIKIPÉDIA

Para os que estão no segundo grupo, como o Brasil, o momento é visto como o início de uma janela de possibilidades para mais atração de investimentos, mais arrecadação, empregos, novas pesquisas minerais e para a diversificação das exportações.

Passar, no entanto, de grande exportador de minério de ferro para um grande exportador também de lítio, de cobalto, de cobre, de níquel - alguns dos considerados estratégicos e ligados transição para energias limpas - é um desafio que demanda avanços cobrados há muito pelo setor mineral.

O primeiro é responder algo que parece simples. O que existe debaixo do solo brasileiro?

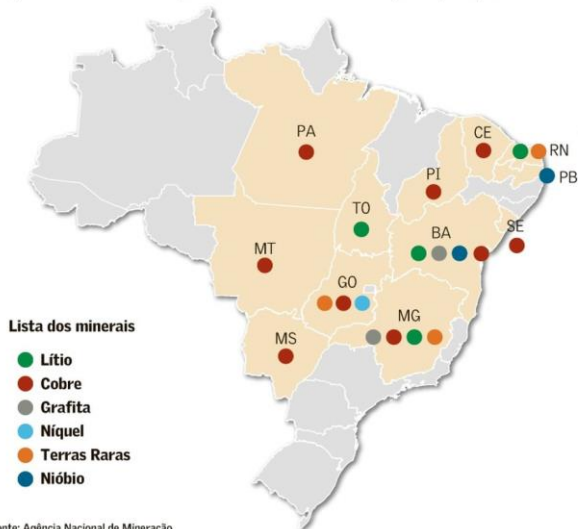
Enquanto o conhecimento geológico sobre minério de ferro e ouro, por exemplo, já está bem estabelecido pelo país, muito ainda a fazer em relação a minerais que apenas recentemente passaram a ser olhados com interesse econômico.

“O Brasil ainda tem seu potencial mineral subdimensionado, em especial para os grupos dos minerais críticos”, diz o geólogo Roberto Perez Xavier, diretor-executivo da Agência para o Desenvolvimento e Inovação do Setor Mineral Brasileiro (Adimb), que reúne mineradoras, entidades e órgãos governamentais.

Xavier continua: “O conhecimento geológico do território nacional ainda está em escala não compatível para a pesquisa mineral eficiente: o mapeamento geológico no Brasil está 60% na escala de 1:250.000”. É uma escala que permite conhecer apenas as grandes unidades geológicas, mas sem detalhes que ofereçam uma visão mais detalhada sobre essa faixa extensa do território. Ainda assim, as informações que estão disponíveis mostram um quadro positivo sobre o potencial geológico do país para os minerais estratégicos, entre eles cobre, lítio, níquel, cobalto, minerais de terras raras e grafita, diz o geólogo.

### Pesquisa mineral

Alguns dos minerais que mais receberam aval para pesquisa em 2022



Fonte: Agência Nacional de Mineração

Em 2021, o Ministério das Minas e Energia publicou uma resolução que definiu 25 minerais como estratégicos para o país.

São três categorias. Uma com aqueles que são vitais para a economia, mas que são importados em grande quantidade. Estão nesse grupo, fosfato e potássio, usados como fertilizantes. Outra categoria inclui os minerais essenciais e que geram superávit na balança comercial. Entre eles, ferro, ouro e manganês.

A maior categoria é a de minerais usados em produtos e processos de alta tecnologia, muitos deles diretamente relacionados à transição energética. São 16 ao todo (ver tabela).

Numa tentativa de viabilizar com mais rapidez empreendimentos dedicados a minerais

estratégicos, o governo criou uma política de apoio aos processos de licenciamento ambiental desses projetos. A iniciativa foi lançada no governo Jair Bolsonaro e mantida no governo Lula. Mas apenas 19 projetos foram até agora habilitados pelo programa.

Raul Jungmann, diretor do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), diz que além de apoio ao licenciamento e além de incremento no mapeamento geológico, o Brasil tem outros gargalos a resolver se quiser aproveitar melhor as chances desse novo segmento de minerais.

“Nós temos imensas possibilidades, mas existe o gargalo na pesquisa, existe um gargalo em termos de financiamento ao setor e existe um gargalo que é a ausência de uma política nacional de minerais estratégicos”, diz ele. “Essa é uma janela extraordinária para o Brasil e nós não temos um plano nacional de minerais críticos”, afirma Jungmann.

Uma resolução do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, republicada ontem com alguns ajustes no “Diário Oficial”, lista diretrizes do que o governo tem chamado de nova política industrial. Essas diretrizes foram discutidas no dia 6 em reunião do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI).

A que trata de descarbonização tem entre os objetivos “expandir a capacidade produtiva da indústria brasileira por meio da produção e da adoção de insumos, inclusive materiais e minerais críticos, tecnologias e processos de baixo carbono, com eficiência energética”.

**“O Brasil pode se beneficiar não só com a produção de minerais críticos, mas também investindo na produção de itens com maior valor agregado”**

— Bráulio Borges

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é um dos órgãos que participam desse debate. Um grupo está trabalhando para avaliar ferramentas de crédito para incentivar o segmento dos minerais críticos.

A frase sempre repetida quando o assunto é transição para economia de baixo carbono é que essa meta só será atingida como o aumento da produção de minerais críticos. Agência Internacional de Energia (IEA) estima que, a depender do cenário, a demanda por minerais que são usados em tecnologias de energia limpa vai dobrar ou quadruplicar em 2040.

A agência sintetizou em um quadro alguns dos minerais críticos mais demandados por tecnologias de energia limpa. Cobre, por exemplo, aparece como chave em painéis solares, turbinas eólicas e baterias. Níquel, para geração de energia por meio de hidrogênio. Cromo, para energia geotermal.

Carros elétricos e baterias recarregáveis são as apostas com maiores dependências de minerais críticos, segundo o resumo da agência: alumínio, terras raras, níquel, cobalto, cobre e lítio.

No início do mês, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou a venda de duas minas no Brasil (Santa Rita, em Minas Gerais, de níquel; e Serrote, na Bahia, de cobre) para a ACG Acquisition Company, com ações na bolsa de Londres. Entre os grandes acionistas da ACG está o grupo Stellantis (que reúne Fiat Chrysler, Peugeot-Citroën e outras montadoras). A aquisição foi avaliada em US\$ 1 bilhão.

No Brasil, investidores e mineradoras também apostam no potencial de área para exploração de lítio. A Sigma Lithium, empresa listada na bolsa do Canadá, com operação no Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais, é a companhia do setor do lítio cujo empreendimento está em estágio mais avançado no país. A empresa se apresenta como processadora de lítio que classifica como verde -- por não usar químicas no processamento do mineral.

"Através de sua inserção nas maiores cadeias de fornecimento do insumo industrial de lítio verde, o Brasil pode acelerar a modernização de nossa indústria de base", diz Ana Cabral, CEO da companhia. Ela vê a Sigma no papel de catalisadora de um ecossistema industrial no Brasil que poderá usufruir da demanda criada pela transição energética, principalmente, no hemisfério norte.

Além da Sigma, outros projetos, também em Minas, tentam também avançar com vistas a atender ao novo mercado de baterias e de carros elétricos.

Baterias com lítio para veículos elétricos já foram chamadas por Elon Musk, da Tesla, como "o novo petróleo". As maiores reservas do mineral estão no Chile (57,1%), Austrália (19,3%) e Argentina (14,3%), segundo dados do Serviço Geológico dos EUA compilados em um relatório da OCDE sobre matérias-primas críticas para a transição energética divulgado em abril.

O Brasil, no mesmo relatório, aparece entre os países com maiores reservas mundiais de níquel (12,4%), manganês (13,6%), terras raras (18,3%).

Uma amostra do interesse do potencial do Brasil em minerais estratégicos foi vista em Londres, em junho. Um evento sobre o tema ocorrido na Embaixada do Brasil mineradoras como Rio Tinto e Anglo American, empresas de trading, como a Sumitomo, investidores como a Universities Superannuation Scheme (com 82,2 bilhões de libras esterlinas de fundos sob gestão), além de empresas de tecnologia, fornecedores de equipamentos especializados, acadêmicos e consultores com expertise em minerais críticos.

"O interesse foi tanto que tivemos uma lista de pessoas que queriam participar", lembra a advogada do escritório Aroeira Salles em Londres e presidente da Câmara de Comércio brasileira no Reino Unido. "A percepção aqui é que o Brasil tem um grande potencial na área de minerais críticos, mas talvez seja necessária mais divulgação", diz Vera.

Bráulio Borges, economista-sênior é economista-sênior da área de macroeconomia da LCA Consultores e pesquisador-associado do FGV Ibre vê a demanda por minerais estratégicos como uma janela e um impulso renovado para o setor mineral brasileiro. Uma janela que tem relação direta com a eletrificação dos carros, mas também com a ideia de neointustrialização que o governo tem tentando impulsionar e, de forma mais ampla, com as perspectivas pós-pandemia e por conta da guerra na Ucrânia de grandes economias buscarem fornecedores mais próximos de seus mercados. É o conceito de nearshoring que, ao menos em tese, daria vantagens ao Brasil como fornecedor para indústria americana e europeia em detrimento de países da Ásia.

Borges traça um cenário otimista. "O Brasil pode se beneficiar não só com a produção de minerais críticos, mas também investindo na produção de itens com maior valor agregado baseados nesses minerais."

Ampliar o conhecimento geológico, criar mais ferramentas de financiamento, tornar mais ágeis processos de licenciamentos e dar saltos tecnológicos com recursos minerais são os velhos desafios do setor mineral que valem para o novo mercado dos minerais críticos.

Apesar do cenário otimista, Borges anota uma dose de ceticismo em relação à capacidade do país surfar bem essa nova onda. “A gente tem uma boa oportunidade pela frente. Mas ao mesmo tempo a gente sabe que o Brasil não perde a oportunidade de perder oportunidades.”

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 21/07/2023*

## MINERAIS ESTRATÉGICOS SÃO DESAFIO

Para um país rico em recursos naturais, ampliar a pauta e tornar-se exportador relevante de lítio, cobalto, cobre e níquel exige avanços no mapeamento geológico, considerado subdimensionado

*Por Marcos de Moura e Souza — De São Paulo*

Todos os dias, partem dos portos de Vitória, São Luís e do Rio cangueiros com minério de ferro, o que ocupa o topo da pauta de exportações brasileira. Agora, porém, a corrida mundial está na busca por minerais estratégicos, usados em baterias de carros elétricos, painéis solares, turbinas eólicas e processos ligados à transição energética. Para um país como o Brasil, rico em recursos naturais, há uma janela para atrair investimentos. Mas ampliar a pauta e tornar-se exportador relevante de lítio, cobalto, cobre e níquel exige avanços no mapeamento geológico, considerado subdimensionado.

### ***Pesquisa é chave para romper fronteira da tecnologia com minerais críticos***

O governo criou em 2021 política de apoio aos processos de licenciamento de projetos na área, mas só 19 foram habilitados. Sabe-se, hoje, haver potencial para cobre, lítio, níquel, cobalto, terras raras e grafita. Mas é preciso enfrentar gargalo de financiamento e falta de política para o segmento, diz Raul Jungmann, do Instituto Brasileiro de Mineração.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 21/07/2023*

## A FORÇA DAS PALAVRAS E DA TRAJETÓRIA DE DJAMILA RIBEIRO

A feminista negra e escritora foi ovacionada ao entrar na Fundação Gulbenkian, aplaudida durante longo tempo - no início e no fim de sua apresentação

*Por Tatiana Salem Levy - Tatiana Salem Levy é escritora, doutora em letras e roteirista. Publicou os romances “A Chave de Casa” (Prêmio São Paulo de Literatura), “Dois Rios” e “Paraíso”*



— Foto: Cris Bierrenbach

No último 29 de junho, uma quinta-feira, dia de Oxóssi, a feminista negra e escritora Djamila Ribeiro entrou no auditório da Fundação Gulbenkian - um respeitado centro cultural em Lisboa - para falar diante de um público de mais de mil pessoas. Estava lotado não apenas o auditório onde ela estava, mas todos os outros, com projeção da conferência, e ainda os corredores do edifício. Foi o evento mais requisitado da história da fundação.

E foi também a primeira vez que Djamila veio falar em Portugal, este território incômodo mas necessário. Incômodo porque daqui veio a colonização, a escravização de antepassados da escritora; necessário porque, justamente por isso, é um país que precisa ouvir o pensamento produzido em suas antigas colônias, se quiser se repensar. E, se depender de quem ali estava, este movimento começa a se fazer. Djamila foi ovacionada ao entrar, aplaudida durante longo tempo - no início e no fim de sua apresentação. Foi muito bonito ver tanta gente ali para ouvi-la.



Eu conhecia Djamila Ribeiro de seus livros “Lugar de fala”, “Quem tem medo do feminismo negro?”, “Pequeno manual antirracista” e de suas colunas na “Folha de S. Paulo”. Mas, assim como a maioria das pessoas ali presentes, nunca a tinha ouvido falar ao vivo. Fiquei emocionada de verdade. Deixei a Gulbenkian sentindo que ela havia conseguido algo especial: sua fala era ao mesmo tempo emocionante, inteligente, bem articulada e cativante. Acho que todo mundo ali se emocionou, aprendeu e começou, ou continuou, a pensar de forma diferente.

Percebi que muito do que ela havia falado ali estava no seu último livro, “Cartas para minha avó” (Companhia das Letras), que eu havia deixado escapar. Corrigi o erro e fui atrás dele. E era exatamente isso. O livro faz o mesmo movimento que ela havia feito na sua fala: a partir da sua história particular - sempre em relação com a história da sua mãe, da sua avó, do seu pai, dos seus irmãos - ela pensa os males de uma sociedade moldada pelo colonialismo, o machismo e o racismo. Sua trajetória, desde a infância até a mulher que se tornou, é uma das muitas formas de resistência, de um mundo possível que se abre com as histórias de mulheres como ela.

Pensar o macro a partir do micro é uma tendência cada vez maior nas novas teorias - e que traz muito do feminino e do feminismo, já que as mulheres passaram os séculos da nossa história condenadas aos pequeníssimos feitos: cozinhar, lavar, cuidar dos filhos, limpar a casa. E o pequeníssimo ficou sempre invisível ao lado das grandes histórias dos heróis que saíam para conquistar o mundo. Não foi diferente com Dona Antônia, avó de Djamila, nem com sua mãe, Dona Erani. Se Djamila teve que ser dura tantas vezes na vida para enfrentar o racismo e o machismo - isto é, a terrível combinação dos dois -, neste livro ela retorna a um lado afetivo, emocional, numa conversa com suas ancestrais. Mais particularmente, com a sua avó, a quem as cartas são dirigidas - “com essas cartas quero lhe contar quem me tornei”, diz a escritora.

Ela cresceu pensando que não queria se tornar uma mulher como elas, no sentido de ficar presa à casa. Seu pai, Joaquim, um estivador do porto de Santos, filiado ao Partido Comunista, vivia dizendo que não queria filha sua dependendo de homem - e, por isso, sempre incentivou os estudos, a vida cultural e a consciência política. Neste livro, ela faz as pazes com o feminino, com as mulheres fundamentais em sua vida - afinal, quem lavou a sua roupa? Quem penteou o seu cabelo? Quem a defendeu nos momentos de sufoco? Nada de quem Djamila é existiria sem a presença e o afeto dessas mulheres - uma, afetuosa na doçura; outra, na autoridade.

“Lembro também, vó, de seu colo quente e amoroso, das suas mãos rápidas que benziam meu corpo enquanto sussurrava rezas quase incompreensíveis”, diz Djamila. De Dona Antônia, que na abertura do livro aparece numa fotografia vestida de branco, veio também a entrega ao candomblé. Dela e da mãe, que, quando Djamila tinha oito anos, disse que ela deveria ser iniciada. Um chamado que não aconteceu aos seus irmãos. Mas um chamado que precisou de anos para ser respondido com a potência que merecia.

Ao voltar para a escola depois de ter sido iniciada no candomblé, Djamila foi alvo de muito preconceito. Ela estudava no Colégio Moderno dos estivadores, onde a maioria dos estudantes era branca. Foi discriminada ao aparecer com um turbante, arrancado por um menino para que zombassem de sua cabeça careca, fruto da iniciação. Por muitos anos, teve vergonha de dizer que era do candomblé e quis negar a sua religião de origem - algo muito frequente na nossa sociedade, fruto do colonialismo.

Só depois de ter sido mãe, de ter se formado em filosofia, de ter percorrido um trajeto considerável, aos 33 anos, Djamila conseguiu voltar para as suas raízes. Movimento fundamental para a pensadora que é hoje. Para fazer as pazes com suas mulheres. Para compreendê-las melhor. Aliás, compreensão é uma boa palavra para a escuta e a leitura de Djamila - que nos proporcionam, através de sua história, uma compreensão do que é ser mulher negra no Brasil, as dificuldades que elas sofrem apenas por terem nascido mulheres negras. São, no Brasil e fora, associadas à mulher sexualizada; ou à dona de casa, empregada doméstica, trabalhadoras de serviços considerados menores. Nunca uma filósofa, nunca uma agente de pensamento.

A compreensão vem junto com a produção da escrita, com o enfrentamento dos fantasmas e das dores que se mantêm mesmo com o passar dos anos. “Evitei essa conversa por muito tempo. Confesso que sucessivos lutos - meu pai morreu um ano após a minha mãe - me fizeram agir no automático”, afirma a autora. Agir no automático significa sucumbir à “obrigação de fortaleza insuportável”, não chorar, ser forte, seguir caminhando, enfrentando todos os olhares enviesados, as palavras que ferem. Quando decidiu prestar vestibular e cursar filosofia na Unifesp, Djamila ouviu barbaridades do tipo: “Você vai abandonar seu filho com o pai?”. Ou, de seu chefe, que não quis demiti-la: “É um sonho sem sentido. (...) Nem sempre se pode fazer o que se quer”.

Não foi pouca coisa que Djamila Ribeiro enfrentou até se tornar umas das 100 mulheres mais influentes do mundo na lista da BBC, vencedora de um Jabuti para ensaio, eleita “Personalidade do amanhã” pelo governo francês. Se já não é fácil para ninguém, imaginem para uma mulher negra nascida no Brasil? “Preto tem que andar arrumado”, dizia Dona Erani - pois precisa provar que não é sujo. E isso se estende a tudo - pretos e, sobretudo, pretas precisam provar o tempo todo que são quem são, e não o estereótipo que as definem. Mas “Cartas para minha avó” é também uma tentativa de poder descansar desse lugar tão exigente, exaustivo. Tendo perdido a avó aos 13 anos e a mãe aos 20, Djamila declara: “Acredito que contar minha própria história é um modo de revivê-las”.

Ao relatar várias frases absurdas que ouviu na vida, a autora cita a seguinte: “Pare com essa história de racismo, eu sou branca e sou sua amiga. Racismo é coisa do passado, acho você um pouco paranoica”. Ainda bem que ela não parou - pois, se o racismo começa no passado, se estende até hoje. E sem mulheres como Djamila fica difícil acreditar que possa haver um mundo sem ele.

**Tatiana Salem Levy, escritora e pesquisadora da Universidade Nova de Lisboa, escreve neste espaço quinzenalmente E-mail: [tatianalevy@gmail.com](mailto:tatianalevy@gmail.com)**

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/07/2023

## GOVERNO LULA QUER TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ ATÉ 2028 E MESMA TARIFA DA BALSA

Ligação das duas margens do estuário de Santos é considerada o maior gargalo no transporte de mercadorias e pessoas no país

Por **Tulio Kruse, Folhapress** — São Paulo

O plano para construir um túnel entre Santos e Guarujá, ideia que já tem 97 anos de idade, ganhou novo capítulo nos últimos meses após a nova gestão da APS (Autoridade Portuária de Santos) adotar a travessia submarina como sua principal prioridade. Sob o guarda-chuva do Ministério de Portos e Aeroportos, a autarquia corre para viabilizar a entrega da obra até o fim de 2028.

A ligação das duas margens do estuário de Santos é considerada o maior gargalo no transporte de mercadorias e pessoas no país. Por dia, são 78 mil passageiros que atravessam o canal com a balsa e, sem a conexão seca, 10 mil caminhões precisam fazer um percurso de 45 quilômetros para ir de um lado a outro. Por lá passam cerca de 30% das exportações e importações brasileiras.



**Porto de Santos — Foto: Divulgação**

Nesta quinta-feira (20), a autoridade portuária assinou um acordo de cooperação técnica com o Crea-SP (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de São Paulo). O primeiro objetivo da parceria é adaptar, com a ajuda dos engenheiros, um projeto que foi desenvolvido entre 2012 e 2014 pela Dersa --empresa estadual de infraestrutura viária.

A estimativa é que a obra custe R\$ 5,8 bilhões. O túnel





teria um pedágio para veículos, e a intenção é garantir que o preço seja o mesmo que é cobrado pela balsa - hoje de R\$ 6,20 para motos, R\$ 12,30 para carros e até R\$ 98,60 para caminhões. O projeto também prevê uma linha de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) e ciclovia.

Há 40 dias, a autoridade portuária pediu a renovação de licenças ambientais para o projeto, que estavam liberadas para o antigo em 2019. Depois dessa fase, o órgão vai atualizar detalhes com a ajuda do Crea-SP e pretende publicar o edital da obra entre o fim deste ano e o início de 2024. A previsão é de que as obras durem três anos e meio.

A solução de engenharia proposta é a imersão das estruturas do túnel, em vez de uma tuneladora (o popular "tatuzão"). Isso pressupõe que blocos de concreto com 127 metros de comprimento sejam construídos em terra, levados ao canal e submersos a 21 metros de profundidade. A inspiração é uma obra em andamento que conecta a Dinamarca e a Alemanha, o túnel Fehmarnbelt.

"Esse modelo trazido pela Dersa é a solução mais interessante", comenta o presidente do Crea-SP, Vinícius Marchese. "É uma ação para tirar o gargalo que temos lá, vai continuar com as alternativas [como a balsa]. Tem mais ações que precisarão ser tomadas para resolver o problema, uma delas é estimular muito meios de transporte alternativos. E esse é um debate global hoje, porque há um esgotamento do foco no modal de transporte em carros."

Um dos maiores entraves para viabilizar o projeto ao longo dos anos foi a divisão dos custos da obra entre os governos federal, estadual e a autoridade portuária. E isso ainda não está definido.

O diretor-presidente da APS, Anderson Pomini, afirma que a autarquia dispõe de cerca de R\$ 3 bilhões aplicados em investimentos que poderiam ser usados para bancar o túnel. Ele diz que recebeu, nesta semana, um compromisso da Casa Civil do governo federal de aportar o restante necessário. A fonte no orçamento ainda está sendo decidida.

A autoridade portuária busca ainda uma participação do governo Tarcísio de Freitas (Republicanos). Pomini comemora o fato de que agora todos concordam com o modelo de túnel --e não uma ponte, como chegou a defender João Doria (sem partido) quando comandou o estado. Doria esbarrou em resistência no Ministério da Infraestrutura, quando o ministro era Tarcísio.

"Os astros estão alinhados. Todos querem [o túnel]", disse Pomini. "Todos os números são favoráveis à implementação. O que a gente precisa agora é só vencer essa questão político-burocrática, que está bem avançada."

O Ministério dos Portos, chefiado por Márcio França (PSB), defende uma obra 100% pública que seja entregue a uma concessionária para operar o túnel pronto. O Governo de São Paulo tem planos para uma PPP (Parceria Público-Privada). A obra inclusive está incluída no Programa de Parcerias de Investimentos da gestão Tarcísio.

"O empreendimento possui projeto-executivo validado por duas consultorias internacionais especializadas na elaboração de projetos de alta complexidade de engenharia, além de licença ambiental prévia", disse a SPI (Secretaria Estadual de Parcerias e Investimentos), em nota.

O entendimento na esfera federal é que a PPP atrasaria o projeto em cerca de dois anos, pois precisaria passar pela aprovação de tribunais de contas e da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

No desenho sugerido por Pomini, o governo paulista faria um aporte financeiro no túnel Santos-Guarujá, construído pela autarquia federal, e em troca o governo Lula se comprometeria a dar dinheiro para uma terceira ligação entre a Baixada Santista e a capital --uma alternativa para o transporte de cargas. O diretor da SPA diz que espera uma resposta da gestão Tarcísio, que analisa a ideia de uma nova estrada.



"O presidente Lula quer anunciar a obra, o governo do estado quer, o ministro quer, nós queremos. A brincadeira que a gente faz é: vamos sentar todo mundo à mesa e discutir os lugares; quem investir mais recursos senta na ponta", diz Pomini.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 21/07/2023*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### REFORMA SOBRE RENDA E CONSUMO NÃO VISA AUMENTO DA ARRECADAÇÃO

Renúncias fiscais e desonerações estão sendo revistas, diz Haddad

*Por Ana Cristina Campos – Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro*

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta quinta-feira (20) que a reforma tributária sobre o consumo, em tramitação no Senado, e a reforma sobre o imposto de renda, que ainda será apresentada pelo governo ao Congresso Nacional, não têm como objetivo aumentar a arrecadação para ajudar no ajuste fiscal.

"A reforma sobre a renda e sobre o consumo não podem ter como objetivo o ajuste fiscal. O ajuste fiscal está sendo feito com base em outros pressupostos que é a eliminação dos penduricalhos que afetam o sistema tributário como um todo, inclusive o estadual. Estamos falando de renúncias [fiscais] da ordem de 6% do PIB [Produto Interno Bruto]", afirmou Haddad, que participou da apresentação de 17 propostas para reformas financeiras no país esta manhã no Rio de Janeiro.

Segundo o ministro, renúncias fiscais e desonerações que foram feitas estão sendo revistas "à luz do impacto social, na maioria das vezes, baixo".

Haddad informou que a pasta está com muita cautela em relação à reforma do imposto de renda que ele classificou de muito complexa. Segundo o ministro, a reforma sobre a renda vai precisar de um processo de amadurecimento por ter sido menos discutida que a reforma tributária sobre o consumo que está em curso.

"A mãe de todas as reformas é a tributária, sobretudo sobre o consumo. Ela tem impacto muito grande na produtividade. Porque hoje, infelizmente, o sistema tributário é tão desorganizado que premia o menos eficiente", afirmou.

"Se a gente não endereçar essas reformas e fazer o país crescer, as tensões, logo mais, vão se acirrar novamente. E tudo o que nós precisamos agora é nos afastar desse ambiente de acirramento de tensões e voltar para o modelo de desenvolvimento em harmonia entre os poderes para a gente conseguir vislumbrar um horizonte para o país. Eu sou um otimista", acrescentou Haddad.

Edição: Valéria Aguiar

*Fonte: Agência Brasil - DF*

*Data: 21/07/2023*

## PARLAMENTO BRITÂNICO APROVA ACORDO DE NÃO-BITRIBUTAÇÃO COM O BRASIL

Congresso brasileiro precisa ratificar documento assinado ano passado

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



Oito meses após a assinatura pelo Brasil e pelo Reino Unido, o parlamento britânico aprovou o acordo que evita a dupla tributação sobre a renda e previne a evasão e a elisão fiscais nos dois países. Para entrar em vigor, o documento ainda precisa ser ratificado pelo Congresso brasileiro.

A votação no parlamento britânico ocorreu na quarta-feira (19), mas só foi divulgada nesta quinta (20) pela Embaixada Britânica no Brasil. Segundo a embaixada, o acordo fortalece o comércio entre os dois países, medida defendida pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em visita a Londres em maio.

“Além de representar uma resposta aos pedidos da comunidade empresarial dos dois países, a medida está alinhada às ambições do presidente Lula e do primeiro-ministro Rishi Sunak de criar novas oportunidades de comércio e investimento entre os dois países. Este desejo de fortalecer o comércio bilateral foi tornado público durante a visita oficial do presidente brasileiro a Londres, em maio deste ano”, destacou a embaixada em nota.

O acordo evita que transações entre o Brasil e o Reino Unido para pagamento de dividendos, royalties, serviços, juros e outros tipos de pagamento tenham incidência de imposto sobre a renda ou o lucro duas vezes (uma vez em cada país). A tributação ocorrerá apenas uma vez, dando mais segurança jurídica e ajudando a combater a sonegação.

### Ganhos

Segundo a Embaixada Britânica, o acordo permitirá que as empresas dos dois países importem tecnologias e serviços não disponíveis no mercado interno para aumentar a produção e a competitividade. Muitos recursos atualmente usados para pagar tributos duas vezes, resalta a embaixada, poderão ser remanejados para investimentos, inclusive em pesquisa, inovação e desenvolvimento.

Alinhado às diretrizes da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) para evitar a erosão da base tributária e a transferência de lucros para paraísos fiscais, o acordo de não-bitributação também ajuda a combater a evasão fiscal e a elisão (quando empresas aproveitam brechas na legislação para não pagarem impostos). Isso porque haverá mais troca de informações na arrecadação de tributos, melhorando a eficiência e a racionalidade na cobrança de impostos.

Segundo a Receita Federal, com a coexistência de vários sistemas jurídicos e tributários trazida pela globalização, fluxos comerciais e de investimentos eram tributados duas vezes (uma em cada país) ou não tributado nenhuma vez (dupla não tributação). O acordo busca corrigir essas distorções.

### Histórico

Desde 2017, o Brasil e o Reino Unido têm discutido sobre o acordo de não-bitributação. Após anos de diálogos exploratórios, as negociações entre a Receita Federal e o órgão equivalente no Reino Unido começaram em 2022 e foram concluídas após cinco meses de discussão. O acordo foi assinado em novembro do ano passado.

Conforme o Banco Central, os investimentos brasileiros no Reino Unido somaram US\$ 8,03 bilhões, e os investimento britânicos no Brasil totalizaram US\$ 28,91 bilhões em 2021. Por sua vez, a corrente de comércio (soma entre exportações e importações) alcançou US\$ 6,5 bilhões no ano passado, alta de 14,9% em relação a 2021, de acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

*Fonte: Agência Brasil - DF*

*Data: 21/07/2023*

### NAVEGUE SIMPLES É 'PONTAPÉ INICIAL' PARA DESBUROCRATIZAR AUTORIZAÇÕES DE TUPS, DIZ ADVOGADO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 21/07/2023 - 20:14



#### Divulgação

*Para Felipe Castilho, consulta aberta pela Antaq identificará gargalos no processo de autorização para, nas próximas etapas, sugerir melhorias regulatórias. Associações já vêm colaborando com sugestões junto à agência e Secretaria Nacional de Portos*

Associações empresariais e demais interessados têm pouco menos de um mês para contribuir com o programa de simplificação dos processos de autorização e redução do tempo de tramitação processual de terminais de uso privado (TUPs). A primeira etapa, lançada esta semana pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), é uma consulta para envio de contribuições por parte do setor regulado. Para o advogado Felipe Castilho, essa tomada de subsídio iniciada pela agência reguladora é o 'pontapé inicial' do Navegue Simples, programa de governo cujo objetivo é desburocratizar o processo de autorização de TUPs.

Ele explicou que a consulta da Antaq visa obter quais requisitos pertinentes ao processo de autorização de instalações privadas apresentam maior dificuldade de atendimento pelos requerentes. "Trata-se de uma medida inicial para identificar os pontos de gargalos no processo de autorização para, depois, sugerir melhorias regulatórias", disse Castilho, que atua pelo Kincaid Mendes Vianna Advogados.

A Antaq já realiza, há algum tempo, uma revisão geral a fim de evitar redundâncias em seus normativos. Para Castilho, a simplificação do estoque regulatório se tornou uma rotina para a agência nos últimos anos, o que é aderente às melhores práticas regulatórias sugeridas pela OCDE. Ele avalia que esta medida promove um acesso mais qualificado ao marco regulatório e avaliação sobre adequações.

Castilho observa que o caráter plural dos agentes econômicos que atuam no setor portuário e marítimo, bem como o tipo de carga movimentada, podem atrair a ação regulatória de outros órgãos públicos, gerando sobreposições regulatórias que oneram indevidamente o ambiente de negócios e resultam em insegurança jurídica. Ele acrescenta que o elevado nível de intervenção estatal parte de uma premissa equivocada que a atividade desempenhada por instalações portuárias seria equiparável à concessão de serviço público.

"A partir de premissas equivocadas, reguladores buscam exercer um papel expansivo sobre a atividade de regulados, com o intuito de garantir níveis de serviço idealizados e que não se adequam à natureza dinâmica e competitiva do mercado", aponta Castilho. O advogado entende que a regulação, muitas vezes, vale-se de mecanismos concebidos para lidar com serviços públicos de modais de transportes em que particulares são remunerados por tarifa e exercem suas atividades em regime de monopólio natural, protegido pelo próprio Estado, como é o caso dos setores rodoviário e ferroviário.

A consulta da Antaq, aberta na última quinta-feira (20), vai até as 23h59 do próximo dia 18 de agosto. Os interessados em enviar contribuições para o Navegue Simples deverão preencher o questionário eletrônico disponível neste link. O questionário consiste em onze perguntas voltadas ao processo de autorização de TUPs, para que os contribuintes respondam quais requisitos pertinentes ao processo de autorização de instalações privadas apresentam mais dificuldade de atendimento pelos requerentes.

Também é possível dizer quais os requisitos pertinentes ao processo de autorização de instalações privadas apresentam maior dificuldade para serem atendidos. Além disso, o questionário permite fazer sugestões de melhorias aos processos de instalações já autorizadas e de quais dos processos merecem prioridade para fins de melhorias.

O Navegue Simples é uma iniciativa entre a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e a Antaq com objetivo de simplificar práticas que causam impacto na atividade econômica ou na atração de investimentos para o setor. A primeira etapa do programa abrangerá um estudo de simplificação dos processos de autorização de TUPs, visando à redução do tempo de tramitação processual. A ideia é mapear o fluxo atual de autorização de construção e exploração de instalações portuárias privadas, identificar os pontos de gargalo e sugerir fluxo desburocratizado visando à redução no tempo processual total.

Entidades setoriais como a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) já vinham destacando a discussão dessa agenda com a Antaq e a SNPTA. Em entrevista recente à Portos e Navios, o diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, contou que o segmento apresentou contribuições e recebeu algumas demandas da SNPTA sobre a desburocratização da outorga de TUPs.

Segundo Barbosa, a iniciativa foi bem vista e tem apoio de outras entidades setoriais, que trabalham em propostas de melhorias desde a Lei 12.815/2013, o decreto 9.048 e outros dispositivos infralegais. Durante o fórum Sul Export, realizado em Curitiba (PR), na última semana, o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, disse que esse programa, assim como todas as iniciativas para atrair investimentos de forma mais célere, são válidos para melhorar a competitividade do negócio. Esta semana, Silva mencionou à reportagem que o Navegue Simples é um dos encaminhamentos importantes dados pela equipe do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para desburocratizar e reduzir prazos.

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

**Data: 21/07/2023**

## TUP ENSEADA RECEBE NOVA AUTORIZAÇÃO PARA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS

**Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 20/07/2023 - 22:45**



### **Arquivo/Divulgação**

*Decisão da Antaq, em caráter especial, permite continuidade da operação de movimentação de coque metalúrgico e operação teste para movimentação de grãos agrícolas*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou a Enseada Indústria Naval a movimentar granel sólido nas instalações de terminal de uso privado (TUP) da empresa, localizado em Maragojipe, na Bahia. A autorização, em caráter especial, é válida

por 180 dias ou até a emissão de um novo termo de liberação de operação (TLO). O prazo é contado a partir desta quinta-feira (20), segundo decisão do colegiado da agência publicado hoje no Diário Oficial. A Antaq levou em consideração a continuidade da operação de movimentação de coque metalúrgico ou barrilha e a realização de uma operação teste para movimentação de soja, milho e farelo de soja.

A agência reguladora ressaltou em sua decisão que a autorização não desonera a Enseada do atendimento às exigências junto à Receita Federal, assim como aos padrões de regularidade e segurança exigidos pelos órgãos intervenientes na operação, entre os quais a Marinha do Brasil, o poder público municipal, a autoridade aduaneira, o corpo de bombeiros local e o órgão ambiental. O



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 122/2023  
Página 54 de 54  
Data: 21/07/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, determinou que a Superintendência de Outorgas (SOG) emita o novo TLO do terminal e que a Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC) faça o acompanhamento dos desdobramentos da autorização.

No começo do ano, a SOG/Antaq autorizou a Enseada a iniciar a operação integral do TUP localizado em seu complexo portuário e industrial na Bahia. O TUP Enseada Naval pode movimentar grânéis sólidos e carga geral, conforme o contrato de adesão firmado junto à Secretaria de Portos em 2014 e renovado pelo termo aditivo de junho de 2021.

O TUP integra uma das estratégias implementadas pela Enseada, do grupo Novonor, nos últimos anos para diversificar suas atividades, além da indústria naval. O plano de negócios da companhia, desde a aprovação da recuperação judicial em 2021, busca revocar suas atividades. O complexo também se prepara para poder fabricar itens para projetos eólicos, como torres, fundações e flutuadores.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 21/07/2023*



### 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: 21/07/2023*