

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 145/2023  
Data: 28/08/2023



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
COM PRESENÇA DE MÁRCIO FRANÇA, SANTOS INAUGURA NOVA PONTE DE INSPEÇÃO NAVAL NA PONTA DA PRAIA.....	4
OBRAS DO PARQUE VALONGO DEVEM INICIAR EM SETEMBRO NO PORTO DE SANTOS .....	5
DIREÇÃO DA APS PREPARA CONCURSO PÚBLICO COM 260 VAGAS PARA O PORTO DE SANTOS .....	7
REUNIÃO EM BRASÍLIA ABORDA ZPE E CAMINHOS PARA PORTO-INDÚSTRIA .....	8
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>9</b>
EDITORIAL – UM PASSO VITAL PARA A SEGURANÇA ALIMENTAR .....	9
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	10
<i>Apelo sindical 1</i> .....	10
<i>Apelo sindical 2</i> .....	10
<i>Apelo sindical 3</i> .....	11
<i>Apelo sindical 4</i> .....	11
<i>Apelo sindical 5</i> .....	11
NACIONAL - FRENLOGI DEBATE URGÊNCIA NA CRIAÇÃO DE UM PLANO NACIONAL DE ARMAZENAGEM .....	11
SUDESTE EXPORT - SUDESTE EXPORT DEBATE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES E CORREDORES LOGÍSTICOS .....	12
REGIÃO SUL - GOVERNO DO PARANÁ VAI PROTOCOLAR NO IBAMA ESTUDOS ATUALIZADOS DA NOVA FERROESTE .....	14
REGIÃO NORDESTE - COMEÇA TEMPORADA DE EXPORTAÇÃO DE FRUTAS FRESCAS PELO PORTO DO PECÉM .....	16
REGIÃO NORDESTE - COMEÇA TEMPORADA DE EXPORTAÇÃO DE FRUTAS FRESCAS PELO PORTO DO PECÉM .....	16
REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE MACEIÓ CRESCE 10% NO PRIMEIRO SEMESTRE .....	17
MERCOSUL - PARAGUAI SE PREPARA PARA RECEBER PRIMEIRA FÁBRICA DE CELULOSE .....	18
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - OS IGNORADOS DA AMAZÔNIA.....	21
OPINIÃO – ANÁLISE - PORTO DE SÃO SEBASTIÃO, UMA RETROSPECTIVA COM PERSPECTIVAS.....	22
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>25</b>
CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO DA SANTOS BRASIL RECEBEM R\$ 4 MILHÕES DE INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA.....	25
VEÍCULO AUTÔNOMO É TESTADO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTOCEL, EM ARACRUZ, ES .....	26
EMAP INICIA CONSTRUÇÃO DA AGENDA AMBIENTAL DO COMPLEXO PORTUÁRIO .....	27
EDITAL TRANSITÓRIO PARA OPERAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ (SC) É LANÇADO .....	27
EVENTO REALIZADO NA ELDORADO PROMOVE SETOR DE CELULOSE NO MS .....	28
RECUPERAÇÃO DA PONTE DE INSPEÇÃO NAVAL TRAZ NOVAS UTILIDADES E VAI RECEBER O VTMS .....	29
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>30</b>
NOVO PAC PREVÊ INVESTIMENTO DE R\$ 307 MILHÕES EM PESQUISA MINERAL; FOCO É TRANSIÇÃO ENERGÉTICA.....	30
EMPRESAS RECORREM A ESCOLTA ARMADA PARA COMBUSTÍVEIS NA AMAZÔNIA .....	31
TBG E SCGÁS ASSINAM CONTRATO PARA INSTALAÇÃO DE NOVO PONTO DE SAÍDA NO GASBOL.....	32
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>33</b>
EMBRAER QUER FABRICAR JATOS NA ÍNDIA PARA CONQUISTAR MERCADO .....	33
ROTATIVO DO CARTÃO DE CRÉDITO: FAZ SENTIDO LIMITAR OS JUROS? VEJA O QUE DIZEM ECONOMISTAS .....	34
PACHECO DEFENDE FIXAÇÃO DE LIMITE PARA ALÍQUOTA DO IVA: 'NÃO PODEMOS CONCEDER UM CHEQUE EM BRANCO' .....	36
GOVERNO PREPARA PROPOSTAS PARA ARRECADAR ATÉ R\$ 205 BILHÕES E TENTAR ZERAR O DÉFICIT EM 2024; VEJA A LISTA.....	37
LULA ASSINA MP E PROJETO SOBRE TAXAÇÃO DE FUNDOS DE ALTÍSSIMA RENDA.....	38
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>39</b>
GOVERNO PREVÊ ARRECADAR R\$ 45 BI COM TAXAÇÃO DE SUPER-RICOS, QUE ATINGE APLICAÇÕES DE QUASE R\$ 2 TRI.....	39
BC VÊ POTENCIAL DE ARRECAÇÃO COM TRIBUTAÇÃO DE INVESTIMENTOS NO EXTERIOR, MAS FAZ ALERTAS .....	41
FUNDOS EXCLUSIVOS E OFFSHORE: VEJA O QUE MUDA NA TRIBUTAÇÃO COM AS MEDIDAS ‘ROBIN HOOD’ DE HADDAD.....	42
GOVERNO ASSINA MP PARA TAXAR ‘SUPER-RICOS’ E ENVIA PROJETO PARA TRIBUTAR INVESTIMENTOS NO EXTERIOR .....	43
GOVERNO NÃO TEM FORÇA NO CONGRESSO PARA REVER REFORMAS, DIZ MENDONÇA DE BARROS .....	45
RODRIGO PACHECO: BRASIL NÃO PODE SE CONTENTAR EM TER O ‘MAIOR IVA DO MUNDO’ .....	46
REFORMA TRIBUTÁRIA: SP E SEUS MUNICÍPIOS PERDERIAM R\$ 35 BI SE NÃO HOUVESSE PRAZO DE TRANSIÇÃO .....	47
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>47</b>
SHELL PÔE O PÉ NO ACELERADOR E VENCE O VALOR 1000 NO SETOR DE PETRÓLEO E GÁS .....	48
GLEISI RECHAÇA DIVISÃO DO MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO E DEFENDE BOLSA FAMÍLIA DENTRO DA PASTA .....	50
TERMINAIS DE CONTÊINER ESTÃO PERTO DO LIMITE .....	51
SETOR MARÍTIMO VÊ TERMINAIS DE CONTÊINERES PERTO DO LIMITE.....	52
DIVIDIR MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL GANHA FORÇA EM NEGOCIAÇÃO DA REFORMA MINISTERIAL .....	54
LULA DEVE ENCERRAR ‘NOVELA’ DA REFORMA MINISTERIAL E DAR PASTAS AO CENTRÃO NESTA SEMANA .....	55



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 145/2023  
Página 3 de 67  
Data: 28/08/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[mercoshipping.com.br](mailto:mercoshipping.com.br)

<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>57</b>
WÄRTSILÄ FORNECERÁ GERADORES E EQUIPAMENTOS PARA PROPULSÃO ELÉTRICA DO NAVIO POLAR.....	57
NPA 500 AJUDARÁ A MEDIR CAPACIDADE DE NACIONALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA .....	58
FORTALECER PRODUÇÃO NACIONAL É PREMISSA DE PROJETOS DA MB, DIZ DIRETOR .....	59
RECUPERAÇÃO DA PONTE DE INSPEÇÃO NAVAL TRAZ NOVAS UTILIDADES E VAI RECEBER O VTMIS .....	60
OBRAS DE DERROCAGEM DÃO INÍCIO AO APROFUNDAMENTO DE ÁREAS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO.....	61
CANAL DO PANAMÁ MANTERÁ RESTRIÇÕES À TRAVESSIA POR PELO MENOS UM ANO .....	61
COREIA DO SUL DÁ O PRÓXIMO PASSO EM NAVEGAÇÃO AUTÔNOMA .....	62
ARTIGO - MEDIÇÃO DE VENTO EM USINAS EÓLICAS OFFSHORE: A IMPORTÂNCIA DA UTILIZAÇÃO DE BÓIAS ANEMOMÉTRICAS AVANÇADAS.....	63
VEÍCULO AUTÔNOMO É TESTADO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTOCEL.....	63
COPPE E CNOOC FIRMAM ACORDO EM ENERGIAS RENOVÁVEIS OFFSHORE .....	64
ANTAQ PUBLICA NOVO EDITAL DE ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO PARA O PORTO DE ITAJAÍ.....	65
QUEDA NA ARRECADAÇÃO PREOCUPA PARA DIVERSIFICAÇÃO DA CARTEIRA DO FMM .....	66
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>67</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> .....	67



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### COM PRESENÇA DE MÁRCIO FRANÇA, SANTOS INAUGURA NOVA PONTE DE INSPEÇÃO NAVAL NA PONTA DA PRAIA

Após anos, remodelação foi entregue para beneficiar a guarda portuária e fomentar o turismo

Por: Daniel Gois



**Entrega contou com presença do ministro e representantes de entidades ligadas ao porto Foto: Divulgação**

A Autoridade Portuária de Santos (APS) entregou, nesta segunda-feira (28), a remodelação da Ponte de Inspeção Naval (PIN), localizada na Ponta da Praia, no Canal 7. A reabertura do local, aguardada há anos, contou com a presença do Ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB).

A ponte será usada para aprimorar o trabalho da Guarda Portuária, que terá à disposição uma lancha para auxílio em ocorrências marítimas. A PIN também vai abrigar o Centro de Controle de Operações do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (VTMIS, na sigla em inglês).

O VTMIS será responsável por implementar o sistema de gerenciamento de tráfego dos navios no cais, com direito a quatro torres de monitoramento, instaladas em pontos estratégicos. As câmeras vão permitir uma visão completa do Porto de Santos.

"Hoje, aqui, já temos este equipamento em uso. É assim que estamos trabalhando, cumprindo as metas e mostrando resultados conforme orientação do presidente Lula", disse Márcio França na entrega da PIN.



**Remodelação da PIN foi entregue em Santos nesta segunda (28) Foto: Daniel Gois/AT**

O local também será utilizado para reuniões com autoridades e executivos estrangeiros. Para isso, foi construída uma sala de reunião com vista para o mar. A intenção é de que a ponte também seja um local turístico e receba a realização de cursos na área portuária.

As obras recentes foram executadas pela própria APS, tendo início no dia 27 de julho. No entanto, os trabalhos de reforma da ponte já eram noticiados por A Tribuna entre os anos de 2014 e 2015. Os valores não foram informados.



#### Ponta da Praia

**Local tem atracadouro para receber lanchas e jet-skis Foto: Daniel Gois/AT**

O prefeito Rogério Santos (PSDB), presente na entrega da ponte, lembrou que a obra faz parte de uma série de intervenções na região da Ponta da Praia. Entre elas, estiveram a reforma do Mercado de Peixe, o novo Centro de Convenções e o Deck do Pescador.

"É uma remodelação para o espaço, inclusive para atendimento e reuniões executivas. Com esse atrativo, o ministro (Márcio França) garante também uma utilização turística", destacou o prefeito, dizendo que o local pode, no futuro, receber lanchas e jet-skis. "É uma demanda de Santos para o turismo e o desenvolvimento econômico da região".

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 28/08/2023*

## OBRAS DO PARQUE VALONGO DEVEM INICIAR EM SETEMBRO NO PORTO DE SANTOS

Prefeitura estuda três modelos de concessão privada para exploração do equipamento; definição ocorrerá até outubro

*Por: Bárbara Farias*



**O Parque Valongo contará ainda com um playground para crianças e um píer flutuante, na área dos antigos armazéns 4,5 e 6**  
*Foto: Sílvio Luiz/AT*

As obras do Parque Valongo, na área dos antigos armazéns 4, 5 e 6 do Porto de Santos, devem começar em setembro. Já os modelos de concessão à iniciativa privada para exploração cultural, gastronômica e turística do empreendimento localizado no Centro Histórico serão definidos até outubro. Essa é a expectativa da Prefeitura de Santos.

O secretário de Desenvolvimento Urbano de Santos, Glaucus Farinello, disse que as audiências públicas já foram finalizadas e duas sugestões que surgiram nos encontros foram adicionadas ao projeto: a construção de um playground para crianças e um píer flutuante para embarcações.

"Finalizamos um ciclo de audiências e fizemos várias reuniões com diversos segmentos do Centro Histórico, como restaurantes, entre outros, para consolidar os anseios da sociedade. A partir dali, ajustamos alguns detalhes no projeto e incluímos um parquinho e um píer flutuante para embarcações já na primeira etapa, que é a da revitalização dos armazéns 4, 5 e 6".

O secretário disse também que o Município já enviou o processo, incluindo as novas obras, para apreciação dos órgãos de defesa do patrimônio: Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos (Condepasa), Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat) e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).

"Imaginamos que nas próximas semanas, assim que houver a liberação, já teremos início de obra, possivelmente em setembro. A gente tem aprovação prévia do plano mestre, envolvendo os armazéns, qual restaurar, qual recuperar. Agora, ocorrerão as aprovações de cada etapa. Na semana passada, por exemplo, anunciamos novas parcerias e o avanço do Parque Valongo em direção aos armazéns 1, 2 e 3 e Casa de Pedra. O Município vai desenvolver os projetos da segunda etapa para apreciações pontuais".

As intervenções principais do Parque Valongo na primeira fase — recuperação do Armazém 4, construção de praça pública na linha d'água e restauração da Casa de Pedra —, serão realizadas pela Cofco International, que investirá R\$ 15 milhões, com conclusão das obras em julho de 2024. A parceria foi firmada em Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) assinado em maio pela empresa chinesa, Prefeitura de Santos e Autoridade Portuária de Santos (APS).

Já o playground e o píer flutuante serão custeados pela Ecoporto Santos, via Trimmc de R\$ 5 milhões assinado no dia 18. Na mesma data, foi celebrado outro Trimmc, com a Brasil Terminal Portuário (BTP), para revitalização da área e entorno dos antigos armazéns 1, 2 e 3. A BTP destinará

R\$ 23,7 milhões às obras da segunda fase. “Estamos direcionando Ecoporto para a etapa inicial e a BTP para os armazéns 1, 2 e 3”, destacou o secretário.

### **Modelos de exploração**

Farinello adiantou que os modelos de concessão do Parque Valongo para exploração cultural, gastronômica e de lazer estão sendo discutidos e devem ser definidos até outubro. Três tipos estão em debate na Administração Municipal.

“Podemos fazer permissões de uso ou licitações de uso individuais, como licitação de um quiosque por tempo indeterminado; concessões para conjuntos, de dois, três ou um armazém por completo; e também fazer a concessão do parque como um todo, contratar uma gerenciadora, o que pode trazer benefícios de gestão, segurança, manutenção e zeladoria. A gente terceiriza esse serviço ao privado, que irá administrar. Estamos avaliando prós e contras dessas três possibilidades”.

De acordo com o secretário, a concessão geral seria semelhante ao que ocorre na Capital, com o Parque Ibirapuera e o Zoológico, com uma empresa administrando tudo e fazendo a captação do que será instalado no empreendimento.

“Óbvio que, na licitação, a gente consegue direcionar e estabelecer as amarras que o Município entende como de interesse público, mas o privado tem maior liberdade de buscar os players, os parceiros para compor o projeto, tanto na área cultural quanto da área gastronômica. A nossa meta é fechar esse modelo até outubro para, ainda nesse semestre, soltar o chamamento público, as licitações que se julgarem necessárias”.

### **Comissão**

Perguntado sobre as obras da segunda fase, que receberão investimentos da BTP e priorizarão os armazéns 1, 2 e 3, o secretário de Desenvolvimento Urbano de Santos disse que uma comissão formada por representantes da Prefeitura de Santos e da APS discutirá as intervenções. Duas reuniões já foram realizadas.

“A comissão foi criada para discutir usos e qual modelo de ocupação deverá ter cada um desses espaços. O Município tem algumas intenções e a Autoridade Portuária também pode contribuir. Ela pretende levar o Museu do Porto para lá. Estamos estabelecendo um plano de ocupação dessas áreas, tudo integrado ao Parque Valongo”.

Farinello acrescentou ainda que, assim como na primeira fase, o plano de ocupação deverá ter “um caráter de uso público, de atividades gastronômicas, entretenimento e lazer, mas que pode, também, cumprir funções de interesse público relacionadas, por exemplo, a integração com o terminal de passageiros e equipamentos públicos de suporte ao turista. Convocaremos novas audiências públicas também para validar com a sociedade, assim como foi feito com a área dos armazéns 4, 5 e 6”.

### **Relógio**

O Parque Valongo terá uma relíquia santista. O antigo relógio Gillet & Johnston, da Western Telegraph, de 1914, será instalado em uma torre com mais de 25 metros de altura. Hoje, o relógio pertence à Autoridade Portuária de Santos (APS).

O reaproveitamento no Parque Valongo foi discutido em reunião na APS, na última semana. Na ocasião, o presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini, recepcionou o relojoeiro responsável pela manutenção do equipamento, Antônio Rodrigues de Lima, e o presidente do Instituto Histórico e Geográfico de Santos, Sergio Willians.

Segundo Willians, o relógio está guardado no anexo do Teatro Coliseu, desmontado. Só os mostradores têm 4 metros de diâmetro. Recentemente, o relógio foi considerado de propriedade da APS. Quando estiver no Parque Valongo, receberá corda a cada oito dias.

“A missão é devolvê-lo à Cidade, resgatando a tradição de fornecer a pontualidade britânica na terra santista. Desde o ano passado, eu buscava no Ministério Público a tutela judicial do bem para lutar por ele. Mas a direção da Autoridade Portuária assumiu o compromisso por seu destino. Agora, é trabalhar para que a missão seja realizada”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 28/08/2023*

## DIREÇÃO DA APS PREPARA CONCURSO PÚBLICO COM 260 VAGAS PARA O PORTO DE SANTOS

Diretora de Administração e Finanças da Autoridade Portuária, Bernadete Bacellar concedeu entrevista para A Tribuna

*Por: Ted Sartori*



*Foto: Sílvio Luiz/20-04-2023*

Números baixos e altos unidos a outro tipo de capital, o humano. Gerir esta união faz parte do cotidiano da diretora de Administração e Finanças da Autoridade Portuária de Santos (APS), Bernadete Bacellar. Ela concedeu entrevista para A Tribuna sobre este e outros temas.

**A senhora trabalhou na antiga Codesp (foi superintendente e gerente jurídica entre 2019 e 2015) e hoje comanda uma diretoria da Autoridade Portuária de Santos (APS). É possível traçar um paralelo entre antes e agora? Quais são as diferenças?**

Muitas diferenças. Apesar de ser a mesma lei federal a reger os portos organizados, a Lei 12.815/2016, a empresa deixou de ser de economia mista e passou a ser estatal; com isso muito do arcabouço legal também se alterou. Além disso, apesar da empresa ter sido sempre não dependente da União, por não depender de aportes para seu custeio, para os investimentos de maior monta, como as Perimetrais, por exemplo, dependia de repasses do Governo Federal, o que acabava influenciando na execução. Como exemplo, posso citar: de alteração legislativa, o regramento para os procedimentos licitatórios. O anteriormente seguido era o da Lei 8.666/93, hoje é o constante na própria lei das estatais, da Lei 13.303/2016; e, no orçamento, que, apesar de próprio, integra a Lei Orçamentária Anual (LOA).

### **O que isso significa?**

Hoje, conseguimos prever os investimentos, mesmo os de maior monta, com recursos próprios. Mas, também, somos medidos pela não execução dos mesmos, quando não os fazemos como previstos. E, ainda, para qualquer acréscimo é necessária solicitação de projeto de lei. A governança foi aperfeiçoada, com estabelecimento de várias normas internas, com definição mais clara de competências e procedimentos e com estabelecimento de programas e metas a atingir. Isso, na minha opinião, é importante para parametrizar as ações de governança.

### **E as semelhanças com a antiga Codesp?**

Como semelhança, cito o corpo de funcionários, sempre competentes.

### **Quais têm sido as prioridades atuais?**

Encontramos a empresa saneada financeiramente, com um saldo considerável no caixa, mas desfalcada no seu corpo funcional e com muitos investimentos por fazer, especialmente de infraestrutura, e com uma inexecução orçamentária alta. Todas as áreas da companhia reclamam de falta de pessoal, com muitas obras estruturais a planejar, projetar e executar, como também estudos a elaborar e contratar para leilões de áreas para futuros arrendamentos. Precisamos suprir o quantitativo necessário de empregados para realizar com mais rapidez todas as nossas metas e deveres, visando a melhoria no atendimento das necessidades do maior porto do Brasil. Além disso, queremos buscar novos talentos e inovações tecnológicas, através de incentivo ao desenvolvimento de projetos, para novas ferramentas e de forma mais sustentável.

### Quais os desafios à frente deste cargo na APS?

Gerir o capital humano é combinar conhecimentos, competências e habilidades, eis um grande desafio. Assim, todos os diretores procuram valorizar os empregados, buscando cada vez a melhor gestão desse capital. De outra parte, iniciamos o procedimento para realizar concurso público com aproximadamente 260 vagas, para dar maior efetividade às tarefas a cumprir, não sobrecarregar os atuais empregados e não gerar horas extras, que não podem ultrapassar 2% sobre a folha de pagamento, uma das metas a cumprir. E, óbvio, se pretende dar continuidade à saúde financeira, solucionando pendências tarifárias, mantendo as boas práticas e cumprindo metas estabelecidas, mas executando os investimentos em infraestrutura que nos cabem, além de melhorar a relação Porto-Cidades.

### Quais os projetos que podem ser destacados?

Além dos projetos noticiados como túnel (PPP), Perimetrais, dragagem de aprofundamento e implantação do VTMS (Vessel Traffic Management Information System, que em português significa Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações), particularmente desta diretoria destacam-se a realização de concurso público; institucionalizar procedimentos que garantam ética e integridade; elevar o nível de treinamento das equipes; fomentar a pesquisa científica voltada ao Porto, com parcerias com instituições de ensino superior para bolsas, e desenvolvimento de projetos por meio de um centro de inovação a ser implementado por empregados de vários setores da empresa. Outras prioridades são apoio e incentivo à cultura e patrimônio histórico, como foi a reabertura do Museu do Porto, em breve a biblioteca e mapoteca do Porto; melhorar as instalações do Museu do Porto, inclusive com prospecções nas paredes para encontrar a cor original; dar transparência com a publicação trimestral dos resultados auditáveis sem ressalva; melhoria dos procedimentos e automação das atividades financeiras, especialmente da área de faturamento, visando ainda a redução do tempo de duração dos procedimentos de contratação de bens de serviços; revisão das políticas normativas internas; e melhorar a zeladoria do Porto.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 28/08/2023*

## REUNIÃO EM BRASÍLIA ABORDA ZPE E CAMINHOS PARA PORTO-INDÚSTRIA

Presidente em exercício Geraldo Alckmin recebeu prefeito Rogério Santos e deputado Paulo Alexandre Barbosa

*Por: Ted Sartori*



**Movimentação no Porto de Santos; união da atividade industrial com setor portuário pode trazer ganhos para a economia da Baixada Santista** Foto: *Sívio Luiz/20-06-2023*

A expansão da indústria no Brasil e, em especial, na Baixada Santista foi um dos principais temas do encontro do prefeito Rogério Santos (PSDB) com o presidente em exercício e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin (PSB). Os dois conversaram na última quinta-feira, em Brasília, sobre o potencial do setor industrial e as vantagens que ele pode oferecer quando está interligado à atividade portuária - a região tem como dois de seus principais ativos econômicos o Porto de Santos e o Polo Industrial de Cubatão.

“Temos um grande potencial por todas as cidades. O foco principal de indústria, lógico, é Cubatão, mas todos os municípios querem agregar esse fator do Porto-Indústria. Santos tem alguns projetos na Área Continental, como a ZPE (Zona de Processamento de Exportação), que é um potencial que a cidade de Santos pode ter, mas também há oportunidades na Área Insular, no caso a Alemoa Industrial. Temos potencial para algumas plantas de indústria sustentável na nossa região. Temos o Parque Tecnológico, enfim, foram discussões amplas”, afirmou o prefeito santista, em entrevista para A Tribuna.





Ao lado do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), Rogério Santos levou ao presidente em exercício as discussões trazidas pelo Summit Porto-Indústria, promovido pelo Grupo Tribuna em 6 de julho. O próprio prefeito foi um dos palestrantes, junto com os chefes do Executivo de Cubatão, Ademário Oliveira (PSDB), e Guarujá, Válter Suman (PSDB).

“São os gargalos que temos aqui no Brasil, principalmente a questão fiscal, o custo dos insumos no Brasil, a reforma tributária e a possibilidade do Porto-Indústria na nossa Baixada”, lembra Rogério Santos.

No que chamou de “uma conversa de alinhamento”, o prefeito de Santos também comentou que Alckmin falou sobre alguns projetos que devem sair por parte do Poder Executivo federal, envolvendo questões de estímulo à indústria e tributação fiscal.

“Fomos justamente apresentar proposta para a cidade de Santos, aquilo que podemos e queremos fazer para gerar empregos e desenvolver o Porto-Indústria, e ouvir quais são os caminhos e estratégias do Governo Federal com relação à reindustrialização do Brasil”, comenta.

### Ministério

Procurada para comentar o encontro, a assessoria do Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços limitou-se a informar que Geraldo Alckmin se reuniu com Rogério Santos e Paulo Alexandre Barbosa “para debater temas relativos ao desenvolvimento econômico regional”.

### O que é

Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) são áreas de livre comércio destinadas à produção de bens para exportação e à prestação de serviços vinculados à atividade exportadora. Além de desenvolver a cultura exportadora e fortalecer a balança comercial, as ZPEs contribuem para o desenvolvimento local e para a diminuição das desigualdades regionais. Vários países investem fortemente nesse modelo.

O Brasil tem atualmente 11 Zonas de Processamento de Exportação autorizadas a funcionar, duas quais já em operação, em Pecém (CE) e Parnaíba (PI). Todas foram criadas por iniciativa de entes públicos. Uma lei de 2021 alterou o marco legal dessas zonas, permitindo a instalação de ZPEs privadas e flexibilizando regras, como uma indústria instalada nesse regime não precisar mais destinar 80% de sua produção para exportação.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 28/08/2023*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – UM PASSO VITAL PARA A SEGURANÇA ALIMENTAR**

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

O debate promovido pela Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), sobre a criação de um Plano Nacional de Armazenagem, trouxe à tona uma questão crucial para o setor agrícola do Brasil: a necessidade urgente de expandir a capacidade de armazenamento no País. Com uma estimativa de safra para 2022/23 alcançando 310 milhões de toneladas, enquanto a capacidade atual de estocagem é de apenas 188 milhões de toneladas, fica evidente que a infraestrutura de armazenagem precisa acompanhar o ritmo da produção.

Como destaca reportagem publicada na edição desta segunda-feira do Jornal BE News, o presidente em exercício da Frenlogi, deputado Diego Andrade (PSD-MG), expressou a urgência dessa necessidade, enfatizando a importância de apoiar tanto pequenos quanto grandes produtores na



mitigação das perdas e no aumento da capacidade de armazenamento. Para enfrentar esse desafio, é fundamental estabelecer um Plano Nacional de Armazenagem que não apenas incentive investimentos, mas também crie subsídios diretos ao setor. Isso não é apenas uma questão econômica, mas uma medida crucial para garantir a segurança alimentar do País.

A capacidade de armazenagem é uma parte vital da cadeia produtiva agrícola. Garantir que os produtos colhidos possam ser armazenados de maneira adequada é essencial para evitar perdas, manter a qualidade e viabilizar o escoamento eficiente da produção. A ampliação da infraestrutura de armazenagem não apenas contribuirá para a redução das perdas, mas permitirá uma gestão mais eficaz dos preços, pois a capacidade de estocagem pode ajudar a equilibrar a oferta e a demanda ao longo do tempo.

Além disso, a expansão da capacidade de armazenagem é uma questão estratégica para a economia do País. A agricultura é um dos pilares da economia brasileira e tem um papel significativo nas exportações. No entanto, a falta de capacidade de armazenamento compromete a competitividade, uma vez que os produtores podem se ver obrigados a vender suas colheitas rapidamente, muitas vezes quando os preços estão desfavoráveis. A disponibilidade de armazenagem adequada permitirá que os agricultores escolham o momento mais propício para a comercialização, otimizando seus ganhos e contribuindo para a estabilidade dos mercados.

O evento promovido pela Frenlogi também ressaltou a importância de incluir os pequenos agricultores nesse processo. O acesso à infraestrutura de armazenagem não deve ser restrito aos grandes produtores, mas sim estendido a todos os elos da cadeia produtiva. Isso requer não apenas a criação de incentivos, mas também a simplificação dos processos de financiamento e a expansão das opções de crédito. O papel do governo e das instituições financeiras é crucial para viabilizar empréstimos e recursos que possam facilitar a construção e a manutenção de estruturas de armazenagem.

Portanto, é imperativo que o Brasil tome medidas concretas para expandir sua infraestrutura de armazenagem. A criação de um Plano Nacional de Armazenagem, com incentivos e subsídios diretos ao setor, é um passo na direção certa. Isso não apenas fortalecerá a competitividade do país no mercado global, mas também garantirá a segurança alimentar interna e contribuirá para o desenvolvimento sustentável do setor agrícola. É hora de olhar para frente e investir na expansão da capacidade de armazenamento, promovendo uma cadeia produtiva mais sólida e eficiente.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/08/2023**

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

### **APELO SINDICAL 1**

Sindicatos de trabalhadores do Porto de Santos (SP) entraram na luta para manter o ex-governador de São Paulo Márcio França (PSB) à frente do Ministério de Portos e Aeroportos. Eles são contra a saída do político da pasta, que seria entregue ao Republicanos com a reforma ministerial que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva está negociando com o presidente da Câmara, Arthur Lira.

### **APELO SINDICAL 2**

Em nota publicada em veículos de imprensa no último final de semana, esses sindicalistas afirmam estar “preocupados com o futuro do principal porto do Brasil” e, por isso, pedem “ao presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, que mantenha Márcio França no Ministério de Portos e Aeroportos”. O grupo afirma temer que “o Porto de Santos volte a cair nas mãos justamente daqueles que queriam vender sua autonomia, vender a soberania dos brasileiros na gestão do Porto”, uma referência ao fato de o atual governador de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas, do Republicanos, defender a privatização da gestão do complexo marítimo.

### **APELO SINDICAL 3**

O grupo ainda destaca a atuação política de França, citando sua “eficiente condução do Ministério, na gestão dos interesses nacionais, dos empresários, dos trabalhadores e das cidades que acolhem os portos e aeroportos” e “a importância do Ministro na união partidária PT-PSB, que triunfou das eleições, que os trabalhadores portuários ajudaram a vencer”. Para os sindicalistas, mudar o comando do ministério é “escolher entre ficar ao lado do Brasil e do seu povo ou vender nossa autonomia para quem der mais na bacia das almas perdidas, longe dos compromissos políticos assumidos”.

### **APELO SINDICAL 4**

A nota é assinada pelos sindicatos dos Trabalhadores na Administração Portuária (Sindaport), dos Operários e dos Trabalhadores Portuários (Sintraport), dos Operadores de Guindastes (Sindogeesp), dos Trabalhadores de Bloco do Porto de Santos e São Sebastião (Sindbloco), dos Estivadores (Sindesva), dos Consertadores e dos Conferentes de Carga e Descarga.

### **APELO SINDICAL 5**

Com o retorno do presidente Lula de sua viagem ao exterior nesse domingo, a expectativa é que a reforma ministerial seja definida nesta semana, até quinta-feira. Caso seja confirmada a saída de França do ministério, a pasta deve ser entregue ao deputado federal Silvío Costa Filho (Republicanos-PE).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/08/2023

## **NACIONAL - FRENLOGI DEBATE URGÊNCIA NA CRIAÇÃO DE UM PLANO NACIONAL DE ARMAZENAGEM**

Segundo a frente, país tem capacidade para armazenar 188 milhões de toneladas, bem menos do que a previsão da safra 2022/23

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



***O presidente em exercício da Frenlogi, deputado Diego Andrade, falou sobre a necessidade do Plano Nacional de Armazenagem durante seminário realizado na Câmara dos Deputados Crédito: Reprodução/Instagram/Frenlogi***

A Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) realizou na última semana um seminário na Câmara dos Deputados para debater a urgência na criação de um Plano Nacional de Armazenagem. De acordo com o colegiado, a estimativa é que a safra de 2022/23 chegue a 310 milhões de toneladas, mas a capacidade de armazenagem brasileira é de 188 milhões de toneladas.

Os números comprometem a produção agrícola do país. O presidente em exercício da Frenlogi, deputado Diego Andrade (PSD/MG), destacou durante o seminário a necessidade da criação do plano. “Uma espécie de Pró-Infra, com incentivos e subsídios diretos ao setor (...) É de extrema importância fornecer total apoio aos produtores, desde os pequenos até os grandes, para que possamos diminuir as taxas de perda e ampliar a capacidade de armazenamento”, disse.

O deputado Arnaldo Jardim (Cidadania/SP), vice-presidente da Câmara Temática de Armazenagem da Frenlogi, destacou a importância de reunir os representantes do setor no parlamento para debater o tema.

“Precisamos unir esforços com o objetivo de implementar ações concretas e, por meio desse diálogo, vamos desenvolver soluções diversas para todo o setor, incluindo a agricultura familiar e os produtores de todos os portes”, enfatizou.

O dado mais recente do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostra que a capacidade de armazenagem agrícola expandiu em 1,8%, atingindo a marca de 192,2 milhões de toneladas no segundo semestre do ano passado.

A Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja) já estuda simuladores de armazenagem para aumentar a viabilidade de investimentos. O projeto faz parte do “Armazenagem para Todos”. O diretor executivo da Aprosoja, Wellington de Andrade, explicou a novidade.

“Nesse simulador, o produtor insere seus dados e é capaz de visualizar a viabilidade de investimentos, bem como o tempo necessário para retorno em negócios de armazenagem. Nós conseguimos demonstrar a viabilidade do armazém desde que o seu tamanho seja proporcional à sua produção”, disse.

O evento foi realizado pela Frenlogi em conjunto com a Aprosoja e o Instituto Brasil Logística (IBL). O presidente do IBL, Ricardo Molitzas, afirmou estar comprometido em vencer os desafios do setor. “Nossa prioridade é contribuir para o fortalecimento da infraestrutura logística do país, garantindo o adequado acondicionamento dos produtos e impulsionando a competitividade nacional”, disse.

O seminário foi dividido em 4 painéis que debateram a capacidade de armazenamento agrícola no Brasil, estratégias para lidar com a logística e os impactos cruciais para a economia do país através do setor.

As formas de financiamento também foram pauta do encontro. O diretor de Agronegócio do Banco Itaú, Pedro Fernandes, ressaltou que o pequeno empresário do ramo precisa de mais suporte. “O subsídio tem que ser dado para quem precisa de mais suporte, que é o pequeno, mas ainda assim, a gente tem que olhar a melhoria da capacidade de armazenagem do país como um todo e sem preconceito, Se é uma estrutura grande ou pequena, ou quem é o dono”, disse.

Já o secretário de Política Agrícola do Ministério da Agricultura, Wilson Araújo, enfatizou a importância de expandir o financiamento para os pequenos agricultores. “Temos que estabelecer limites para pulverizar mais os beneficiados, focando sempre no produtor rural para armazenagem em sua propriedade”.

Para ele, o papel do Ministério é negociar e viabilizar recursos junto ao Tesouro Nacional. “Trabalhamos e estamos desempenhando junto ao BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), Banco do Brasil e demais bancos para viabilizar empréstimos aos proprietários rurais”, completou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/08/2023**

## SUDESTE EXPORT - SUDESTE EXPORT DEBATE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES E CORREDORES LOGÍSTICOS

Fórum reúne empresários e autoridades hoje e amanhã em Belo Horizonte (MG)

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



**Trecho da BR-135 em Minas Gerais, estado que recebe o Sudeste Export: o crescimento da malha rodoviária no Sudeste será tema de debate no fórum Crédito: Mário Crispim/DER-MG**

O desenvolvimento econômico e a infraestrutura de transportes da Região Sudeste serão debatidos por empresários e autoridades hoje e amanhã em Belo Horizonte, Minas Gerais, durante o Sudeste Export 2023 – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes.

Reunindo cerca de 200 executivos, o evento discutirá temas como novas cadeias de negócio,



governança, gestão de portos, o crescimento das malhas aérea, rodoviária e ferroviária regionais e a expansão de corredores logísticos.

Iniciativa é do Grupo Brasil Export, o Sudeste Export 2023 é uma realização da Una Media Group, com produção da Bossa Marketing & Eventos e tendo o BE News como mídia oficial.

A programação tem início na manhã desta segunda-feira, com visitas técnicas às instalações da operadora rodoviária e logística Transpes, em Betim (MG), e da operadora ferroviária e portuária VLI em Belo Horizonte (MG).

Às 15 horas, tem início os painéis do fórum, realizados no auditório do Hotel Mercure Belo Horizonte Lourdes. Inicialmente, haverá os debates do InfraJUR – Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes. com os temas Impactos da ADIN 5322 no Transporte Rodoviário de Cargas e Regulação no setor de infraestrutura e a atuação do TCU.

Na sequência, às 18 horas, haverá a cerimônia de abertura do Sudeste Export. Vão participar o secretário de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias do Estado de Minas Gerais, Pedro Bruno; o secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima; o CEO do Grupo Brasil Export e presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, Fabrício Julião; o ministro-substituto do Tribunal de Contas da União (TCU) Weder de Oliveira; o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) Guilherme Sampaio; e o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Wilson Lima Filho.

O segundo dia do evento reserva três painéis técnicos que abordarão temas cruciais, como o desenvolvimento econômico, as melhores práticas no campo da infraestrutura e a criação de corredores logísticos para otimizar as operações na região.

Como parte das apresentações matinais, Marcelo Sampaio, diretor de Assuntos Regulatórios da Vale, irá compartilhar suas ideias às 9h15, seguido por Ilson Hulle, diretor-presidente da VPorts, empresa concessionária responsável pela administração do Porto de Vitória (ES), às 11h.

A cobertura do Sudeste Export será acessível a todos através do Portal BE News ([www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)) e do canal do BE News no Youtube, com transmissão ao vivo a partir das 15 horas desta segunda-feira.

### Programação

#### Hoje, 28 de agosto

8h30 – Visita técnica à Transpes, em Betim (MG)

10 horas – Visita técnica à unidade da VLI em Belo Horizonte (MG)

15 horas – Abertura do InfraJur – Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes

– Início da transmissão online e ao vivo pelo Portal BE News

15h15 – Painel 1 do InfraJur: Impactos da ADIN 5322 no Transporte Rodoviário de Cargas

16h30 – Coffee break

17 horas – Painel 2 do InfraJur: Regulação no setor de infraestrutura e a atuação do TCU

18h30 – Solenidade de Abertura com autoridades convidadas

– Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export e presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura

– Pedro Bruno, secretário de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias do Estado de Minas Gerais

– Jorge Lima, secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo

– Weder de Oliveira, Ministro-Substituto do Tribunal de Contas da União (TCU)

– Guilherme Sampaio, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

– Wilson Lima Filho, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

#### Amanhã, 29 de agosto

Início da transmissão online e ao vivo pelo Portal BE News

9 horas – Palavras de boas-vindas pelo presidente do Conselho Nacional, José Roberto Campos, e pelo presidente do Conselho do Sudeste Export, Marcelo Sammarco

9h15 – Apresentação de Marcelo Sampaio, Diretor de Assuntos Regulatórios da Vale

9h45 – Painel 1: Ações para o desenvolvimento econômico e de novos negócios na região Sudeste  
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores

- Thiago Toscano, Diretor-Presidente da Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (Codemge)
- Thiago Lemgruber, Diretor-Presidente da OSX
- Roberta Carvalhal, Diretora de Relações Institucionais da Wilson Sons
- Ricardo Ferraço, Secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado do Espírito Santo (a confirmar)
- Ricardo Buteri, Diretor Comercial da Santos Brasil

11h00 – Apresentação de Ilson Hulle, Presidente da VPorts

11h30 – Painel 2: Boas práticas em gestão de ativos de infraestrutura

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores

- Wilson Lima Filho, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)
- Ricardo Trotti, COO da Brasil Terminal Portuário
- Eduardo Marinho, Diretor de Negócios e Sustentabilidade da PortosRio
- Ernesto Sampaio, Diretor-Presidente do Porto de São Sebastião
- Marcelo Sammarco, Sócio da Sammarco Advogados e Presidente do Conselho do Sudeste Export

12h45 – Almoço

14h30 – Painel 3: Corredores logísticos e multimodalidade

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores

- Felipe Queiroz, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
- Valter Luís de Souza, Diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional do Transporte
- Ellen Martins, Superintendente da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF)
- Silvana Alcântara, Diretora de Relações Institucionais e Regulatório da VLI
- Alfonso Gonzalez, Presidente da Transpes

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/08/2023

## REGIÃO SUL - GOVERNO DO PARANÁ VAI PROTOCOLAR NO IBAMA ESTUDOS ATUALIZADOS DA NOVA FERROESTE

Linha férrea vai passar por 66 municípios, sendo 51 pelo Paraná e 8 por Mato Grosso do Sul

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



**Ao todo, serão 1.567 quilômetros de novos trilhos que vão interligar grandes regiões produtoras de grãos às indústrias de proteína animal e o Porto de Paranaguá Crédito: Albari Rosa/AEN**

O Governo do Paraná anunciou que vai protocolar junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) as análises adicionais ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da Nova Ferroeste, que estão sendo elaboradas desde novembro de 2021 pela Coordenação do Plano Ferroviário Estadual. Segundo o Estado, o documento



contém mais de 700 páginas e detalha 27 melhorias no traçado original, seis no ramal entre Cascavel e Foz do Iguaçu e 21 no trecho entre Maracaju (MS) e Paranaguá.

As mudanças no documento levam em consideração demandas das audiências públicas, de entidades setoriais e das prefeituras, que solicitaram adequações, como o aumento da distância entre o futuro trilho e áreas em desenvolvimento ou com fragmentos de mata nativa.

As alterações previstas também vão diminuir o impacto de desapropriações. Na proposta original, o empreendimento afetaria 2.655 propriedades. As mudanças vão permitir uma diminuição de 19,5%, reduzindo o total para 2.473 propriedades.

Outra mudança é a redução de 21% na supressão de mata nativa em relação à proposta inicial, que já havia sido construída dentro de uma modelagem verde. O trecho de 55 quilômetros da Serra do Mar, por exemplo, será construído a partir de túneis e viadutos para diminuir os impactos sobre a fauna e a flora.

“Tivemos alguns avanços bem importantes, como a menor supressão de mata nativa, que é algo que buscamos desde o início. Alguns ajustes de traçado também reduziram a interferência urbana, melhorando a convivência entre trem e cidades. Nós também promovemos a reposição de alguns canteiros de obras, que foram colocados em áreas mais interessantes, tanto do ponto de vista social quanto ambiental”, explicou.

### **Desafios**

Há 20 meses o projeto da Ferroeste está na fase de obtenção da Licença Prévia Ambiental junto ao Governo Federal. Devido à complexidade de licenciar um empreendimento linear de grandes proporções, o Ibama solicitou estudos adicionais ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA) original, baseado em vistorias técnicas realizadas em maio do ano passado e nas sugestões protocoladas nas audiências públicas.

Na primeira rodada de estudos, segundo o Governo do Estado, uma equipe de 150 profissionais percorreu todo o percurso proposto para levantar informações sobre a flora, os meios físicos e geológicos, e avaliar a qualidade da água nas bacias hidrográficas e do ar. Dados referentes a ruído, formação das cavernas, bem como a vida existente nestes lugares, também foram catalogados.

Agora, os profissionais contratados pelo Governo Estadual para a realização do EIA voltaram a campo, redimensionaram as análises anteriores e avaliaram novas alternativas de traçado nos locais indicados pelo órgão licenciador. Esse trabalho envolveu a análise de novas áreas com o intuito de convergir as exigências técnicas de rampas e curvas adequadas para o tráfego seguro das composições aos interesses sociais e ambientais.

O Governo do Paraná informou que está fazendo estudos adicionais em comunidades indígenas, requeridos pela Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai). O Estudo de Componente Indígena (ECI), já finalizado e protocolado na Funai, foi aprovado por unanimidade pelos líderes das 11 aldeias da Terra Indígena de Rio das Cobras, em Nova Laranjeiras. Foram analisados os impactos sobre 11 aldeias e cerca de 3 mil habitantes.

### **Competitividade**

Ao todo, serão 1.567 quilômetros de novos trilhos que vão interligar grandes regiões produtoras de grãos às indústrias de proteína animal e o Porto de Paranaguá. A Nova Ferroeste é uma alternativa para a predominância do modal rodoviário entre as regiões do Brasil.

Estudos apontam para uma vantagem competitiva do trem no transporte de cargas em viagens superiores a 300 quilômetros. Na triagem do Porto de Paranaguá, no primeiro semestre de 2023, cerca de 85% dos caminhões que chegam ao Pátio Público partiram de locais com distâncias superiores, vindos do interior do Paraná e de estados como Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo e Santa Catarina.

Após a obtenção da Licença Prévia Ambiental, o projeto completo vai a leilão, podendo ser arrematado por um consórcio ou uma única empresa. O vencedor será responsável por construir e explorar toda a nova malha ferroviária por 99 anos.

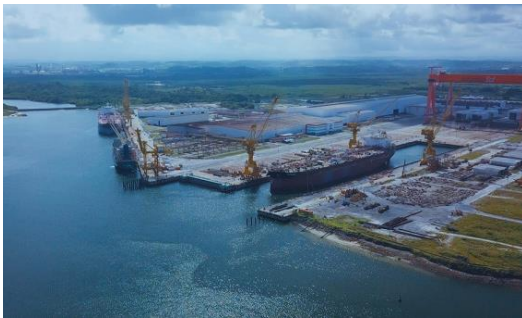
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/08/2023

## REGIÃO NORDESTE - COMEÇA TEMPORADA DE EXPORTAÇÃO DE FRUTAS FRESCAS PELO PORTO DO PECÉM

Carga inicial é de 2,5 mil toneladas e inclui melões, melancias, mangas e uvas produzidas em quatro estados do Nordeste

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



**Do volume inicial de 2,5 mil toneladas de frutas exportado pelo Porto do Pecém, 98% será descarregado nos portos de Roterdã (Países Baixos) e de Londres (Inglaterra) Crédito: Divulgação**

Começou na noite de sexta-feira (25) a temporada 2023/2024 de exportação de frutas frescas pelo Porto do Pecém (CE). A carga inicial é de 2,5 mil toneladas e inclui melões, melancias, mangas e uvas produzidas nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia.

Desse volume inicial, 98% será descarregado nos portos de Roterdã (Países Baixos) e de Londres (Inglaterra). O restante seguirá para outros portos da Europa. A exportação iniciará com o MSC Sofia Celeste, primeiro navio dedicado ao serviço de exportação da safra atual de frutas para a Europa.

“Essa operação marca o início da temporada das frutas, um dos nossos carros-chefes. Estamos com uma expectativa muito positiva com a safra este ano, tanto para a Europa quanto os Estados Unidos”, disse André Magalhães, diretor comercial do Complexo do Pecém. Nos sete primeiros meses deste ano, o Pecém exportou 25,6 mil toneladas de frutas.

Daniel Soares, gerente da MSC em Fortaleza e no Pecém, explicou que a empresa opera no Pecém desde a inauguração do porto cearense, em 2002, mas o serviço de exportação de frutas teve início apenas em 2017, apostando na localização estratégica do Pecém.

Pernambuco, Bahia, Ceará e Rio Grande do Norte são os estados que mais exportam frutas do Brasil, tornando a região Nordeste líder nacional neste segmento.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/08/2023

## REGIÃO NORDESTE - COMEÇA TEMPORADA DE EXPORTAÇÃO DE FRUTAS FRESCAS PELO PORTO DO PECÉM

Carga inicial é de 2,5 mil toneladas e inclui melões, melancias, mangas e uvas produzidas em quatro estados do Nordeste

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



**Do volume inicial de 2,5 mil toneladas de frutas exportado pelo Porto do Pecém, 98% será descarregado nos portos de Roterdã (Países Baixos) e de Londres (Inglaterra) Crédito: Divulgação**

Começou na noite de sexta-feira (25) a temporada 2023/2024 de exportação de frutas frescas pelo Porto do Pecém (CE). A carga inicial é de 2,5 mil toneladas e inclui melões, melancias,



mangas e uvas produzidas nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia.

Desse volume inicial, 98% será descarregado nos portos de Roterdã (Países Baixos) e de Londres (Inglaterra). O restante seguirá para outros portos da Europa. A exportação iniciará com o MSC Sofia Celeste, primeiro navio dedicado ao serviço de exportação da safra atual de frutas para a Europa.

“Essa operação marca o início da temporada das frutas, um dos nossos carros-chefes. Estamos com uma expectativa muito positiva com a safra este ano, tanto para a Europa quanto os Estados Unidos”, disse André Magalhães, diretor comercial do Complexo do Pecém. Nos sete primeiros meses deste ano, o Pecém exportou 25,6 mil toneladas de frutas.

Daniel Soares, gerente da MSC em Fortaleza e no Pecém, explicou que a empresa opera no Pecém desde a inauguração do porto cearense, em 2002, mas o serviço de exportação de frutas teve início apenas em 2017, apostando na localização estratégica do Pecém.

Pernambuco, Bahia, Ceará e Rio Grande do Norte são os estados que mais exportam frutas do Brasil, tornando a região Nordeste líder nacional neste segmento.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/08/2023

## REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE MACEIÓ CRESCE 10% NO PRIMEIRO SEMESTRE

Cargas da categoria granel sólido se destacam com acréscimo de 15%

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



***O destaque nos números referentes ao primeiro semestre ficou com as cargas da categoria granel sólido, com alta de 15,26%, mantendo o perfil graneleiro do Porto de Maceió Crédito: Divulgação***

O Porto de Maceió (AL) registrou crescimento de 10% na movimentação de cargas no primeiro semestre deste ano, ao contabilizar 1,41 milhão de toneladas entre janeiro e julho, ante 1,27 de toneladas no mesmo período do ano passado. Os dados são da Administração do Porto de Maceió (APMC).

O destaque ficou com as cargas da categoria granel sólido, com aumento de 15,26%, mantendo o perfil graneleiro do complexo portuário de Maceió. Só o minério de cobre contabilizou 87,35% de acréscimo, seguido por açúcar a granel (+20,41%) e o coque de petróleo (+60,94%). Além disso, foram movimentadas 21 mil toneladas de clinker (forma básica do cimento), totalizando crescimento de 100% desta carga em relação ao ano passado, que não contou com operações deste tipo.

Em relação ao granel líquido, o saldo se mantém positivo com a movimentação do óleo diesel com aumento de 18,23%. Na carga geral, a categoria peças apresentou aumento de 100%, movimentando 270 toneladas nestes seis meses.

O administrador do Porto de Maceió, Diogo Holanda, enfatizou a importância do trabalho de logística. “O Porto de Maceió vem apresentando um contínuo crescimento, sobretudo este ano, quando comparamos ao anterior. Isso é fruto de muito trabalho, logística e bom uso dos recursos, visando cada vez mais o desenvolvimento”, declarou.

### **Nova balança**

O Porto de Maceió adquiriu uma nova balança rodoviária eletrônica para melhorar a logística e a segurança das operações.

Diogo Holanda, que representa a Administração do Porto de Maceió (APMC), assinou o contrato de compra e instalação do novo equipamento no último dia 16 de agosto.

De acordo com ele, a aquisição é necessária para garantir maior controle do recebimento de materiais entregues a granel pelas empresas que movimentam a carga, além de eliminar gargalos na logística de pesagem de mercadorias embarcadas e desembarcadas via Porto de Maceió.

“Com essa aquisição vamos conseguir melhorar as operações logísticas, operar com mais agilidade e segurança, melhorando o fluxo e evitando chances de prejuízos aos operadores portuários, agentes marítimos, recebedores e transportadores”, afirmou Holanda.

O novo posto de pesagem terá capacidade de 140 toneladas, com subdivisão mínima de 20 quilos, e deverá contar com sistema integrado à balança já existente na administração do porto. Atende também as normas técnicas e ambientais devidamente aprovadas e aferidas pelo Inmetro.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/08/2023**

## MERCOSUL - PARAGUAI SE PREPARA PARA RECEBER PRIMEIRA FÁBRICA DE CELULOSE

Paracel será a responsável pelas obras, previstas para iniciarem em 2024, com investimento de US\$ 4 bilhões

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



**A planta será instalada em Concepción e terá capacidade para produzir 1,8 milhão de toneladas por ano de celulose kraft de eucalipto. Operações devem ter início em 2027 Crédito: Reprodução/Paracel**

O Paraguai está se preparando para receber a primeira fábrica de celulose do país, que será implantada pela Paracel. A previsão é que as obras sejam iniciadas no ano que vem, com investimentos na casa dos US\$ 4 bilhões.

A planta será instalada em Concepción e terá capacidade para produzir 1,8 milhão de toneladas por ano de celulose kraft de eucalipto. Os trabalhos devem durar 28 meses, com início das operações em 2027.

A Paracel possui ativos florestais próprios com mais de 185 mil hectares de terras dos quais a quase totalidade é adequada para o plantio de eucalipto. Segundo a companhia, a pretensão é encerrar 2023 com 40 mil hectares de florestas plantadas, atingindo 100% do plantio florestal em 2026.

A empresa também destacou as boas condições climáticas da cidade paraguaia para a exploração da atividade, com bom regime de chuvas, topografia plana e solos profundos, tornando a região de Concepción um local ideal para o plantio, cultivo e colheita ao longo de todo o ano. A companhia pretende ainda comprar 40% de madeira de terceiros. A área de reflorestamento está localizada a cerca de 130 km da futura fábrica, que fica próxima do Rio Paraguai.

A produção irá atender à crescente demanda global por produtos de celulose, com destaque para o mercado europeu.

### Empresa

A Paracel é fruto da união de duas empresas, de continentes diferentes. Uma delas é o grupo Zapag, líder paraguaio na importação e distribuição de combustíveis, que viu uma oportunidade no crescimento de produtos derivados da celulose e adquiriu terrenos destinados ao reflorestamento.

A outra é o Girindus Investments, um grupo de empresas com sede na Suécia, com experiência na pesquisa e desenvolvimento do negócio da celulose em toda a sua cadeia produtiva.

No ano passado, juntou-se ao projeto da fábrica paraguaia o grupo austríaco Heinzl, líder na indústria de papel e celulose em seu país, com unidades de produção na Áustria, Alemanha e Estônia, e rede global de vendas.

O projeto conta ainda com investidores minoritários do Paraguai e um CEO do Brasil, Flavio Deganutti, ex-diretor de negócios da Klabin.

Além de impulsionar a economia no Paraguai, o empreendimento deve criar uma nova rota competitiva para o mercado da celulose. A companhia estima que, quando entrar em operação, a fábrica assumirá papel de destaque na produção mundial deste tipo de produto, e se estabeleça como um importante player no segmento.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

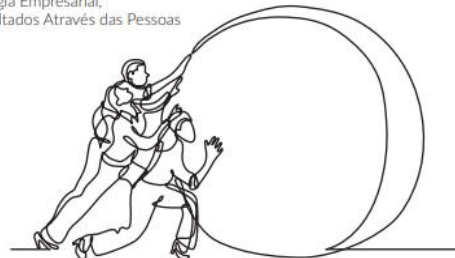
**Data: 28/08/2023**

OPINIÃO – ARTIGOS – Aprendizado contínuo, um desafio a ser encarado todos os dias



**HUDSON CARVALHO**

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,  
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas  
opinia@portalbenews.com.br



*“Há três métodos para ganhar sabedoria: primeiro, por reflexão, que é o mais nobre; segundo, por imitação, que é o mais fácil; e terceiro, por experiência, que é o mais amargo.”*

*Confúcio, pensador e filósofo chinês.*

A contribuição de Confúcio para a base do conhecimento da humanidade é incontestável. A maior prova disso é continuarem válidas, em 2023, as ideias de um homem que viveu entre 552 a.C. e 489 a.C. Eu gosto, porém, de lembrá-lo por seu título, a frase que ficou cunhada em seu túmulo: “Senhor Propagador da Cultura, Sábio Supremo e Grande Realizador”.

Interessante, não? A parte que o chama de “Realizador” me encanta. Concebeu ideias que valiam a pena, colocou-as em prática, ensinou outros, possibilitando assim criar novos “professores” munidos da mesma atitude.

Nessa linha, foi certamente obrigado a praticar, aprender continuamente algo muito parecido com o desafio que enfrentamos nos dias de hoje: fazer rodar, em nossas carreiras e nas organizações, a Aprendizagem Contínua, o espírito de Lifelong Learning, a capacidade de aprender durante toda a vida.



Ideia excelente, cuja consequência para as empresas é a necessidade de desenvolver programas de Educação Continuada que mantenham os colaboradores no “estado da arte” das estratégias, táticas e técnicas típicas de cada negócio.

Escrevi anteriormente e repito porque tenho convicção: já temos massa de informação suficientemente discutida sobre a necessidade imperiosa de qualificar continuamente, preparar constantemente para o trabalho, nas necessárias Hard Skills (aprendizado de técnicas e ferramentas de trabalho) e Soft Skills (comportamento, comunicação, relacionamento interpessoal). Está mais do que na hora de colocá-la em prática. Há diferentes formas de implantar esse conceito. A mais organizada que conheço – e que defendo como a mais efetiva – é a Universidade Corporativa. Implantei pelo menos três grandes projetos como esse. Tive a oportunidade de aprender com acertos e erros.

As UC's, como são também conhecidas, têm a vantagem de reunir numa plataforma única os títulos de treinamento e desenvolvimento alinhados com a estratégia, a tática e a operação da empresa. Cria, disponibiliza e difunde conhecimentos que têm a ver com o dia a dia do negócio, logo, com alta capacidade de produzir resultados.

Faço uma observação sobre o processo de implantação, uma daquelas que aprendi com os grandes amigos que são os erros: antes de pensar nos títulos que comporão a grade de treinamentos e cursos, é necessário entender quais são as Competências (assim mesmo, com letra maiúscula) que os diversos níveis da organização precisam possuir para fazer o negócio funcionar.

Meu plano de trabalho para a implantação seria – resumidamente – assim:

1. Definir e difundir, de forma clara, os objetivos estratégicos da organização. É trabalho para a alta direção;
2. Determinar quais são e como contribuem para os resultados do negócio, cada nível funcional da empresa. Na prática, significa ter um organograma e um mapa de processos que “conversem” um com o outro;
3. Definir as competências necessárias para que cada nível desempenhe bem o seu papel. Isso pode ser feito – individualmente – numa bem escrita descrição de cargos. Em nível organizacional deve ser criado um modelo de competências, que represente o conjunto da empresa;
4. Realizar o assessment do time de líderes, identificando o nível de manifestação de cada um em relação ao modelo de competências definido. Há ferramentas que, aliadas à entrevista de evento comportamental, produzem um resultado grande assertividade;
5. Capacitar o time de líderes nas competências que precisam desenvolver. Esse grupo, por sua vez, capacita os demais. Recomendo que essa capacitação seja o capítulo de estreia da universidade corporativa.

Tendo concluído com sucesso esse conjunto de condições, aí, sim, estamos prontos para montar a grade de títulos que comporão a UC.

Essa sequência de implantação serve tranquilamente para ser usada em uma organização. Se pensarmos na implantação num setor da atividade econômica, como o nosso, o portuário, por exemplo, ela também é possível, se levarmos em consideração as complexidades adicionais vindas das diferenças entre os diferentes tipos de operadores portuários (suas atividades, tamanho, formato da operação), as regionalidades (são muito “brasis” dentro do nosso País) e as vocações de cada porto que a compõe.

Uma aventura desafiadora, que envolverá reflexão, imitação e experiência como “Confúcio diz ...”

**NESSALINHA, (CONFÚCIO) FOI CERTAMENTE OBRIGADO APRATICAR, APRENDER CONTINUAMENTE ALGO MUITO PARECIDO COM O DESAFIO QUE ENFRENTAMOS NOS DIAS DE HOJE: FAZER RODAR, EM NOSSAS CARREIRAS E NAS ORGANIZAÇÕES, A APRENDIZAGEM CONTÍNUA, O ESPÍRITO DE LIFELONG LEARNING, ACAPACIDADE**

**DEAPRENDER DURANTE TODAAVIDADE TRABALHO (PESQUISAS INDICAM QUE ELES SERÃO CERCA DE 75% DAFORÇA DE TRABALHOATÉ 2030)**

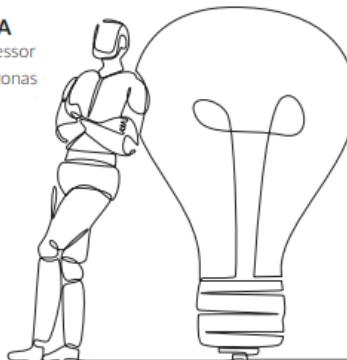
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/08/2023

### OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - OS IGNORADOS DA AMAZÔNIA



**AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA**  
Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas  
opinio@portalbenews.com.br



A Amazônia é tipicamente ignorada pelos centros de poder. Quando percebida, o olhar é para explorar seus recursos, com uma percepção de proteção do “meu clima”, em uma extremidade da régua, ou por uma visão “não use seus recursos de maneira sábia” para que não nos tornemos competidores. Há muito mais de geopolítica, comércio e preocupações particulares do que de proteção do ambiente pelo ambiente e para o ambiente.

Por exemplo, os rios da Amazônia não são verdadeiras hidrovias, mas com frequência são chamadas de hidrovias. Sendo um erro sul ou uma decisão racional, seu efeito é dar a impressão que existe alternava verdadeira e total de transporte pelos rios. Como se diz nas redes: “só que não”. Acontece que estamos prestes ao enfrentamento de uma seca que provavelmente será muito severa e que terá como consequência restrições de calado expressivas na “hidrovia” do Rio Amazonas, em especial na região do Tabocal e na foz do Rio Madeira. Este problema afetará Manaus e o principal corredor de exportação de soja do País.

Qual o sonho para uma Amazônia melhor? Para uns, será a remoção dos moradores das margens dos rios, que atrapalham as grandes embarcações. Para outros é transformar os índios em consumidores de quinquilharias da China. Ou encontrar um convívio harmônico com a natureza. Alguns outros prefeririam decifrá-la, apenas para entender ou para exercer algum tipo novo de domínio. Por fim, alguns optariam por não fazer nada e deixar como está, para o respeito da natureza ou para continuar tudo como está.

A classificação do que se quer e por quais razões se quer é muito relevante para o entendimento sobre o próximo passo e a construção do futuro almejado. Precisamos com urgência de várias plataformas que gerem riqueza para a região, sob pena de tudo seguir como sempre foi: uma lenta e continuada destruição, com aumentos e reduções na velocidade da esteira destrutiva de culturas, de modos de vidas, árvores, peixes, animais e água.

Precisamos começar a montar plataformas tecnológicas de comércio dos recursos da região, para sua manutenção e preservação. É preciso criar um meio de intermediação de vendas, usando os novos paradigmas da internet. Há interesse em plantar uma árvore na região? Por que ainda não temos como fazer isso facilmente? Precisamos melhorar a condição de vida dos cidadãos e das cidades grandes da Amazônia.

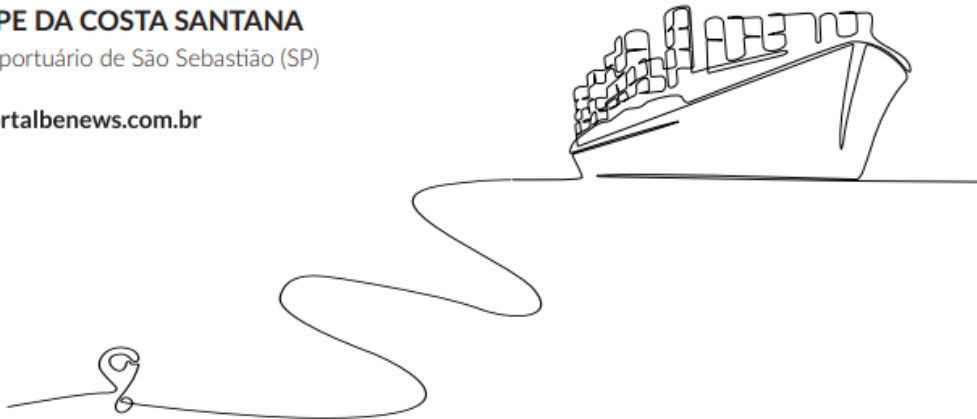
A dimensão das grandes cidades e a dos ribeirinhos são distintas. Enquanto não tratarmos dos problemas diferentes com soluções para cada natureza do problema, teremos métodos destrutivos. Já há compreensão de mundo e ferramentas tecnológicas suficientes para a visão sistêmica começar a ser adotada, tal qual previsto por Capra e tantos outros pensadores contemporâneos. É necessário entender o que interessa para o país urbano e para a Amazônia profunda. Encontrar soluções para as duas dimensões é o grande desafio, de tal forma que saíamos da situação de destruição, miséria e fome que prevalece.

**ESTAMOS PRESTES AO ENFRENTAMENTO DE UMA SECA QUE PROVAVELMENTE SERÁ MUITO SEVERA E QUE TERÁ COMO CONSEQUÊNCIA RESTRIÇÕES DE CALADO EXPRESSIVAS NA "HIDROVIA" DO RIO AMAZONAS, EM ESPECIAL NA REGIÃO DO TABOCAL E NA FOZ DO RIO MADEIRA. ESTE PROBLEMA AFETARÁ MANAUS E O PRINCIPAL CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DE SOJA DO PAÍS.**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 28/08/2023

## OPINIÃO – ANÁLISE - PORTO DE SÃO SEBASTIÃO, UMA RETROSPECTIVA COM PERSPECTIVAS

**LUIZ FELIPE DA COSTA SANTANA**  
advogado e portuário de São Sebastião (SP)  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)



Conforme eram as escritas dos antigos textos europeus, “no dia 20 de janeiro do ano de Jesus Cristo de 1502”, passava por nosso canal uma pequena flotilha de navios portugueses, comandada pelo capitão Gonçalo Coelho, trazendo a bordo um importante cartógrafo e navegador chamado Américo Vespúcio e que, ao jogar suas âncoras, batizou o acidente geográfico a sua frente de Ilha de São Sebastião, por ser esse o Santo do dia.

A missão dessa esquadra era a de pesquisar a geografia da costa brasileira recém descoberta e, assim, iniciar as ações de posse do novo território da Coroa Portuguesa. Com essa ação de levantamento cartográfico, a Coroa teria informações precisas para se estabelecer e povoar, além de obter informações estratégicas para sua frota navegar e ancorar com segurança.

Eram informações cruciais para a Coroa e foi nesse dia, com esse primeiro mapa da nossa costa brasileira, que nasce o nome “Porto de São Sebastião”, assim batizado pelo então navegador como informação militar e estratégica para que outros navegadores da coroa portuguesa soubessem que aqui haveria abrigo e boas condições para seus navios e tripulações.

Esse navegador, cartógrafo e aventureiro do século XVI que por aqui passou, futuramente, emprestaria seu nome ao novo continente, que hoje chamamos de América.

Mas é em 1935 que nasce o Porto de São Sebastião na configuração em que se encontra, quando as primeiras obras iniciam o caminho para uma nova saída às exportações do nosso País, naqueles tempos com foco na produção cafeeira e de arroz do nosso Vale do Paraíba.

Juntamente com o porto, alguns anos antes, em 1932, iniciam se as obras da estrada de acesso, a Tamoiós. Obras que nascem das mentes brilhantes de dois grandes homens de alma caíçara e de elevado espírito cívico, a construção do porto por meio de dr. Manoel Hipólito do Rego, nosso primeiro deputado estadual e o único deputado federal eleito por nosso povo, e a estrada pelo brilhante e valente coronel da Força Pública do Estado de São Paulo Edgar Armond.

Dizem que as histórias desses dois homens se unem em uma viagem de barco de Santos para São Sebastião, quando vertiam a oportunidade de debater as oportunidades da nossa região e da nossa cidade de São Sebastião. Foi quando então entenderam sobre a importância de se aproveitar as condições geográficas, bem como da necessidade de levarem algum desenvolvimento para o povo



do Litoral Norte Paulista, região que ambos amavam, nascendo nessa viagem a ideia da construção do Porto de São Sebastião e da Estrada Tamoios.

A peculiaridade da estrada é que a sua construção se inicia com alguns poucos soldados da Força Pública do Estado de São Paulo, sob o comando do coronel Armond nos idos de 1932, interrompida em 9 de julho daquele ano por conta da Revolução Constitucionalista e só retornando a obra após o término da guerra de São Paulo contra as forças federais.

Assim nasceu o Porto de São Sebastião e a Estrada Tamoios, cujo nome se dá como uma justa homenagem à Confederação das Tribos Tupinambás, que se unem em uma luta de resistência por seu território contra as forças invasoras dos portugueses, associados aos povos tupiniquins, esses, inimigos naturais daqueles.

Contudo, apesar do sucesso da obra e de todo empreendimento para a sua época e do impacto positivo que causou na cidade e a toda região, revelando as belezas naturais do Litoral Norte, o que iniciou um ciclo turístico, além de portuário, passados 88 anos do início das obras portuárias, verdade é que o Porto de São Sebastião está como outrora, em seu formato inicial, com apenas um berço curto e com calado raso, suficiente para sua época, mas aquém para os modernos e grandes navios de hoje.

Por outro lado, foi por conta da existência desse porto que, nos anos 60, a Petrobras se instalou por aqui, trazendo uma nova era de desenvolvimento para a cidade e a região, abrindo espaço para mais trabalho, renda e receita.

A instalação da Petrobras aqui em nosso Canal de São Sebastião ou Canal de Toque-Toque, como registram as cartas náuticas, se dá pela necessidade de termos condições de receber navios maiores e com maior calado, condições inexistentes em outros locais da costa brasileira.

Sua instalação advém da época em que os egípcios fecharam o Canal de Suez, obrigando os armadores de todo o mundo a darem uma volta na África para buscarem petróleo no Oriente Médio e outras mercadorias no extremo Oriente. Essa situação obrigou a indústria naval a construir navios maiores para que pudessem reduzir os fretes marítimos e otimizar suas viagens mais longas. Foi quando a Petrobras precisava de algum lugar onde esses grandes petroleiros pudessem atracar e desembarcar suas mercadorias, sendo o Canal de São Sebastião o melhor local na costa brasileira para esse novo terminal.

O Canal de São Sebastião tem características únicas, apresentando uma poligonal de porto organizado diferenciada de qualquer outro, tendo 30 km de extensão, com 500 metros de largura, com uma profundidade média de 25 metros, com duas entradas marítimas, ou seja, não estuarinas, com zero por cento de sedimentação, tendo ao norte uma entrada natural com 18 metros de profundidade e ao sul com 25 metros, numa variação de tábua de maré de apenas 1 metro, condições ímpares perante os portos brasileiros.

Porém, desse potencial de navegabilidade e segurança para a entrada e saída de grandes navios, somente a Petrobras faz uso, posto que, nas concepções portuárias do início do Século XX, quando o Porto de São Sebastião foi construído, o aproveitamento de tais condições naturais não foi feito, nos mantendo à margem das principais rotas comerciais marítimas.

Assim, o Porto de São Sebastião chega ao Século XXI da mesma forma como fora concebido no início do Século XX, ainda distante do seu potencial de uso para o bem do Brasil.

No entanto, atualmente o porto pulsa com força máxima, batendo recordes anuais de movimentação de cargas e receitas, mas com suas limitações de infraestruturas físicas, está fadado à estagnação, caso algo não seja feito.

Contudo, na última década, o governo paulista investiu severamente na intenção de dar melhores condições para o desenvolvimento do Porto de São Sebastião: criou a Companhia Docas, dispôs de



bons profissionais do mercado portuário e logístico do País, que implementaram o PDZ do Porto e criaram uma modelagem de ampliação do setor portuário, ao passo que o governo iniciava uma grande obra de duplicação da Tamoios, dando vazão ao que seria o novo porto ampliado.

Infelizmente, os planos de ampliação do porto foram frustrados por uma ação dos ministérios públicos Federal e Estadual, travando seu licenciamento prévio. Porém a Estrada teve continuidade e hoje, após R\$ 7.500.000.000,00 (Sete bilhões e quinhentos milhões de reais) investidos até aqui, já alcança as portas do Porto de São Sebastião, mas sem que o porto pudesse ter um metro de avanço em sua área de berço.

Essa é uma situação que não pode perdurar, sob pena de desperdício dos investimentos públicos e das condições naturais que o porto oferece à economia do País e ao desenvolvimento do setor portuário brasileiro. Razão pela qual a comunidade portuária, iniciou uma mobilização, organizando-se no sentido de levar aos poderes constituídos uma possível alternativa de engenharia para a ampliação do porto, respeitando as características ambientais da região, sua comunidade caíçara da planície marítima do Araçá, com condições de ser aceita pela sociedade e sem obstáculos jurídicos para a sua implementação.

Isso levou a comunidade portuária de São Sebastião a se reunir com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, bem como com seu secretário nacional de Portos, Fabrizio Pierdomenico. Nessa reunião, foi entregue uma carta, na qual se descrevem as razões de agir para a ampliação do porto paulista, anexando à carta oito documentos produzidos nos últimos dez anos, que perfazem um arcabouço de inteligência estratégica sobre como colocar o Porto de São Sebastião nas condições de atender em alto nível as necessidades econômicas e logísticas do Brasil.

Ao que se sabe, essa reunião com nosso ministro surtiu efeitos positivos. Membros da equipe técnica da Secretaria de Portos, acompanhados de técnicos do BNDES, se reuniram com a equipe da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo, onde pontos sobre o desenvolvimento do porto foram abordados, iniciando uma construção de ideias de como e quando fazer a ampliação do Porto de São Sebastião.

Não obstante essa bela ação tomada pelo setor portuário de São Sebastião, as ações não podem parar por aí e algo mais deve ser feito, sob pena de perdermos o “ming” da história e, mais uma vez, ficarmos à deriva do nosso próprio destino.

Assim, a comunidade portuária, envolvendo o setor sindical, o setor empresarial de todas as áreas econômicas do meio portuário, autoridades intervenientes do setor, autoridades locais e regionais, deve se unir e não esperar que outros decidam pelo nosso destino.

É a hora de fazer acontecer!!! É hora de unir a Região do Vale do Paraíba, empresários do setor de produção, logística, prefeituras e representantes da região na Alesp e no Congresso Nacional e, com essa força única, desenvolver e construir as pontes do diálogo, unir os elos das ideias para o desenvolvimento do Estado de São Paulo e do Brasil.

A união de forças locais nos levará à condição de mais berços, atendendo à demanda exigida pelo nosso Porto, que hoje já vê a fila de navios crescer ao largo, aguardando sua hora de atracação, sendo que os espaços terrestres existentes são disputados à unha entre os “players” locais, ou seja, não há mais tempo a esperar. Quem sabe faz a hora, não espera acontecer!

**APESAR DO SUCESSO DA OBRA E DE TODO EMPREENDIMENTO PARA A SUA ÉPOCA E DO IMPACTO POSITIVO QUE CAUSOU NA CIDADE E A TODA REGIÃO, REVELANDO AS BELEZAS NATURAIS DO LITORAL NORTE, O QUE INICIOU UM CICLO TURÍSTICO, ALÉM DE PORTUÁRIO, PASSADOS 88 ANOS DO INÍCIO DAS OBRAS PORTUÁRIAS, VERDADE É QUE O PORTO DE SÃO SEBASTIÃO ESTÁ COMO OUTRORA.**





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

### CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO DA SANTOS BRASIL RECEBEM R\$ 4 MILHÕES DE INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA

Informações: Santos Brasil (28 de agosto de 2023)



Foto: Santos Brasil

Em constante busca por soluções inteligentes e personalizadas para atender as demandas dos seus mais de 9,4 mil clientes, a Santos Brasil está investindo R\$ 4 milhões na atualização da tecnologia das plataformas sistêmicas de gestão de transportes e dos seus dois Centros de Distribuição localizados em São Bernardo do Campo (SP), com o objetivo de modernizar as operações e ganhar ainda mais governança, eficiência, segurança e produtividade.

Além das melhorias em TMS (Transportation Management System) e WMS (Warehouse Management System), os aportes incluem a modernização da Torre de Controle Logístico.

Com os investimentos, a Companhia avança ao oferecer uma solução completa de monitoramento integrado ao TMS, com visibilidade de toda operação do transporte rodoviário, abrangendo desde o planejamento de viagens, programação da carga, acompanhamento em tempo real até a gestão de ocorrências e prestação de contas ao contratante, melhorando o nível de serviço prestado, com redução de tempo, custos e desperdícios.

“Tudo isso vai nos permitir entregar maior rastreabilidade dos processos logísticos, suportando o crescimento das vendas dos nossos clientes e sua experiência com a Santos Brasil. Além disso, reforçamos a conexão de nossas operações portuárias com o serviço de terra, garantindo uma solução integrada do porto ao e-commerce, com pessoal treinado e qualificado, gerando ainda mais valor e competitividade aos nossos clientes, que atuam nos mais variados segmentos de mercado”, diz Alfredo Nunes, diretor de Operações Logísticas 3PL.

#### Logística integrada

A Santos Brasil, que opera o Tecon Santos, maior e mais eficiente terminal de contêineres da América do Sul, possui dois Centros de Distribuição estrategicamente localizados em São Bernardo do Campo (SP). É a única empresa com recintos aduaneiros nas duas margens do Porto de Santos, os Clis Santos e Guarujá, promovendo sinergia e facilitando a operação dos clientes.

A empresa atua na prestação de serviços de logística integrada in house e operações 3PL (Third-Party Logistics) e é pioneira no desenvolvimento e implantação de modelos logísticos customizados que integram com segurança a atividade portuária e ferroviária, armazenagem, gestão de estoque, transporte rodoviário e distribuição de produtos por todo o País. Responde por toda a coordenação de fluxo de carga entre a fábrica dos clientes e o porto de Santos; pela gestão de embarque e desembarque, do desembaraço aduaneiro, do estoque, dos armazéns que alimentam as linhas de produção, dos modais (com integração das atividades portuária, ferroviária e rodoviária) e a distribuição dos produtos. É a única prestadora de serviços portuários do País com logística integrada do porto ao e-commerce.

A Companhia atua nacionalmente por meio de dez terminais estrategicamente localizados – sendo três de contêineres (Tecon Santos em SP, Tecon Imbituba em SC e Tecon Vila do Conde no PA), um de veículos em Santos, três de carga geral (um em Imbituba e dois arrendamentos temporários em Santos, na margem direita do porto), e três de granéis líquidos arrematados em Itaqui (MA).



Por meio da Santos Brasil Logística oferece soluções completas do porto ao e-commerce aos seus mais de 9.400 clientes.

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

*Data: 28/08/2023*

## **VEÍCULO AUTÔNOMO É TESTADO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTOCEL, EM ARACRUZ, ES**

*Informações: Logweb (28 de agosto de 2023)*

A operação com veículo autônomo, que já é realidade em algumas atividades, começou a ser testada pela Suzano em Portocel, terminal multicargas e multimodal localizado em Aracruz, ES, no norte do Espírito Santo. A iniciativa – que envolve uma carreta sem motorista – é considerada inédita no setor portuário e está alinhada à estratégia do Portocel de aprimorar continuamente as operações, fortalecendo sua competitividade.

A tecnologia utilizada nos veículos autônomos foi desenvolvida em parceria com a Lume Robotics, startup capixaba, e a VIX Logística. “Com esse projeto, estamos reafirmando nosso propósito de ir além e fazer sempre o melhor, buscando nos posicionar como um hub de inovação no setor portuário”, destaca o gerente Executivo de Portocel, Alexandre Billot Mori. Ele acrescenta que, juntamente com seus acionistas (Suzano e Cenibra) e parceiros, o terminal vem desenvolvendo estudos para aprimorar cada vez mais sua excelência operacional, por meio de soluções inteligentes e tecnológicas.

***“A Suzano já é reconhecida como uma das empresas mais inovadoras em todas as suas frentes de atuação, e isso inclui a logística portuária. A operação com veículos autônomos que vem sendo testada no Portocel é mais um passo nessa direção”, salienta Wellington Angelo Giacomin, diretor de Suprimentos da Suzano.***

Silvia Krueger, diretora de Planejamento e Logística da Suzano, reforça: ***“Temos investido bastante na busca e implementação de inovação nas operações em todos os nossos terminais. Estrategicamente, queremos continuar sendo reconhecidos por nossos clientes como referência em logística mundial no setor de papel e celulose”.***

A Cenibra, outro acionista de Portocel e que exporta pelo terminal toda a sua produção de celulose, também vê a novidade com otimismo. “Portocel já é reconhecido por sua eficiência operacional e iniciativas como a operação com veículos autônomos contribui para fortalecer a posição de vanguarda que o nosso terminal portuário já ocupa”, destaca Adermo Costa, diretor Comercial e de Logística da empresa.

### **Inteligência Artificial**

O veículo autônomo é um transporte totalmente conduzido por sistema computacional. Na parceria que envolve o Portocel, a Lume Robotics e a Vix foram adaptados dois cavalos mecânicos de carretas que fazem o transporte interno de celulose para os testes com o sistema automatizado, que está sendo feito de forma assistida, ou seja, com veículo tripulado.

Um sistema de inteligência artificial interligado a câmeras e sensores é utilizado nesse processo, integrando diversos subsistemas, como visão computacional, mapeamento, localização, planejamento de rotas, tomadas de decisão, planejamento de movimento, controle e central de operações.

Estes veículos farão a movimentação interna de carga de celulose, atendendo aos subprocessos de embarque de navio, descarga de barcas e movimentações internas em pátio, armazém e cais. Eles serão acompanhados e monitorados da sala de controle, por operadores que designarão as missões a serem realizadas. O resultado esperado a partir dessa solução inclui mais segurança nas operações, padrão de trabalho mais tecnológico, fortalecimento da cultura de fomento à inovação de processos, serviços/produtos, negócio e gestão. Espera-se ainda o reforço da sustentabilidade ambiental, a partir de menor consumo de combustível por meio de uma operação padronizada.



Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 28/08/2023

### **EMAP INICIA CONSTRUÇÃO DA AGENDA AMBIENTAL DO COMPLEXO PORTUÁRIO**

**Informações: Porto do Itaqui (28 de agosto de 2023)**

A EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária realizou, na manhã da quinta-feira, 17, a primeira roda de diálogo para construção da Agenda Ambiental do Complexo Portuário do Itaqui 2023/2025. O encontro, com participação de representantes de empresas, instituições de ensino e pesquisa e da comunidade da área Itaqui-Bacanga, foi realizado no Parque Botânico da Vale. O presidente da EMAP, Gilberto Lins, participou da abertura dos trabalhos.

**“Entendemos que este deve ser um instrumento construído a muitas mãos. Em um esforço coletivo dos agentes portuários locais – sejam operadores, arrendatários, OGMO, comunidades vizinhas, órgãos reguladores e intervenientes – e de todo o público interessado na construção de estratégias para tornar a atividade portuária mais segura e sustentável”, afirmou o presidente do Porto do Itaqui, Gilberto Lins Neto.**

Ele afirmou ainda que a EMAP, historicamente, tem pautado sua atuação em critérios de sustentabilidade e responsabilidade social. E como autoridade portuária tem procurado ser um instrumento para o engajamento da comunidade portuária em temas de grande relevância para o cenário mundial como a sustentabilidade, as ações para descarbonização e preparação para mudanças climáticas, o fomento à inovação, pesquisa e desenvolvimento, a governança e a responsabilidade social.

Os debates foram divididos em quatro temas: Portuários, Fiscalização, Cidade Porto e educação ambiental e Inovação. A equipe da EMAP participa da roda de diálogo apresentando aos grupos e auxiliando na condução da metodologia design thinking, que propõe entender o estágio atual e mapear ações para os próximos dois anos.

De acordo com a gerente de Meio Ambiente, Luane Lemos, a construção conjunta da Agenda Ambiental do Complexo Portuário do Itaqui é muito importante porque “para que cada representante, dentro da sua própria visão e do seu próprio esforço, possa contribuir para o alcance dos objetivos”.

O encontro foi baseado na inovação como ferramenta fundamental para o alcance dos objetivos da agenda ambiental, com base em ações propostas para cada um dos temas elencados, dentre os quais estão: monitoramento ambiental integrado, mudanças climáticas, fiscalizações ambientais conjuntas, projetos de educação na área Itaqui-Bacanga, alfabetização ecológica, startups, descarbonização e Porto do Futuro, dentre outros.

Como resultado, o encontro busca estabelecer, para um período curto, todos os esforços que serão empreendidos pela comunidade portuária em prol de uma operação portuária mais sustentável, desde ideias inovadoras para melhorar processo, realizar atividades entre empresas e comunidades, processos de fiscalização que permita uma segurança maior. E tudo isso está congregado dentro desse instrumento, que é o compromisso coletivo.

Compareceram ao evento o presidente do Porto do Itaqui, Gilberto Lins Neto, o diretor de planejamento do Porto do Itaqui, Marcelo Coelho, a gerente de Meio Ambiente do Porto do Itaqui, Luane Lemos, o coordenador de Meio Ambiente da VALE, Sanderson Teixeira, representando a comunidade do Itaqui-Bacanga, Josias Rabelo, do centro comunitário de formação de cidadãos- e de forma virtual, Uira Cavalcante, gerente de Meio Ambiente e Sustentabilidade da ANTAQ.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 28/08/2023

### **EDITAL TRANSITÓRIO PARA OPERAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ (SC) É LANÇADO**

**Informações: Ministério dos Portos e Aeroportos (28 de agosto de 2023)**

Ministro Márcio França destaca a importância da retomada das atividades no terminal



Após solicitação do Ministério de Portos e Aeroportos, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou o edital transitório para operação do Porto de Itajaí (SC).

A aprovação foi publicada no Diário Oficial da União desta sexta-feira (25).

O contrato prevê que o arrendatário passe a operar no porto por dois anos, prazo que poderá ser prorrogado, até que o processo mais longo de concorrência seja concluído.

O ministro Márcio França celebra a retomada das atividades no porto. “É uma grande conquista, um pedido do presidente Lula, e agora uma empresa vai assumir a administração do terminal, gerando emprego e renda para a cidade”, diz.

O vencedor terá a responsabilidade de operar a movimentação de carga no Porto de Itajaí. A abertura das propostas será feita no próximo dia 13 de setembro, na sede da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Todos os requisitos e demais condições de participação estão disponíveis no site da ANTAQ.

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

*Data: 28/08/2023*

## **EVENTO REALIZADO NA EL Dorado PROMOVE SETOR DE CELULOSE NO MS**

*Informações: Portal Celulose (28 de agosto de 2023)*

A celulose foi tema central do congresso técnico voltado à bioeconomia e digitalização, promovido, na última semana, pela ABTCP

Com mais de 400 participantes, a Associação Brasileira Técnica de Celulose e Papel (ABTCP) realizou, na última semana, na Eldorado Brasil Celulose, a 11ª Semana de Celulose e Papel de Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul. Com uma programação de quase 30 horas, o congresso reuniu profissionais altamente capacitados sobre diversos campos do conhecimento da indústria de celulose brasileira.

“O nível técnico do congresso foi altíssimo e promoveu, de maneira importante, a interação técnica e social de todos os participantes”, afirmou Marcelo Martins, gerente geral industrial da Eldorado Brasil – na ocasião, anfitrião do evento.

Nessa edição, o congresso teve como tema central a evolução dos processos produtivos para atender as demandas de bioeconomia e digitalização, o que possibilitou que todos os painéis orbitassem em torno dessa pauta.

Ao todo foram sete painéis com assuntos que são rotina em uma fábrica: Celulose I e II, Gente e Gestão, Meio Ambiente, Indústria 4.0, Papel e Recuperação e Utilidades. As temáticas renderam 22 debates durante os três dias de programação.

A Eldorado Brasil disponibilizou nove profissionais, que participaram como moderadores e debatedores. Peneiramento de Cavacos, Saúde e Bem-Estar, Sustentabilidade e Monitoramento das Águas, Biomassa e Tratamento de Efluentes foram os temas apresentados, que renderam ainda mais aprofundamento.

Todos os dias os participantes puderam conhecer de perto alguns setores da fábrica da Eldorado, como a termelétrica Onça Pintada, o forno de cal (um dos maiores do planeta), o enfardamento e a expedição da celulose e a sala de controle.

Três ônibus ficaram à disposição, e o circuito foi realizado com todo o padrão de segurança, com funcionários guiando o roteiro e explicando o funcionamento de cada área.

As acadêmicas de Engenharia de Produção do campus da UFMS em Três Lagoas (MS), Karla Yasmin Lopes de Lima e Nathália Batista, ficaram muito impactadas com os conteúdos. “Um dos pontos mais legais foi encontrar palestrantes que são referências para nossos professores e assistidos presencialmente”, explicou Batista.

Lima destacou o diferencial da visita e o fato de poder conhecer, de perto, a área de secagem e do corte das folhas de celulose. “É uma experiência na vida real. Foi muito incrível poder ver o funcionamento de tudo o que aprendemos na teoria”.

Além de os participantes conhecerem, de perto, a produção de celulose e como a fábrica é diferenciada, um cardápio especial foi organizado, com produtos do assentamento Pontal do Faia, em Três Lagoas, no segundo dia do evento.

A área de Sustentabilidade da Eldorado Brasil dedica-se a acompanhar o desenvolvimento dos agricultores e, atualmente, além de cultivo de produtos orgânicos, desenvolve receitas, como bolos, pães, saladas de frutas, sucos naturais, queijos caipiras e outros diversos doces e salgados. É uma outra forma de o público conhecer o projeto que estimula o empreendedorismo rural.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 28/08/2023*

## RECUPERAÇÃO DA PONTE DE INSPEÇÃO NAVAL TRAZ NOVAS UTILIDADES E VAI RECEBER O VTMISS

*Informações: APS (28 de agosto de 2023)*



Aguardada há mais de uma década, a obra de recuperação da Ponte de Inspeção Naval (PIN), na Ponta da Praia, foi concluída e entregue na manhã desta segunda-feira (28). A reabertura da PIN teve a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, do prefeito de Santos, Rogério Santos, do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini e sua diretoria, além de sindicalistas.

Cedida pela Marinha à então Companhia Docas, a PIN será utilizada para abrigar o Centro de Controle de Operações do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (em inglês, Vessel Traffic Management Information System), ou VTMISS, do Porto de Santos.

“Sem a reforma, ela não tinha condições de receber o VTMISS. Assim, vinha sendo utilizada para abrigar uma base avançada da nossa valorosa Guarda Portuária”, afirmou Pomini.

O ministro Márcio França comemorou a reabertura. “Hoje, aqui, já temos este equipamento em uso. É assim que estamos trabalhando, cumprindo as metas e mostrando resultados conforme orientação do presidente Lula”. França destacou que, com a PIN recuperada, será oferecido maior conforto aos guardas portuários; servindo de ponto de recepção junto ao mar para visitantes e autoridades e, finalmente, recebendo o VTMISS.

Segundo a APS, as providências para torná-lo realidade já estão em andamento pela Diretoria de Operações. O VTMISS será responsável pela implantação do sistema de gerenciamento do tráfego de navios no cais. Contará com quatro torres de monitoramento, instaladas em pontos estratégicos, permitindo completa visão do Porto. A área de varredura do sistema de monitoramento abrangerá as regiões de fundeio até o Terminal da Usiminas. Cada torre terá um radar, uma câmera inteligente e um transponder para a coleta de dados das embarcações.

Esses e outros equipamentos poderão fazer com que os navios aproveitem mais sua capacidade de carga e permitirão que a Autoridade Portuária de Santos ofereça mais segurança e eficiência aos operadores e armadores.

O VTMS, que está no plano de metas da APS, auxiliará também no controle de questões ambientais e apoio em situações de emergência. Dados de uma estação meteorológica e um marégrafo vão orientar os navios a estimar, de forma mais precisa, a profundidade de cada berço do cais e auxiliar no momento da atracação.

PLACA – Na ocasião, o ministro Márcio França foi homenageado por sindicalistas portuários – Sindaport, Sintraport, SindEstiva, SindoGeesp, SindBloco, SVP, Consertadores e SCCDCPS, por meio de uma placa, com moção de apoio pela permanência de França no Ministério de Portos e Aeroportos, parabenizando-o pelos resultados alcançados frente à pasta. “Você é uma liderança portuária da região e já mostrou seu dinamismo e vontade de avançar. Prova disso é essa obra hoje concretizada da PIN”, declarou o presidente do Sindaport, Everandy Cirino dos Santos.

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

**Data: 28/08/2023**



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### NOVO PAC PREVÊ INVESTIMENTO DE R\$ 307 MILHÕES EM PESQUISA MINERAL; FOCO É TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Plano do governo federal tem o objetivo de agilizar exploração de minerais estratégicos, com foco na transição energética e fertilizantes

*Por epbr 28 de agosto de 2023 Em Política energética, Setor elétrico, Transição energética*



**São oito projetos já em andamento. Metade é voltada para pesquisas geofísicas e geológicas, com R\$ 268 milhões previstos (Foto: Tauan Alencar/MME)**

O novo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) destinará mais de R\$ 307 milhões para impulsionar pesquisas no setor mineral brasileiro, segundo o Ministério de Minas e Energia (MME). Conforme antecipado pela agência epbr, o plano do governo federal tem o objetivo de agilizar exploração de minerais estratégicos, com foco na transição energética e

fertilizantes.

Projetos sobre a avaliação de depósitos de cobalto, níquel, lítio, terras raras, cobre e grafita, importantes para a transição energética, serão incentivados.

#### Alguns minerais e seus usos na transição energética

- Lítio, níquel, cobalto, manganês e grafite para fabricação de baterias
- Elementos de terras raras para produção de turbinas eólicas e motores de veículos elétricos
- Cobre, silício e prata usados em painéis fotovoltaicos
- Cobre e alumínio para redes elétricas de transmissão

**Fonte: IEA (em inglês)**

Dentro do montante, oito projetos já estão em andamento. Quatro deles, voltados para pesquisas geofísicas e geológicas, terão um investimento de R\$ 268 milhões. Os outros quatro, focados em avaliação de exploração, receberão R\$ 39 milhões. Desse total, R\$ 281 milhões serão aplicados entre 2023 e 2026, e um adicional de R\$ 26 milhões será investido posteriormente.

Além disso, pesquisas envolvendo agrominerais, remineralizadores, aproveitamento de rochas e rejeitos de mineração, bem como estudos para valoração de ativos minerais do Serviço Geológico do Brasil (SGB) como caulim, níquel, agrominerais, fosfato, diamante e ouro, também receberão financiamento.

### Novo PAC na epbr

**CCS: as oportunidades e desafios do Brasil para a expansão da captura de carbono**

<https://epbr.com.br/ccs-as-oportunidades-e-desafios-do-brasil-para-a-expansao-da-captura-de-carbono/>

**Governo elege solar e eólica como prioridades para conteúdo local**

<https://epbr.com.br/governo-elege-solar-e-eolica-como-prioridades-para-conteudo-local/>

**Biorrefino, etanol 2G e captura de carbono no novo PAC**

<https://epbr.com.br/biorrefino-etanol-2g-e-captura-de-carbono-no-novo-pac/>

**Novo PAC inclui até projeto de refinaria privatizada na Bahia**

<https://epbr.com.br/novo-pac-inclui-ate-projeto-de-refinaria-privatizada-na-bahia/>

**A promessa de transição energética no novo PAC**

<https://epbr.com.br/a-promessa-de-transicao-energetica-no-novo-pac/>

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 28/08/2023

## EMPRESAS RECORREM A ESCOLTA ARMADA PARA COMBUSTÍVEIS NA AMAZÔNIA

Em 18 meses, o roubo de combustíveis na região amazônica atingiu 4 milhões de litros  
*Por epbr 28 de agosto de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Setor elétrico*



**Balsa transporta combustíveis no Rio Madeira, um dos principais afluentes do rio Amazonas (Foto: Esio Mendes/Governo de RO)**

Roubo de combustíveis. Em 18 meses, o roubo de combustíveis em embarcações na região amazônica atingiu 4 milhões de litros [CNN], segundo dados do Instituto Combustível Legal (ICL) e do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP). O ICL defende mudanças legais para tipificar e endurecer o combate a crimes envolvendo combustíveis.

– Segundo o balanço da entidade, foram registrados 18 tentativas de roubo dos combustíveis desde o ano passado e empresas do setor e combustíveis precisam recorrer à contratação de segurança privada, com escolta armada.

Preços. O preço médio da gasolina atingiu R\$ 5,88 por litro na semana passada (+4%), maior valor desde julho de 2022. O diesel S10 subiu 10%, para R\$ 6,05 na média nacional. O aumento nas últimas semanas ocorre em razão dos reajustes da Petrobras.

A partir de 5 de setembro, entra em vigor a elevação parcial dos impostos do diesel, em 11 centavos. Em outubro, outros 3 centavos voltam a vigorar. A arrecadação foi usada no programa de concessão de créditos tributários para compra de veículos leves, caminhões e ônibus.

Repetro. Auditores fiscais no Rio questionam a aplicação do Repetro no afretamento de uma sonda. Segundo informações do Painel, na Folha, houve mudança de entendimento na aplicação do regime especial sobre os contratos de serviço. A sonda está parada há 20 dias, em razão do impasse, diz o jornal.

Apagão. O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), e o diretor-geral do ONS, Luiz Carlos Ciocchi, estão previstos em audiência na Câmara nesta terça (29/8), para prestar esclarecimentos sobre o apagão em 15 de agosto.

O ONS afirmou na sexta que usinas tiveram um “desempenho abaixo do esperado” ao controlar a tensão da rede, após a falha na linha de transmissão Quixadá – Fortaleza II, da Chesf (Eletrobras). Assim, o problema se propagou, levando ao apagão nacional.

– “(...) foram encontrados sinais de que as fontes de geração próximas a esta linha de transmissão não apresentaram o desempenho esperado no que diz respeito ao controle de tensão”, disse.

Renováveis. Ainda segundo o ONS, não há relação com uma fonte específica. “Importante destacar que o problema identificado não tem relação direta com o tipo de fonte geradora”. O apagão desencadeou uma retomada do debate sobre a contratação de térmicas na ampliação da matriz brasileira.

Reformas no setor elétrico. O diretor-geral da Aneel, Sandoval Feitosa, defendeu uma ampla reforma na Conta de Desenvolvimento Energética (CDE), que banca subsídios no setor elétrico.

– Além de rediscutir o rateio da conta, defende que é preciso ampliar a participação do Tesouro Nacional no financiamento das políticas: Feitosa defende aportes da União para bancar subsídios da energia.

Importações de gás da Bolívia. A Argentina tenta se tornar independente de importações de gás da Bolívia, com investimentos internos em gasodutos – e problemas para manter as contas do país equilibradas, em meio a escassez de dólares para operações internacionais.

– Ao mesmo tempo, Bolívia tem dificuldades em manter os níveis de produção, com restrições no despacho do energético para o Brasil. Crises que aceleram mudanças no balanço do gás entre os três países: Os impactos do novo arranjo do gás no Cone Sul.

CCS. Equinor comprou 25% de participação no Bayou Bend, joint venture de captura e armazenamento de carbono no Texas (EUA), na costa do Golfo do México. Negócio foi firmado com a Chevron, que lidera o consórcio, agora com 50% das ações, em parceria com a Talos Energy.

Indústria. O governo federal promulgou a Emenda de Kigali. Firmado em 2016, o acordo internacional altera o Protocolo de Montreal para incluir metas de redução de uso dos gases hidrofluorcarbonos (HFCs), que são utilizados há décadas como alternativa a outras substâncias que destroem a camada de ozônio.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 28/08/2023*

## TBG E SCGÁS ASSINAM CONTRATO PARA INSTALAÇÃO DE NOVO PONTO DE SAÍDA NO GASBOL

Instalação em Siderópolis (SC) terá capacidade de 1,8 milhão de m<sup>3</sup>/dia e entrará em operação até o fim de 2025

*Por epbr 28 de agosto de 2023 Em Mercado de gás*



**Estação de entrega de gás natural do Gasbol (Foto: Divulgação TBG)**

RIO – A Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG) e a SCGás assinaram este mês um contrato de conexão para construção e operação de um novo ponto de saída no Gasbol, em Siderópolis (SC).

A instalação terá capacidade de 1,8 milhão de m<sup>3</sup>/dia. A previsão é que o ponto esteja em operação até o fim de 2025.



O Ponto de Saída Siderópolis será instalado entre os city-gates de Urussanga e Nova Veneza. De acordo com a SCGás, o ponto de saída Siderópolis solucionará um gargalo crítico para o suprimento do polo cerâmico do Sul.

Com a construção do novo ponto, a distribuidora catarinense poderá requisitar retiradas de gás pelos pontos que compõem a Zona de Saída SC2 até o limite da capacidade contratada.

### O reforço do Gasbol

O projeto é um desdobramento da Chamada Pública 03/2021, na qual a TBG se comprometeu a aumentar a capacidade na zona SC2 de 826 mil m<sup>3</sup>/dia para 1,469 milhão m<sup>3</sup>/dia a partir de 2024.

Durante a CP 03/2021, a TBG apresentou um projeto de reforço do Gasbol, como uma solução para o impasse em torno da chamada pública – que chegou a ser suspensa temporariamente pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a pedido da Sulgás.

Havia uma preocupação de que a oferta atual de gás natural ao Rio Grande do Sul fosse parcialmente transferida para Santa Catarina.

A TBG apresentou, então, um plano para ampliar as estações de compressão (Ecomps) de Araucária (PR) e Biguaçu (SC), transferindo, assim, uma capacidade de saída adicional para o extremo sul do Gasbol.

As Ecomps são responsáveis por aumentar a pressão dos gasodutos. Ampliar uma estação do tipo permite ao transportador elevar – com ganhos marginais – a capacidade de entrega do sistema sem a necessidade de construção ou ampliação de gasodutos.

Com a implementação do reforço das estações de compressão, a TBG assegura uma capacidade extra de entrega de gás ao mercado catarinense, sem que haja perdas na capacidade de envio ao Rio Grande do Sul.

Em paralelo, a TBG tem um projeto, mais estrutural, de ampliação da capacidade do Gasbol em até 7 milhões de m<sup>3</sup>/dia. Trata-se de uma combinação de novas estações de compressão e alguns trechos de loops (seção paralela a gasodutos existentes) na faixa do Gasbol.

O projeto ainda depende de chamada pública incremental.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 28/08/2023*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### EMBRAER QUER FABRICAR JATOS NA ÍNDIA PARA CONQUISTAR MERCADO

Empresa brasileira também está mantendo negociações semelhantes com potenciais parceiros na China

*Por Bloomberg — Nova Déli*

A Embraer avalia estabelecer múltiplas linhas de montagem na Índia para fabricar seus jatos de fuselagem estreita e alcance médio E2 e a aeronave de transporte militar C-390 Millennium, na tentativa de conquistar pedidos em um dos mercados de aviação que mais crescem no mundo.

Para isso, a fabricante de aviões brasileira está em negociações iniciais com potenciais parceiros no país, disse o presidente da Embraer, Francisco Gomes Neto, em entrevista em Nova Déli



**Além da Índia, empresa está mantendo negociações com potenciais parceiros na China — Foto: Victor Moriyama/Bloomberg**

Gomes Neto também acrescentou que a empresa está mantendo negociações semelhantes com potenciais parceiros na China.

- Vemos a Índia como uma excelente oportunidade de colaboração. A Índia tem custos trabalhistas muito competitivos.

A Índia tem disponibilidade de engenharia. A Índia possui design e conhecimento técnico. Podemos montar algo bom para ambos os lados - ressaltou.

A Embraer vem tentando quebrar o duopólio global para aviões maiores com sua linha de jatos E2, que acomodam entre 80 e 130 pessoas e competem com o Airbus A220. Com a Índia buscando melhorar as conexões domésticas, a fabricante de aviões vê uma oportunidade para aeronaves médias que podem ser mais apropriadas em rotas atualmente malservidas.

A Star Air é a única companhia aérea comercial que opera jatos da Embraer na Índia. Em março, a Bloomberg informou que a Índia pretendia fazer parcerias com a Embraer e a russa Sukhoi para fabricar pequenos aviões localmente, numa tentativa de conectar pequenas cidades e áreas remotas.

Em 2016, a Embraer fechou sua linha de montagem na China — onde produzia jatos regionais ERJ 145 e aeronaves executivas Legacy 650 — devido à falta de demanda.

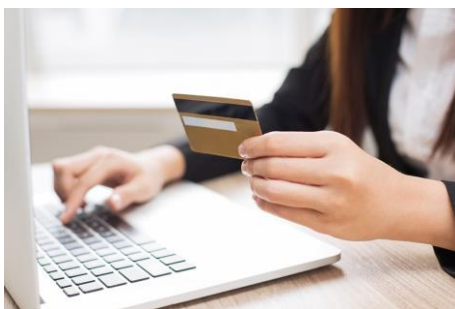
Mas Gomes Neto disse estar otimista com o interesse das aéreas chinesas em seus produtos e citou a recente certificação dos modelos E195-E2 e E190-E2.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 28/08/2023**

## ROTATIVO DO CARTÃO DE CRÉDITO: FAZ SENTIDO LIMITAR OS JUROS? VEJA O QUE DIZEM ECONOMISTAS

Medida ajuda a conter juros exorbitantes, mas criação de teto 'na canetada' pode reduzir acesso ao crédito e estimular migração para outras modalidades

**Por Carolina Nalin — Rio de Janeiro**



**Linha de crédito possui taxas que já ultrapassam os 440% ao ano — Foto: Reprodução**

Modalidade mais cara do país, a dívida no rotativo do cartão de crédito tem sido questionada pelo governo, que busca medidas junto com os bancos e com o varejo para reduzir os juros cobrados nessa linha. A linha de crédito possui taxas que já ultrapassam os 440% ao ano, segundo dados do Banco Central. Mas faz sentido limitar, por exemplo, os juros praticados pelos bancos? Veja o que dizem especialistas:

O consumidor 'cai' no rotativo toda vez que paga apenas uma parte da fatura até o vencimento. Assim, os valores devidos "rodam" para o próximo mês e são embutidos juros, o que aumenta o valor devido.

Analistas avaliam que é preciso que sejam tomadas medidas para reduzir riscos do sistema financeiro e conter os níveis de endividamento e inadimplência.

Mas não há consenso sobre a necessidade de uma limitação na cobrança dos juros - como fez o Banco Central ao limitar em 8% ao mês o juro cobrado a quem entra no cheque especial a partir de



janeiro de 2020. Isso porque somente limitar o juro praticado não é garantia de resolução do superendividamento.

A participação do cheque especial no saldo total da carteira de crédito das famílias caiu após a mudança imposta pelo Banco Central - uma queda de 0,7 ponto percentual na comparação de junho de 2023 com junho de 2019, segundo a consultoria Tendências. Por outro lado, o volume do saldo do cheque especial manteve-se elevado.

A dívida nessa modalidade chegou a cair pouco após a medida, em meio à pandemia. Mas, passado o período mais agudo da crise sanitária, em que o brasileiro estava com o endividamento mais controlado, voltou a subir.

Na avaliação de Isabela Tavares, analista da Tendências Consultoria, a redução dos juros do rotativo "na canetada" tende a levar o consumidor a um desvio para outras modalidades emergenciais que não tenham o crédito regulado, como o crédito pessoal não-consignado. Portanto, pode não ser a solução para melhora da situação financeira e do alto nível da inadimplência.

A economista lembra que em 2017 o Banco Central chegou a estipular regras para o cartão de crédito parcelado. Na ocasião, o cliente que não conseguisse pagar integralmente a fatura só poderia ficar no rotativo por 30 dias, ou seja, os juros só poderiam ser cobrados até o vencimento da fatura seguinte. Em meio à essa medida, os juros do cartão de crédito parcelado e do rotativo dispararam.

— Isso acabava jogando um problema para outra modalidade depois de um tempo, mas não melhorava a inadimplência.

Para a economista, uma solução mais estrutural para as famílias passa pela redução da inadimplência e da queda do risco de crédito no país - algo que envolve não só o programa de renegociação de dívidas Desenrola, como a possibilidade de melhora no equilíbrio macroeconômico, incluindo a redução da taxa básica de juros.

— É importante ter esse momento de discutir o rotativo e pensar nessa trajetória de taxa de juros. Mas é preciso estudar formas para que essa limitação não recaia em outras modalidades.

### **Redução do acesso ao crédito**

O economista André Perfeito pondera que a ideia de tabelar ou limitar juros não é uma decisão sábia no médio e longo prazo dado que o juro é um produto. No entanto, reconhece que a autoridade monetária deve tomar iniciativas a fim de mitigar possíveis riscos ao sistema financeiro, dado que houve um salto no crédito e na inadimplência no país.

Ele avalia que uma limitação dos juros faria as instituições limitarem o acesso ao crédito caso o custo do rotativo não seja suficiente para dar conta dos riscos inerentes a este tipo de atividade, sobretudo em meio à alta da inadimplência.

— Uma solução talvez mais elegante seja fazer com que as pessoas que estão com dívidas no rotativo façam um swap - ou seja, uma troca dessa dívida no rotativo por uma outro tipo de dívida - que pode vir com uma série de limitadores, como aquele consumidor não poder tomar mais dinheiro emprestado no rotativo em outra instituição.

### **Solução viável, mas traz pontos negativos**

Rafael Schiozer, professor de finanças da FGV, concorda que a limitação dos juros no rotativo do cartão de crédito pode levar a uma diminuição da oferta de crédito, sobretudo à população de baixa renda. Esse movimento inclusive preocupa o governo porque tende a desaquecer a economia. Mas o professor afirma que é a limitação é uma das soluções mais viáveis:

— É um trade off que a gente tem que ver se vale a pena porque, em economia, tudo tem o seu lado positivo e o seu lado negativo. De todo modo, a discussão estar na mesa é bom e talvez isso já baste

para que os bancos repensem as taxas que estão cobrando. Mas não acho que seja uma solução simples.

Schiozer adverte que limitar os juros pode reduzir a competição entre as instituições financeiras. No entanto, lembra que a chegada das fintechs nos últimos anos não fomentou uma competição via queda das taxas de juros. Houve apenas um aumento no volume de crédito ofertado, afirma:

— Talvez a gente precise entender melhor o que está fazendo as pessoas caírem no rotativo. É complexo, mas é uma discussão também válida.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 28/08/2023*

### **PACHECO DEFENDE FIXAÇÃO DE LIMITE PARA ALÍQUOTA DO IVA: 'NÃO PODEMOS CONCEDER UM CHEQUE EM BRANCO'**

Presidente do Senado disse que país não pode se contentar com o maior Imposto sobre Valor Agregado do mundo, durante evento em São Paulo  
*Por Bianca Gomes — São Paulo*



*O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, durante sessão — Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado/09-03-2023*

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), voltou a defender nesta segunda-feira a fixação de um limite para alíquota do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) na Constituição. Em evento com empresários promovido pelo Lide, ele disse que a ideia é "razoável" e "bem aceita" e defendeu que o país não pode conceder "um cheque em branco" ou "passe livre" ao Executivo neste tema.

— A fixação de um limite, que possa ser um limite de previsibilidade para setor produtivo e contribuintes, pode ser uma ideia razoável, bem aceita e que pode ser implementada —disse Pacheco, acrescentando que não necessariamente o patamar será de 25%, como já defendido pela Fiesp. Ele, porém, disse não conhecer países com alíquotas "muito além" de 25%.

O presidente do Senado ainda acrescentou:

— Nós nos contentamos com o fato de sermos o país com a maior taxa de juros do mundo. Não podemos nos contentar com o maior IVA do mundo também, temos que nos esforçar para ter um limite — defendeu.

Pacheco disse estar ciente de que o ministério da Fazenda, comandado por Fernando Haddad, resiste à ideia. Mas ponderou que não "há nada definido" sobre o tema e que o Senado não quer enfraquecer ou tornar insustentáveis as finanças de municípios, estados e União.

— Mas também não podemos aceitar cheque em branco ou passe livre para qualquer tipo de alíquota — sustentou Pacheco, segundo o qual a decisão sobre o limite para o IVA será do relator da Reforma Tributária no Senado, senador Eduardo Braga (MDB-AM).

Durante a fala a empresários, Pacheco defendeu a isenção de impostos para a cesta básica e fez um apelo para que os setores tenham o "espírito da arte de ceder", caso contrário a conta da Reforma não fechará. Outro pedido foi para que a decisão do Congresso seja respeitada.

— Que a opção seja respeitada não só pela sociedade, mas pelas instituições e poderes. Isso se aplica ao Executivo e ao Judiciário — afirmou. — De nada adianta definirmos uma alíquota se a opção tomada não for respeitada pelos demais poderes, desde a Receita Federal ao Poder Judiciário, em todas as instâncias.

O presidente do Senado voltou a dizer que pretende levar o texto a plenário ainda em outubro. Ele declarou que tem dialogado com a Câmara para que todas as medidas adotadas no Senado sejam aprovadas também na outra Casa, fazendo um texto "a quatro mãos".

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 28/08/2023

## GOVERNO PREPARA PROPOSTAS PARA ARRECADAR ATÉ R\$ 205 BILHÕES E TENTAR ZERAR O DÉFICIT EM 2024; VEJA A LISTA

Sete projetos são considerados cruciais pela equipe econômica para elevar as receitas no ano que vem

Por *Manoel Ventura — Brasília*



**O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Diogo Zacarias/Ministério da Fazenda**

O governo federal prepara uma série de medidas para tentar aumentar a arrecadação e entregar o Orçamento de 2024, na quinta-feira, com déficit nas contas públicas zerado. A maior parte das medidas ainda precisa passar pelo Congresso Nacional, onde deve enfrentar dificuldades.

**Parte das medidas foi assinada pelo presidente Lula nesta segunda-feira.** <https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2023/08/28/lula-assina-mp-e-projeto-sobre-taxacao-de-fundos-de-altissima-renda.ghtml>

O plano do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, de zerar o déficit é visto com desconfiança pelo mercado, por parlamentares e integrantes do próprio governo.

Para atingir essa marca, seria preciso subir a arrecadação em cerca de R\$ 130 bilhões líquidos, ou seja, dinheiro que vai diretamente para o Tesouro Nacional.

Na semana passada, o líder do governo na Câmara dos Deputados, José Guimarães (PT-CE), estimou um ganho total de até R\$ 205 bilhões com as propostas, que se dividem em pelo menos quatro projetos de lei e três medidas provisórias — uma delas, já foi aprovada. Esse valor é bruto e parte dele será dividido com estados e municípios.

Além das dúvidas em se aprovar as medidas no Congresso, há questionamentos sobre a eficácia delas.

### **Veja abaixo a lista das medidas.**

- **Taxação de apostas esportivas:** O governo encaminhou ao Congresso um projeto de lei e uma medida provisória que tratam do tema. A expectativa é arrecadar entre R\$ 2 bilhões — valor exato que constará no Orçamento de 2024 — e R\$ 12 bilhões. O tema não tem data para ser votado pela Câmara.
- **Carf:** Um projeto de lei aprovado pela Câmara depois de muita negociação devolve ao governo o minerva no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), o tribunal administrativo da Receita Federal. A Fazenda espera com isso arrecadar em torno de R\$ 60 bilhões no próximo ano. A medida está em discussão no Senado e deve ser votada na semana que vem.
- **Offshore:** Após acordo com a Câmara, será enviado ao Congresso um projeto de lei para taxar fundos offshore (investimentos no exterior, geralmente em paraísos fiscais). Seria possível arrecadação de R\$ 3 bilhões, na visão do governo.

- JCP: O governo pretende mudar a sistemática do Juro sobre Capital Próprio (JCP), sendo possível arrecadação de R\$ 6 bilhões, por meio de um projeto de lei. O JCP é uma forma de distribuir lucro ao acionista e dá tratamento tributário privilegiado para a empresa que distribuiu. A ideia é mudar as possibilidades dessa dedução.
- Fundos exclusivos: Será proposta uma medida provisória (MP) para mudar a dinâmica de taxaço dos fundos exclusivos (que passarão a ser tributados no come-cotas, duas vezes ao ano, não apenas no resgate). Estima-se com isso arrecadar cerca de R\$ 10 bilhões.
- Subvenção do ICMS: Uma decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ) permitiu ao governo federal cobrar IRPJ e CSLL sobre incentivos dados pelos estados via ICMS quando esses subsídios forem para o custeio das empresas — e não para investimentos. Uma medida provisória irá tratar dessa questão, abrindo espaço para as empresas se regularizarem. A expectativa com isso é levantar de R\$ 80 bilhões a R\$ 90 bilhões brutos.
- Já aprovado: Medida provisória que institui novo marco legal de preços de transferência para multinacionais, pode render de R\$ 20 bilhões a R\$ 30 bilhões no ano que vem. Para isso, vai ser preciso regulamentar essa lei. A MP já foi aprovada.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/08/2023

## LULA ASSINA MP E PROJETO SOBRE TAXAÇÃO DE FUNDOS DE ALTÍSSIMA RENDA

Propostas incluem taxaço de fundos exclusivos e offshore

Por Manoel Ventura — Brasília



**O presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante discurso na cúpula do Brics — Foto: Gianluigi Guercia/AFP**

O presidente Lula assinou nesta segunda-feira medidas para aumentar a arrecadação e que fazem parte de acordos com a Câmara fechados na semana passada. As propostas mudam a tributação sobre fundos exclusivos e fundos offshore (no exterior), ambos voltados para altíssima renda.

A arrecadação dessas medidas vai ajudar a fechar as contas em 2024 com um déficit zero, de acordo com o Ministério da Fazenda.

Uma das publicações é uma medida provisória (MP) que muda a tributação de fundos fechados (exclusivos para alta renda). A previsão do governo é de arrecadar R\$ 24 bilhões entre 2023 e 2026.

Essa tributação será usada para compensar a ampliação da faixa de isenção do Imposto de Renda (IR) para R\$ 2.640, aprovada na semana passada pelo Congresso Nacional e cuja sanção por Lula ficou para esta segunda-feira.

Fundos fechados costumam ter apenas um cotista e geralmente têm valor de entrada a partir de R\$ 5 milhões. Hoje, eles contam com alguns benefícios tributários.

### Compensação

Inicialmente, o governo pretendia compensar a perda de arrecadação com o IR com um imposto sobre fundos offshore (contas no exterior, geralmente em paraísos fiscais). Isso estava previsto na medida provisória (MP) do reajuste do salário mínimo, mas, diante da resistência de deputados e senadores, a saída foi enviar a proposta de taxaço de fundos offshore por projeto de lei.

Desse modo, essa mudança só pode surtir efeito no ano que vem. O projeto que trata das offshore foi enviado ao Congresso nesta segunda-feira.



### Fundos exclusivos

Como a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) deste ano exige que o aumento da faixa de isenção do IR seja compensada, o governo editou uma MP prevendo que os fundos exclusivos sejam tributados de modo similar ao dos demais fundos de investimento. Assim, seria possível compensar os R\$ 3,2 bilhões em perda de arrecadação este ano.

Os fundos exclusivos só são tributados hoje no momento do resgate. Com a mudança, passarão a ter incidência duas vezes por ano do chamado come-cotas, que tem alíquota de 15% a 20%, a depender do prazo da aplicação. Isso será feito a partir do ano que vem.

A MP, porém, também prevê a tributação sobre rendimentos acumulados. Para garantir os R\$ 3,2 bilhões este ano, a MP permite a antecipada voluntária de IR sobre o ganho acumulado em fundos exclusivos, com alíquota de 10%. Para o cotista desse tipo de aplicação, a vantagem seria pagar percentual mais baixo este ano.

Quem aderir, pagaria o come-cotas em 2024 sobre o rendimento a partir de janeiro. Quem não aderir, terá um prazo de até dois anos para fazer a regularização pagando a alíquota de 15% sobre o rendimento acumulado.

Segundo estimativas do governo federal, há 2,5 mil brasileiros com recursos aplicados nesses fundos, que acumulam R\$ 756,8 bilhões e respondem por 12,3% dos fundos no País.

Em 2024, o governo estima arrecadar R\$ 13,28 bilhões com a tributação sobre fundos exclusivos. O valor levantado este ano será usado para compensar a atualização da tabela do IR. No ano que vem não haverá necessidade jurídica de compensação.

A expectativa é arrecadar outros R\$ 3,51 bilhões em 2025 e de aproximadamente R\$ 3,86 bilhões para o ano de 2026.

### Offshore

Um projeto de lei, em acordo com a Câmara, permite cobrar no Brasil imposto sobre rendimentos de offshore (instaladas geralmente em paraísos fiscais). As alíquotas serão semelhantes às aplicações financeiras feitas no Brasil. O acordo com a Câmara eliminou porém a tributação sobre a variação cambial.

O texto das offshores e trusts prevê tributação anual de rendimentos de capital aplicado no exterior com alíquotas progressivas de 0% a 22,5%. Atualmente, o capital investido no exterior é tributado apenas quando resgatado e remetido ao Brasil.

A proposta foi enviada com urgência constitucional para a Câmara dos Deputados e tem potencial de arrecadação da ordem de R\$ 7,05 bilhões em 2024, próximo a R\$ 6,75 bilhões em 2025 e R\$ 7,13 bilhões para 2026, de acordo com a Fazenda.

O projeto prevê a possibilidade de o contribuinte atualizar o valor de seus bens e direitos no exterior para o valor de mercado em 31 de dezembro de 2023 e tributar o ganho de capital pela alíquota de 10%, em lugar dos 15% previstos na legislação vigente.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 28/08/2023*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

**GOVERNO PREVÊ ARRECADAR R\$ 45 BI COM TAXAÇÃO DE SUPER-RICOS, QUE ATINGE APLICAÇÕES DE QUASE R\$ 2 TRI**

Equipe econômica conta com pacote tributário para fechar o Orçamento de 2024 e zerar o rombo das contas públicas; propostas enfrentam resistência do Congresso

*Por Adriana Fernandes e Bianca Lima*

BRASÍLIA - As medidas do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para apertar a tributação dos investimentos da parcela mais rica da população atingem aplicações que somam quase R\$ 2 trilhões e têm potencial de arrecadação de R\$ 45 bilhões de 2023 a 2026, segundo a pasta.

Para 2024, quando o governo tem a meta de zerar o rombo das contas públicas, o governo espera arrecadar R\$ 20,33 bilhões com duas propostas: a Medida Provisória (MP) e o projeto de lei assinados nesta segunda-feira, 28, pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

A MP altera a tributação dos fundos exclusivos de aplicações no Brasil, também chamados de fundos dos "super-ricos". Já o projeto de lei prevê a tributação anual de rendimentos de capital aplicado no exterior, os chamados fundos offshore, o que não ocorre hoje. Boa parte desses investimentos está aplicada em países considerados paraísos fiscais, que praticam baixa ou nenhuma tributação para facilitar a aplicação do capital estrangeiro.

Somente no exterior, os ativos dos chamados offshore somam R\$ 1 trilhão. Já os fundos exclusivos acumulam R\$ 756,8 bilhões em aplicações no Brasil.



***Haddad conta com as medidas arrecadatórias para cumprir a promessa de zerar o rombo nas contas do governo no ano que vem. Foto: Wilton Júnior/Estadão***

Chamada pelo governo de medidas para a cobrança dos "super-ricos" e pelos congressistas de "Robin Hood", o pacote tributário divulgado dá a largada para o envio, na quinta-feira, do projeto de lei do Orçamento de 2024.

A lei orçamentária do próximo ano será enviada prevendo equilíbrio entre receitas e despesas. Mas, para isso, o governo terá de reforçar o caixa com medidas arrecadatórias, como as anunciadas hoje.

Novas medidas estão sendo esperadas até lá. Para estimar as receitas no projeto de Orçamento, o governo não precisa contar com medidas já aprovadas. Basta que o projeto de lei ou a MP já estejam tramitando no Congresso.

Haddad prometeu zerar o rombo nas contas do governo no ano que vem, podendo, pelas regras do novo arcabouço fiscal, ter uma margem de ajuste de déficit de 0,25% do Produto Interno Bruto (PIB).

Como mostrou o Estadão, o governo pisa em ovos para conseguir aprovar essas medidas tributárias no Congresso, onde é grande a resistência. Antes de enviar os projetos, representantes do Ministério da Fazenda fizeram várias consultas a representantes do mercado financeiro para calibrar o aperto e viabilizar a aprovação.

### **Redução de alíquota**

Essa taxação dos super-ricos foi tentada nos últimos governos, mas sem sucesso: sempre esbarrou em resistências no Congresso, que refletiram o ambiente empresarial e os investidores do mercado financeiro.

De antemão, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e lideranças da Casa já sinalizaram que vão trabalhar para reduzir a alíquota de 10%, prevista nas duas propostas para quem quiser atualizar ainda em 2023 os valores já aplicados com uma tributação diferenciada.



Ao comentar as propostas, Haddad rejeitou o termo “medidas Robin Hood”, apelido dado por deputados. Segundo o ministro, as mudanças de impostos sobre esses rendimentos “não são coisas de ‘Robin Hood’ nem revanche”. A preocupação do ministro é evitar um embate com narrativa de uma disputa entre “ricos e pobres” na Câmara, onde as medidas começam a tramitar, e onde o governo enfrenta dificuldades devido ao atraso na reforma ministerial.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/08/2023*

## BC VÊ POTENCIAL DE ARRECAÇÃO COM TRIBUTAÇÃO DE INVESTIMENTOS NO EXTERIOR, MAS FAZ ALERTAS

Banco comparou dados declarados por investidores à Receita e informações da declaração de Capitais Brasileiros no Exterior

*Por Adriana Fernandes e Bianca Lima*

BRASÍLIA - O Banco Central identificou um potencial de arrecadação com o projeto de tributação dos investimentos no exterior, os chamados fundos offshore, segundo apurou o Estadão. O BC fez um estudo comparando os dados declarados pelos investidores à Receita Federal e as informações da declaração de Capitais Brasileiros no Exterior (CBE). A diferença foi grande, sinalizando potencial de arrecadação com o projeto de taxação dos offshore.

Os residentes no Brasil podem ter recursos no exterior desde que declarados regularmente ao BC por meio da CBE. Essa declaração é anual ou trimestral, a depender do enquadramento. Ela é obrigatória para empresas e pessoas físicas. Quem possui mais do que o equivalente a US\$ 1 milhão lá fora deve declarar.

Durante evento do grupo empresarial Esfera, no final de semana, no Guarujá, o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, falou sobre esse diferencial, sinalizando o potencial de arrecadação da medida.

“Do nosso lado, o que fizemos, há algum tempo, foi olhar a diferença do que era declarado no Imposto de Renda com o que temos na CBE, que tem marcação a mercado, para estimar o potencial de arrecadação de uma das medidas, que é ser capaz de aumentar o valor da offshore pagando o diferencial de imposto com uma alíquota”, afirmou.



*Para o presidente do BC, é importante que medidas com mudanças na tributação sejam sustentáveis e permanentes. Foto: Adriano Machado/Reuters*

O governo enviou ao Congresso um projeto de lei com alíquota de 10% para atualização dos ativos ainda em 2023, lideranças da cúpula da Câmara trabalham para reduzir para 6%.

Campos Neto chamou a atenção, no entanto, para que medidas desse tipo não provoquem “erosão da base de arrecadação”.

Essa situação ocorre quando há aumento da tributação, mas a base de cobrança acaba diminuindo.

Para o presidente do BC, é importante que sejam medidas sustentáveis e permanentes sem provocar uma “má alocação de recursos no caminho”.

Campos Neto disse que é importante a melhora da arrecadação do governo para as contas públicas e alertou que ela está frustrando “um pouco”. Problema que já foi até mesmo ressaltado pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/08/2023*

## FUNDOS EXCLUSIVOS E OFFSHORE: VEJA O QUE MUDA NA TRIBUTAÇÃO COM AS MEDIDAS 'ROBIN HOOD' DE HADDAD

Governo enviou medidas ao Congresso e conta com elas para reforçar os cofres públicos e zerar o rombo das contas em 2024

Por Adriana Fernandes e Bianca Lima

BRASÍLIA - O governo enviou ao Congresso Nacional as propostas que alteram a tributação dos investimentos da parcela mais rica da população, feitos por meio de fundos exclusivos e de fundos offshore.

As propostas, que alcançam o andar de cima, foram apelidadas de medidas "Robin Hood" e encontram resistência dentro do Congresso Nacional. Entenda as medidas:



**Medidas enviadas pela Fazenda precisam passar pelo Congresso, onde vão enfrentar resistência. Foto: WILTON JUNIOR**

### Fundos exclusivos

- Instrumento: Medida Provisória
- Alíquota: Cobrança de 15% a 20% sobre rendimentos de fundos exclusivos (ou fechados), também conhecidos como fundos dos 'super-ricos' por serem utilizados por investidores com volumes expressivos de recursos para aplicar
- Forma de cobrança: o texto determina que a cobrança será realizada duas vezes ao ano por meio do chamado "come-cotas", como ocorre com os fundos tradicionais do mercado. Hoje, nos fundos offshore, a tributação é realizada apenas no resgate do investimento.
- Atualização antecipada: Será tributado com alíquota de 10% quem optar por iniciar a arrecadação em 2023.
- Previsão de arrecadação: R\$ 24 bilhões entre 2023 e 2026 - R\$ 3,21 bilhões já para este ano. Este valor será usado para compensar a perda de receitas decorrente do aumento do limite de isenção o IRPF, em vigor desde 1º de maio. Em 2024, este montante tem previsão para chegar em R\$ 13,28 bilhões. A expectativa é arrecadar outros R\$ 3,51 bilhões em 2025 e de aproximadamente R\$ 3,86 bilhões para o ano de 2026.
- Como funcionam: Os fundos exclusivos são aqueles em que há um único cotista. Exigem investimento mínimo de R\$ 10 milhões, com custo de manutenção de até R\$ 150 mil por ano.
- Valores aplicados: Há 2,5 mil brasileiros com recursos aplicados nesses fundos, que acumulam R\$ 756,8 bilhões.

### Fundos offshore e 'trusts'

- Instrumento: Projeto de Lei
- Alíquota: Prevê tributação anual de rendimentos de capital aplicado no exterior, os chamados fundos offshore, com alíquotas progressivas de 0% a 22,5%. Atualmente, o capital investido no exterior é tributado apenas quando resgatado e remetido ao Brasil.
- Forma de cobrança: Introduce o conceito de tributação dos chamados "Trusts", algo não tratado na legislação brasileira, mas usado por investidores. Essa modalidade refere-se a uma relação jurídica em que o dono do patrimônio passa os seus bens para uma terceira pessoa administrar. Na prática, é uma medida de planejamento patrimonial, que reduz o pagamento de tributos e também favorece a distribuição de herança em vida.
- Atualização antecipada: Prevê a possibilidade de o contribuinte atualizar o valor de seus bens e direitos no exterior para o valor de mercado em 31 de dezembro de 2023 e tributar o ganho de capital pela alíquota de 10%, em lugar dos 15% previstos na legislação vigente.
- Previsão de arrecadação: R\$ 7,05 bilhões em 2024, próximo a R\$ 6,75 bilhões em 2025 e R\$ 7,13 bilhões para 2026.
- Valores aplicados: Mais de R\$ 1 trilhão (equivalente a mais de US\$ 200 bilhões) em ativos pertencentes a pessoas físicas está posicionado no exterior.



Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 28/08/2023

### **GOVERNO ASSINA MP PARA TAXAR 'SUPER-RICOS' E ENVIA PROJETO PARA TRIBUTAR INVESTIMENTOS NO EXTERIOR**

Objetivo da equipe econômica é antecipar parte da arrecadação para 2023 e prever essas novas taxações também no Orçamento de 2024, que vai propor déficit zero nas contas públicas; propostas enfrentam resistência do Congresso

*Por Adriana Fernandes, Bianca Lima e Mariana Carneiro*

BRASÍLIA - Às vésperas da conclusão do Orçamento de 2024, o governo enviou ao Congresso Nacional as propostas que alteram a tributação dos investimentos da parcela mais rica da população - os quais são feitos por meio de fundos exclusivos, com ativos no Brasil, e de fundos offshore, com bens e aplicações no exterior.

As duas propostas preveem uma taxa de 10% para os investidores que quiserem atualizar o valor de seus ativos no País e no exterior ainda em 2023, mas a cúpula da Câmara dos Deputados já avisou ao governo que trabalhará para reduzir essa alíquota, nos dois casos, para 6%.

Segundo apurou o Estadão, a equipe econômica recebeu o recado, mas decidiu enviar os textos no modelo original, para ter gordura para negociar com os parlamentares.

A mudança na tributação dos fundos exclusivos foi enviada por meio de Medida Provisória (MP), que tem vigência imediata e precisa ser aprovada em um prazo de 120 dias - caso contrário, perde a validade. Já a alteração nos fundos offshore foi realizada por meio de Projeto de Lei, conforme acordo negociado na Câmara dos Deputados na semana passada.

Os fundos exclusivos, também chamados de fundos dos "super-ricos", recebem esse nome por serem fechados e terem apenas um cotista, diferentemente dos fundos tradicionais do mercado, abertos a diversos cotistas. Essa modalidade, que prevê um portfólio muito mais personalizado, é direcionada a investidores com patrimônio elevado.

A MP determina cobrança de 15% a 20% sobre os rendimentos desses fundos, que será realizada duas vezes ao ano (o sistema chamado de "come-cotas"), como ocorre com os fundos tradicionais no mercado. Hoje, a tributação dos fundos exclusivos é realizada apenas no resgate do investimento.

O investidor que optar por iniciar o pagamento em 2023, no entanto, será tributado com uma alíquota menor, de 10%. A previsão do governo é arrecadar R\$ 24 bilhões entre 2023 e 2026.

Apenas neste ano, a previsão é levantar R\$ 3,2 bilhões e, dessa maneira, compensar a ampliação da faixa de isenção do Imposto de Renda da Pessoa Física para dois salários mínimos, a qual foi sancionada nesta segunda-feira pelo presidente Lula.

#### **Fundos offshore**

Já o PL dos fundos offshore prevê a possibilidade de o contribuinte atualizar o valor de seus bens e direitos no exterior para o valor de mercado em 31 de dezembro de 2023 e tributar o ganho de capital pela alíquota de 10%, em lugar dos 15% previstos na legislação vigente.

Além disso, o PL propõe a tributação anual de rendimentos de capital aplicado no exterior, com alíquotas progressivas de 0% a 22,5%. Atualmente, o capital investido no exterior é tributado apenas quando resgatado e remetido ao Brasil.

Dados do Ministério da Fazenda apontam que investidores pessoas físicas têm mais de R\$ 1 trilhão em ativos no exterior. Boa parte desses investimentos está aplicada em países considerados paraísos fiscais, que praticam baixa ou nenhuma tributação para facilitar a aplicação do capital estrangeiro.



A proposta, segundo a pasta, tem potencial de arrecadação da ordem de R\$ 7 bilhões em 2024, R\$ 6,7 bilhões em 2025 e R\$ 7,1 bilhões para 2026.

O texto, de acordo com o governo, introduz o conceito de tributação de trusts, algo não tratado na legislação brasileira. Essa modalidade refere-se a uma relação jurídica em que o dono do patrimônio passa os seus bens para uma terceira pessoa administrar. Na prática, é uma medida de planejamento patrimonial, que reduz o pagamento de tributos e também favorece a distribuição de herança em vida.

### **Medidas ‘Robin Hood’**

O objetivo da equipe econômica é de que as novas taxações sejam contabilizadas no Orçamento do ano que vem, que vai prever zerar o rombo nas contas públicas - uma meta ambiciosa e vista com desconfiança por parte do mercado financeiro.

As propostas, que alcançam o andar de cima, apelidadas de “Robin Hood”, encontram resistência dentro do Congresso Nacional, onde parte dos parlamentares tem seus investimentos alocados nesses tipos de aplicação.

Há também a preocupação, por parte das lideranças do Congresso, de que esse tipo de taxação gere uma fuga de investimentos do País, como já ocorreu em outros locais do mundo, reduzindo a eficácia das medidas.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, rebateu as críticas nesta segunda-feira e afirmou que a tributação de fundos exclusivos e offshore é norteadada pela busca por “justiça social” e práticas internacionais. De acordo com o ministro, as mudanças de impostos sobre esses rendimentos “não são coisas de ‘Robin Hood’ nem revanche”.

“Acho que a importância das medidas que estão sendo adotadas é trazer um pouco de justiça social”, declarou Haddad. As declarações ocorreram durante evento de sanção do novo valor do salário mínimo, da criação de uma nova política de valorização do piso e da correção da tabela do Imposto de Renda, no Palácio do Planalto. O evento contou com a presença do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

### **Alíquota em discussão**

Líder do governo na Câmara, o deputado José Guimarães (PT-CE) disse que as alíquotas de tributação dos super-ricos serão objeto de discussão na Câmara. “O projeto vai e a gente negocia as alíquotas lá”, disse Guimarães após o evento.

Na Câmara, o plano é incorporar o conteúdo da MP dos fundos exclusivos no projeto de lei sobre a taxação dos fundos offshore, também enviado pelo Executivo nesta segunda-feira, 28.

O entendimento de Arthur Lira (PP-AL) e de líderes da Câmara é de que a taxação para a atualização dos ativos que já estão aplicados também deverá ser reduzida, dos 10% propostos pela equipe econômica para 6%, como defendem os parlamentares.

A interpretação é de que proposta parecida tramitou em 2021 na Câmara e, após negociação com o setor financeiro, chegou-se a um percentual que foi aceito também entre os políticos. Por isso, este é o número considerado mais provável a prevalecer durante a tramitação.

Nos cálculos apresentados aos deputados, o setor financeiro demonstrou que é possível recolher mais impostos a uma taxa menor, porque menos investidores super-ricos moverão seus recursos para investimentos em outros países.

A ideia é que os 6% sejam aplicados também na atualização do estoque dos fundos offshore, uma vez que as duas propostas serão tratadas no mesmo veículo legal.

Ainda que Lira já tenha sinalizado que o percentual tende a cair na Câmara, o Executivo enviou a proposta com a taxaçoão a 10% para garantir a receita esperada na proposta de Lei Orçamentária que tem que ser enviada ao Congresso até quinta-feira, 31.

A leitura na Câmara é que Haddad e a ministra Simone Tebet (Planejamento) correm contra o tempo para apresentar as medidas arrecadatórias até lá, para que possam ser contempladas no Orçamento de 2024. Depois disso, sabem que a taxaçoão pode e deve mudar durante a tramitaçoão.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/08/2023*

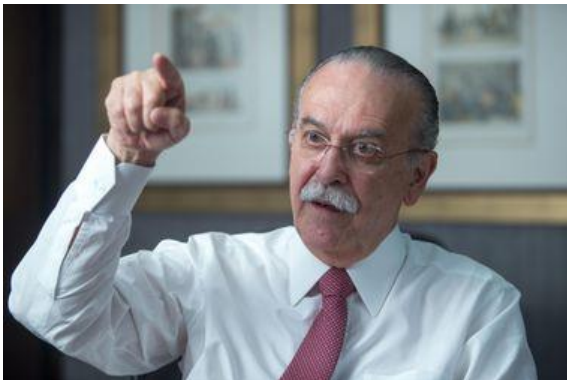
## GOVERNO NÃO TEM FORÇA NO CONGRESSO PARA REVER REFORMAS, DIZ MENDONÇA DE BARROS

Para economista, o que está por trás da resiliência no mercado de trabalho é exatamente a reforma trabalhista

*Por Denise Abarca e Marianna Gualter*

São Paulo - O economista José Roberto Mendonça de Barros, ex-Secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, disse nesta segunda-feira, 28, que o governo não vai conseguir rever as reformas estruturais feitas em gestões anteriores, como a trabalhista e as que envolvem o Banco Central.

“Não vai ter volta atrás nas reformas, por mais que o governo atual queira fazer. Porque o governo não tem força no Congresso. Quando olho notícia da volta do imposto sindical, nem leio porque não é relevante”, disse, em participação no Warren Institutional Day, em São Paulo.



***A terceira reforma a se consolidar é a independência do BC, diz economista Foto: Daniel Teixeira/Estadão***

Porém, a avaliação dele é que o Executivo está forte do ponto de vista econômico. No ajuste fiscal, ele destacou que, no plano federativo, vários Estados melhoraram a gestão das contas, levando o Tesouro até a melhorar algumas notas. “Ficou para trás ideia de que quem faz gestão irresponsável é reeleito”, disse, citando o ex-governador do Espírito Santo Paulo Hartung, segundo o qual “cuidar das contas é cuidar das pessoas”. “Não tem mais espaço para políticas

populistas”, disse Mendonça de Barros.

Em relação à reforma trabalhista, ele ressalta que é o que está por trás da resiliência do mercado de trabalho. Avalia que a população jovem não mais vê o Estado como salvador e não tem como sonho ser funcionário público. “Querem mesmo é empreender”, disse. E emendou que a mudança na dinâmica geracional vai exigir uma nova reforma da Previdência.

“A terceira reforma a se consolidar é a independência do BC”, disse. “É demonstração importante para quem olha o Brasil de fora. Subestimamos a forma como o agente lá fora olha o Brasil”, disse. Destacou ainda a regulação feita pelo BC. “O Pix não é só ganho de produtividade. É ganho na qualidade de vida”, observou.

Agora, resta saber como ficará a reforma tributária que, para o economista, se aprovada, será um “turning point” para o País.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/08/2023*

### RODRIGO PACHECO: BRASIL NÃO PODE SE CONTENTAR EM TER O 'MAIOR IVA DO MUNDO'

Para presidente do Senado, não se pode aceitar um 'cheque em branco' para qualquer tipo de alíquota na reforma tributária

*Por Bruno Luiz e Francisco Carlos de Assis*

São Paulo - O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), defendeu a fixação de limite para alíquota do Imposto sobre Valor Agregado (IVA), discutido na reforma tributária como forma de unificar tributos sobre consumo praticados atualmente. Para ele, não se pode dar "um cheque em branco" em relação ao tema, e o Brasil não deve se contentar em ter "o maior IVA do mundo".

"A fixação de um limite, que pode ser de previsibilidade para setor produtivo e contribuintes, pode ser implementada. Não me parece que tenham países muito além de 25% na nossa alíquota. (Se devemos ter) essa preocupação com ser o país com maior taxa de juros do mundo, não podemos nos contentar em ter o maior IVA do mundo. Não podemos aceitar um cheque em branco para qualquer tipo de alíquota", disse Pacheco durante almoço-debate organizado pelo Lide, nesta segunda-feira, 28, em São Paulo. Pacheco disse, no entanto, que a decisão sobre o teto para o IVA será do relator do projeto no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM).

A equipe econômica tem dito que, quanto mais exceções forem aprovadas no Congresso, mais alta será a alíquota do IVA. Se não houvesse nenhuma exceção e todos pagassem a mesma alíquota, o cálculo é que o imposto ficaria entre 20% e 22%. Mas, apenas com as exceções já aprovadas na Câmara, essa alíquota ficaria entre 25% e 27%.



**Segundo Pacheco, isenção para produtos da cesta básica será mantida no Senado** Foto: Pedro França/Agência Senado

Ao falar sobre benefícios tributários, Pacheco garantiu que o Senado vai manter a isenção de impostos para a cesta básica, aprovada pela Câmara. "Baratear alimentos é uma preocupação na tramitação da reforma tributária. Não deverá ter retrocesso na reforma quanto à isenção da cesta básica", afirmou.

O presidente do Senado garantiu também que não haverá "retrocessos" para as micro e pequenas empresas na proposta discutida na Casa. Ele disse ainda que o prazo de transição para aplicação do novo sistema tributário, discutido na Câmara, é "razoável", mas pode sofrer modificações durante a tramitação no Senado.

O presidente do Senado pregou equilíbrio entre os Poderes, afirmou que o Legislativo também estimula a "insegurança jurídica" no Brasil e disse que Judiciário e Executivo terão de respeitar as novas regras para tributação chanceladas pelo Congresso. "Isso se aplica ao Poder Executivo desde todas as instâncias do Poder Judiciário, para que possamos ter um sistema tributário simplificado e que possa estar insuscetível a questionamentos que comprometam a hignidez do processo."

Pacheco lembrou que uma sessão será feita pela Casa nesta terça-feira para ouvir demandas dos governadores em relação à reforma. Com isso, o presidente pretende construir consensos sobre questões polêmicas do texto aprovado na Câmara, como a distribuição de recursos do Fundo de Desenvolvimento Regional e do Conselho Federativo que vai centralizar a arrecadação do IVA. "Os governadores ou seus vices poderão fazer sugestões e contribuições à reforma tributária. Amanhã vamos ter afirmação de governadores sobre a perda de gestão de impostos", explicou.

Também presente no evento, o relator da reforma no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM), disse que busca "princípio da transparência" no texto e criticou as contribuições tributárias. "Desde a

Constituição de 1988, se criou um sistema tributário embasado em contribuições. Esse sistema tributário embasado em contribuições distorceu o arcabouço tributário”, disse.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/08/2023*

## REFORMA TRIBUTÁRIA: SP E SEUS MUNICÍPIOS PERDERIAM R\$ 35 BI SE NÃO HOUVESSE PRAZO DE TRANSIÇÃO

Estimativa é de estudo do Ipea sobre os impactos distributivos da mudança; para economista, Estado tem potencial de aumentar arrecadação por ter um grande parque industrial

*Por Adriana Fernandes*

BRASÍLIA - Caso não houvesse um prazo de transição e a reforma tributária fosse imediatamente implantada, o Estado de São Paulo e seus municípios poderiam ter uma perda de R\$ 35 bilhões de arrecadação do novo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS).

A conta considera as receitas do governo do Estado e de todos os seus 645 municípios. Os dados fazem parte de estudo do Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (Ipea) sobre os impactos distributivos da reforma. O texto da reforma já foi aprovado na Câmara e agora tramita na Senado. O IBS vai unir o ICMS, dos Estados, e o ISS, dos municípios.

Segundo as simulações feitas, os municípios perderiam R\$ 23 bilhões, e o Estado, R\$ 12 bilhões. Os dados mostram que 480 cidades de São Paulo ganham, e outras 165 perdem com a mudança.

Para o economista Sergio Gobetti, do Ipea, os R\$ 12 bilhões de perda para o Estado de São Paulo “são pouco relevantes” frente à perspectiva de um potencial de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) maior, um ambiente mais produtivo e o fim da chamada guerra fiscal.



***Perda para a Prefeitura de São Paulo estimada por Ricardo Nunes, de R\$ 17 bilhões, só ocorreria se não houvesse período de transição na reforma, diz economista do Ipea Foto: Governo do Estado de SP/Divulgação***

Os valores de perda não consideram a possibilidade de um crescimento adicional por conta do impacto da reforma no crescimento.

Para Gobetti, o Estado tem potencial de aumentar a arrecadação com a reforma porque tem um grande parque industrial, setor que será beneficiado pela aprovação da proposta no Congresso.

O economista comentou ainda a declaração do prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes, que estimou uma perda de R\$ 17 bilhões com a mudança. Segundo ele, essa perda ocorreria se não houvesse um período de transição, o que não é o caso. A reforma prevê uma transição de 50 anos.

“Com a transição e num cenário moderado, São Paulo é uma das cidades que chegaria ganhando ao final da reforma”, disse.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/08/2023*

### SHELL PÕE O PÉ NO ACELERADOR E VENCE O VALOR 1000 NO SETOR DE PETRÓLEO E GÁS

Receita líquida tem crescimento de 26,7% e puxa investimentos em projetos de inovação, transição energética e P&D

Por Jacílio Saraiva, para o Valor



**A Shell Brasil detém 40 contratos e responde por 13% da produção global da marca em petróleo e gás — Foto: Julio Bittencourt/Valor**

A Shell aproveitou o ano para pisar no acelerador. O arranque aparece nos números de faturamento, que puxam investimentos em projetos de inovação e transição energética. Depois de dobrar o valor da receita líquida entre 2020 e 2021, de R\$ 26,1 bilhões para R\$ 48,3 bilhões, salto que a consagrou como campeã do setor de petróleo e gás do Valor 1000, a companhia avançou 26,7% em 2022, alcançando R\$

61,2 bilhões, e repete o feito, como a vencedora no ranking do setor.

Há um ano, o executivo Cristiano Pinto da Costa, que acabava de assumir a presidência da Shell Brasil, atribuiu o crescimento da receita ao aumento da produção e ao ganho de eficiência, além do preço internacional do petróleo, em alta em 2021. Hoje, depois de pouco mais de 12 meses na principal cadeira da multinacional anglo-holandesa no Brasil, Pinto da Costa aponta a necessidade do crescimento contínuo da competitividade como um diferencial. “À medida que a demanda global por energia cresce e a briga por capital no mundo é forte, nossas decisões de investimentos precisam ser eficientes”, diz.

A mensagem do presidente indica um bom ano para as petroleiras, ainda que cercadas por um cenário global desafiador. A despedida de 2022 deu-se com uma alta global no preço do petróleo – a commodity encerrou o período acumulando ganhos: o Brent (referência mundial) saltou 21,1%, enquanto o WTI (padrão norte-americano) subiu 12,8%. Foram os maiores valores para ambos desde 2013, quando o barril alcançou US\$ 109,95 e US\$ 98,17, respectivamente.

Apesar dos números maiores, os preços do último pregão de 2022, em dezembro, terminaram bem longe dos mais de US\$ 120 por barril, registrados durante o pico da crise da guerra na Ucrânia. Em fevereiro de 2022, a primeira investida da Rússia contra Kiev causou uma disparada repentina nos preços de energia. O barril chegou a US\$ 140 em meio às incertezas das consequências da invasão russa.



**Cristiano Pinto da Costa, da Shell: foco em hidrogênio verde — Foto: Fernando Souza/Divulgação**

No Brasil, a Shell espera aproveitar um momento decisivo na indústria para multiplicar as oportunidades de negócios. “Assumir a presidência em um momento de transição energética é a maior responsabilidade da minha carreira”, diz Pinto da Costa. “Manter a relevância do Brasil para a Shell em upstream [exploração e produção de petróleo e gás natural] continuará sendo um objetivo”, afirma o executivo.

“O outro é fazer decolar diversas áreas de negócio, como hidrogênio e solar, buscando gerar um impacto positivo na vida das pessoas, dentro e fora da companhia”, ressalta Pinto da Costa, que entrou na Shell como estagiário em 1996 e seguiu carreira internacional na corporação por 18 anos,





em divisões como gás integrado e trading, até voltar ao Brasil em 2018, a fim de gerenciar os ativos do pré-sal.

As metas traçadas por Pinto da Costa em 2022, nas primeiras semanas de gestão, já mostram reflexos em 2023. Desde o início do ano, a companhia deslança projetos voltados para parcerias estratégicas, inovação e transição energética.

Em julho, assinou um contrato de partilha de produção do bloco Sudoeste de Sagitário, na bacia de Santos, arrematado pela companhia em dezembro de 2022, no primeiro ciclo de oferta da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Em um consórcio formado pela Petrobras como operadora, com participação de 60%, e a Shell Brasil com 40%, as empresas assumiram o compromisso de investir em pesquisa e desenvolvimento (P&D) e exploração do novo bloco.

Com o bloco Sudoeste de Sagitário, a Shell Brasil passa a deter cerca de 40 contratos de óleo e gás no país – já responde por 13% da produção global da marca em petróleo e gás. A região da bacia de Santos (SP) tem mil quilômetros quadrados e um “elevado potencial” para descobertas de petróleo e gás, segundo a ANP. No segmento de águas profundas, a empresa apresenta produção diária de aproximadamente 350 mil barris de óleo equivalente.

Na esteira do pré-sal, também celebrou, em abril, um acordo com a Petrobras e o Senai Cimatec para a criação de um laboratório de desenvolvimento de produção. A intenção é que a unidade, em construção no Polo Industrial de Camaçari, na Bahia, viabilize condições operacionais semelhantes ao pré-sal brasileiro para avaliar a performance de novas soluções, antes que sejam utilizadas em campo.

“A criação dessa infraestrutura vai permitir avançar, de forma rápida e confiável, no desenvolvimento de tecnologias na área de poços, permitindo testar equipamentos e sistemas que hoje não podem ser realizados no país. Além disso, o laboratório pode ser um vetor para fortalecer a pesquisa e a inovação nacional”, diz Olivier Wambersie, diretor de tecnologia e P&D da Shell Brasil. A previsão é que o laboratório comece a operar em 2024.

Na área de gás, a Shell Energy, marca da Shell responsável também por produtos de eletricidade, ambientais e energia renovável, planeja ampliar a oferta flexível do combustível com acordos de curto e médio prazos. O modelo oferece a possibilidade de customização de contratos e de fornecimento em até um dia, segundo a empresa. A Shell é considerada a maior produtora privada de gás natural do país.

A Shell Energy foi lançada no país como comercializadora de energia em 2017. Desde então, avança em transporte e fornecimento, em vários setores. Na área de solar, firmou com a metalúrgica Gerdau um projeto de construção de um parque em Minas Gerais, com capacidade de 260 megawatts no pico (MWp). Metade da força gerada será para a fabricante de aço e o restante negociado no mercado livre de energia elétrica. No ano passado, assinou com o governo mineiro um protocolo de intenções para investir US\$ 1,5 bilhão em usinas solares.

O hidrogênio verde também está no radar da companhia. Em maio, a Shell Brasil selou com o porto do Açú, instalado em São João da Barra, no norte fluminense, um memorando de entendimento para o desenvolvimento conjunto de uma planta-piloto de geração no terminal. A unidade, que deve ficar pronta em 2025, terá capacidade inicial de 10 megawatts (MW), podendo chegar a 100 MW, obedecendo ao plano de expansão. No lançamento do projeto, o grupo destacou que o movimento é parte de uma jornada rumo à redução da pegada de CO2 nos negócios, em linha com as metas do Acordo de Paris.

A inovação no setor de transição energética não deve parar. Em 2023, de acordo com o diretor Wambersie, a expectativa é aplicar US\$ 100 milhões na área de inovação e, em breve, destinar 30% dos recursos de P&D para avançar neste processo.

Na avaliação de Luís Pontes, sócio da consultoria EY para energia e recursos naturais, aumenta a preocupação do segmento de petróleo e gás com as perspectivas de descarbonização. “A despeito das preocupações macroeconômicas e incertezas globais, há um consenso no setor sobre a necessária descarbonização das operações”, avalia. “Isso tem acelerado investimentos que transformam as empresas, antes vistas apenas como produtoras de óleo e gás, em companhias de energia, em um sentido muito mais amplo”, declara.

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 28/08/2023*

## GLEISI RECHAÇA DIVISÃO DO MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO E DEFENDE BOLSA FAMÍLIA DENTRO DA PASTA

Presidente do PT também reage a cobranças de Lira pelo avanço da reforma administrativa  
*Por Renan Truffi e Fabio Murakawa, Valor — Brasília*



**Presidente nacional do PT, deputada federal Gleisi Hoffman — Foto: Paulo Sérgio/Câmara dos Deputados**

A presidente nacional do PT, deputada federal Gleisi Hoffman, criticou nesta segunda-feira (28) as especulações sobre uma possível divisão do Ministério do Desenvolvimento Social (MDS), que ganhou força nos últimos dias como parte da minirreforma ministerial destinada a abrigar o Centrão na Esplanada.

Segundo uma fonte do Palácio do Planalto, a ideia é que o ministério seja fracionado, destinando parte da pasta que cuida da área de assistência social ao deputado André Fufuca (PP-MA). Já o atual ministro do Desenvolvimento Social, Wellington Dias, continuaria à frente do programa Bolsa Família e de outras ações de combate à fome. De acordo com esse interlocutor, no entanto, o martelo ainda não foi totalmente batido.

Sobre isso, a presidente do PT demonstrou contrariedade. "Contemplar o PT é manter o Bolsa Família no MDS, onde está [atualmente] e com quem está [ministro Wellington Dias]", disse Gleisi, ao defender a permanência do atual titular da pasta no cargo.

Lula deve definir essas mudanças antes de viajar ao Piauí, na quinta-feira (31), quando lançará o programa Brasil Sem Fome, justamente ao lado do atual titular do MDS, o petista Wellington Dias.

De volta de uma viagem de uma semana à África, Lula se encontrou na manhã desta segunda-feira, no Palácio da Alvorada, com os ministros Rui Costa (Casa Civil), responsável pela coordenação dos ministérios, e Alexandre Padilha (Relações Institucionais), chefe da coordenação política do governo. Mas, de acordo com interlocutores, a reunião não girou em torno somente da reforma ministerial. Eles trataram também de "questões de agenda".

Outro tema na mesa de Lula é o ministério que será concedido ao Republicanos, que indicou o deputado Sílvio Costa Filho (PE) para a Esplanada. A tendência hoje mais forte é que ele vá para o Ministério de Portos e Aeroportos ou para o de Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI). Uma outra opção, ainda na mesa, é que Costa Filho vá para o lugar de Ana Moser, no Ministério dos Esportes.

A preferência do Republicanos é para o primeiro, o que seria estratégico até mesmo para aplacar a resistência do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, ex-ministro do governo Jair Bolsonaro que chegou a ameaçar deixar a legenda caso aceitasse um ministério de Lula. Ao abocanhar Portos e Aeroportos, e por consequência o controle do Porto de Santos, o Republicanos tiraria do cargo Márcio França (PSB), um rival local de Tarcísio.

O presidente nacional do partido, deputado Marcos Pereira (SP), manifestou ao Planalto sua preferência pela pasta.

Márcio França, por sua vez, também conversou com Lula e deixou claro sua preferência em permanecer onde está. Na conversa, no entanto, ele disse que não criaria problemas para o presidente, caso fosse deslocado para o MCTI, cuja titular é Luciana Santos (PCdoB).

No Planalto, a visão é que, do ponto de vista dos deputados do Republicanos, o MCTI não seria uma opção ruim, por conta da capacidade de assimilação de emendas da pasta. O mesmo, em relação às emendas, vale para os Esportes. Essa é a preferência do governo, mas a decisão tampouco ainda está tomada. "Mas é preciso ver como o Marcos Pereira receberia [essa oferta]", ponderou um interlocutor.

### **Reforma administrativa**

Gleisi também reiterou seu posicionamento contrário à reforma administrativa que, segundo ela, representa "a criminalização do serviço público". "A reforma administrativa é a criminalização do serviço público, ainda mais com o Estado destruído. [Cerca de] 70% dos servidores públicos não ganham altos salários. [Se quer fazer] vamos focar então no Judiciário", disse a presidente do partido.

Apesar da resistência do PT à reforma, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), afirmou recentemente que o governo Luiz Inácio Lula da Silva terá que discutir a reforma administrativa se continuar com problemas para fechar as contas e com alto déficit primário. A pauta de mudanças no funcionalismo também foi endossada no fim de semana pelo presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto.

Lira disse que sempre se falou em fazer quatro reformas (trabalhista, tributária, previdenciária e administrativa) e que o país não pode prescindir da última. Segundo ele, o texto está pronto e maduro para ser votado porque não afeta os atuais servidores, apenas os novos. Ele também criticou a estratégia do governo de debater aumento dos impostos sobre a renda enquanto ainda não está concluída a tramitação da reforma dos tributos sobre o consumo.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/08/2023*

### **TERMINAIS DE CONTÊINER ESTÃO PERTO DO LIMITE**

Situação é mais crítica no maior porto do país, onde um navio precisa esperar cerca de 18 horas para atracar, o dobro do prazo de 2019; Autoridade Portuária de Santos nega haver saturação

*Por Taís Hirata — De São Paulo*

A infraestrutura portuária para contêineres no Brasil está perto do limite, segundo empresas de navegação e especialistas. Estudo do Centronave, entidade que reúne companhias como Maersk, MSC e CMA CGM, indica que, já neste ano, a demanda deve superar a capacidade operacional - que corresponde a 70% da capacidade total dos terminais. Hoje, um navio espera, em média, 18 horas para atracar em Santos (SP), o dobro do prazo em 2019, de acordo com os armadores. A Autoridade Portuária de Santos, por sua vez, nega haver saturação.

As companhias de navegação, responsáveis pelo estudo, e especialistas defendem o leilão do STS 10, terminal no Porto de Santos, que ampliaria a capacidade e no qual as empresas têm interesse.

Na avaliação de Roberto Levier, da FGV, o receio de um gargalo se dá principalmente porque a expansão da capacidade leva tempo. "O governo está atrasado para fazer o leilão do STS 10. Há risco de vermos o tempo de espera dos navios crescer quando o Brasil elevar sua demanda. Isso é custo adicional para a indústria."

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/08/2023*

## SETOR MARÍTIMO VÊ TERMINAIS DE CONTÊINERES PERTO DO LIMITE

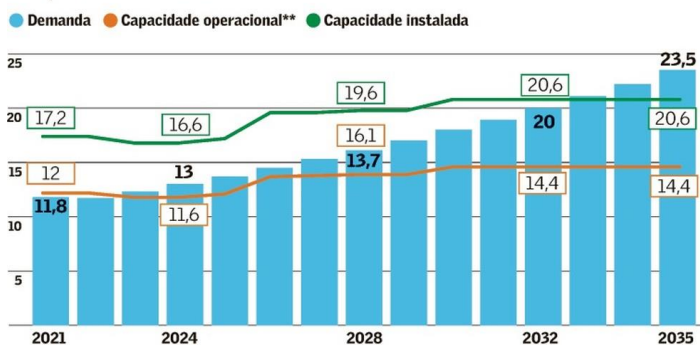
Grupos de navegação e especialistas apontam gargalo em terminais, em especial em Santos; companhia docas nega saturação

Por Taís Hirata — De São Paulo

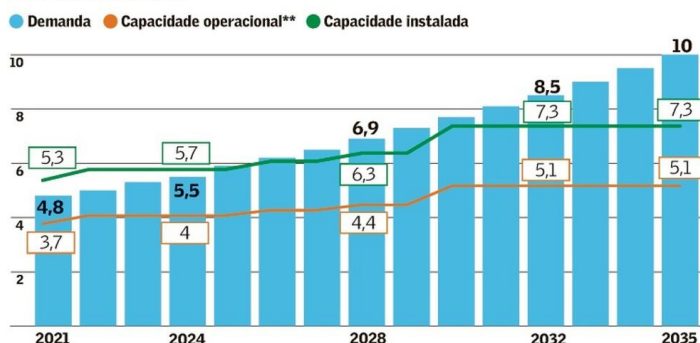
### Capacidade versus demanda

Empresas apontam situação de limite nos terminais de contêineres

#### Nos portos brasileiros\*



#### No Porto de Santos\*



### 499.200 TEUs

é a perda potencial de carregamento por ano em Santos, devido a restrições de calado, nas rotas Santos-Ásia, Santos-Europa e Santos-Mediterrâneo, segundo cálculo do Centronave

### US\$ 20,6 bilhões

é a estimativa, em valor, dessa perda, em importações e exportações

Fonte: Centronave \*Premissas: crescimento orgânico da carga de 5,5% ao ano, sem STS 10, sem Itajaí, inclusão do Porto de Imetame (ES), aumento da capacidade da BTP conforme EVTEA, aumento da capacidade da Santos Brasil e DPW em 2030. \*\*70% da capacidade instalada, limite em que operação deixa de ser eficiente, segundo OCDE

Santos, a taxa de ocupação dos berços em 2022 ficou acima do nível considerado adequado pela OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), de cerca de 65%.

No ano passado, na Santos Brasil, a média foi de 66%, com picos mensais de 76%; na BTP, a média ficou em 71%, com picos de 84%; e, na DP World Santos, a média foi de 69%, com picos de 77%, indica o levantamento.

Segundo especialistas, a situação em 2022 foi impactada por problemas logísticos excepcionais, decorrentes da pandemia, em especial no primeiro semestre. Em 2023, a percepção é de que o efeito já se encerrou. Porém, as filas persistem, afirma Loureiro.

As empresas de navegação, responsáveis pelo estudo, têm defendido a realização do leilão do STS 10, um grande terminal de contêineres no Porto de Santos, que ampliaria essa capacidade de forma significativa – e no qual as companhias têm interesse.

**“A espera para um navio atracar em Santos chega a cerca de 20 horas”**

— Cláudio Loureiro

A infraestrutura portuária de contêineres no Brasil está próxima ao limite, segundo empresas de navegação e especialistas ouvidos pelo Valor. Estudo do Centronave, associação que reúne companhias como Maersk, MSC e CMA CGM, indica que, em 2023, a demanda de cargas do país já deve superar a capacidade operacional (que corresponde a 70% da total) dos terminais.

Em Santos, a situação é mais crítica. No principal porto do país, a demanda de contêineres já alcançou o limite operacional em 2019. Em 2025, há possibilidade de o volume de cargas superar a capacidade instalada total, segundo a projeção das empresas.

“A espera média para um navio atracar em Santos é enorme, isso significa aumento no custo logístico. Há uma situação grave de perda de janela dos navios. Em outros locais do país isso tem ocorrido, mas em Santos é mais grave”, afirma Cláudio Loureiro, diretor-executivo da associação.

Hoje, um navio precisa esperar cerca de 18 horas para atracar em Santos – o dobro do prazo de 2019, que era de 8,9 horas, em média, segundo as empresas.

A fila de navios se explica pela alta ocupação dos terminais, aponta o Centronave. Nos três principais terminais de contêineres em



A licitação foi alvo de disputa em 2022, com operadores “bandeira branca” criticando a possibilidade de as empresas de navegação participarem do leilão, sob acusação de possível abuso de poder, devido à verticalização dos grupos – o que elas negam. O embate, assim como a discussão de privatização do porto de Santos, travou o avanço do leilão.

No atual governo, o projeto do STS 10 foi colocado na geladeira. O governo tem dito que está reavaliando os estudos, possivelmente para licitar área menor do que a inicialmente prevista. Procurado, o Ministério de Portos e Aeroportos não se manifestou.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) nega que haja saturação dos terminais de contêineres. A APS diz que hoje a capacidade ocupada é de pouco mais de 50%, e que “até 2030, as atuais condições atendem perfeitamente o movimento e o crescimento previsto”.

A Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) afirmou que estudos realizados no fim do ano passado em Santos “apontam que os terminais de contêineres apresentavam alta demanda e movimentação crescente”. A agência destacou que há 28 processos de arrendamentos portuários em andamento - nem todos eles de contêineres – e destaca o do porto de Itajaí (SC), com leilão previsto para 2024.

A preocupação quanto à capacidade para contêineres, em especial em Santos, não se restringe às empresas de navegação. Especialistas do setor também compartilham da visão.

Em 2019, um estudo da Solve Shipping já apontava esse risco. “A situação piorou. O problema já existia antes e foi escancarado na pandemia. Agora voltamos às condições normais, com crescimento, e já temos alguns terminais acima do limite”, diz o sócio da consultoria, Leandro Barreto.

Na avaliação de Roberto Levier, coordenador do MBA em Gestão Portuária da FGV, o temor de gargalo se dá principalmente porque a expansão da capacidade leva tempo. “O governo está atrasado para fazer o STS 10. Depois do leilão, o ganhador ainda vai ter que aprovar projetos, obter licenças, iniciar as obras, encomendar equipamentos. Isso leva tempo.”

Casemiro Tércio Carvalho, ex-presidente da APS (em 2019 e 2020) e sócio da 4 Infra, destaca a necessidade de a infraestrutura chegar antes da demanda. Além disso, ressalta a importância de o porto de Santos se tornar um “hub”, o que significa ampliar a movimentação, com mais carga de transbordo. “O Brasil precisa de um porto de referência, e é natural que seja Santos. Para isso, é preciso ampliar a capacidade.”

Já a ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), que reúne empresas como Santos Brasil, DP World e Ecoporto, e que tem sido a maior crítica às empresas de navegação, nega os gargalos. “Nos mais de 12 associados do setor de contêineres, a ocupação está abaixo de 50%”, diz o presidente, Jesualdo Conceição Silva. Ele afirma que a Santos Brasil está com ociosidade acima de 37% e, com os investimentos em curso, a taxa subirá para 55%.

Para além da capacidade dos terminais, o Centronave também aponta gargalos ao mar, em especial no Porto de Santos. O problema é a profundidade do canal de acesso, de 14,5 metros, que não é suficiente para receber os maiores navios do mercado global.

As embarcações mais novas em produção no mundo têm capacidade de até 24 mil TEUs (contêineres de 20 pés). Hoje, o Brasil recebe navios de até 11,5 mil TEUs. O próximo passo seria receber aqueles de 13 mil TEUs a 16 mil TEUs, com 366 metros.

Porém, as empresas de navegação se queixam de que em Santos nem mesmo as embarcações de 11,5 mil TEUs conseguem operar com capacidade plena, devido a restrições de profundidade.

O cálculo da entidade é que, por ano, deixa-se de transportar cerca de 500 mil TEUs no Porto de Santos devido a essas restrições, considerando rotas para Ásia, Europa e Mediterrâneo. Em valor, isso significa perda anual de US\$ 20,6 bilhões, entre importação e exportação, estima a associação.

Sobre o tema, a APS diz que está em fase de estudos técnicos para o aprofundamento do canal. A companhia docas informa que apresentará o edital para o serviço de aprofundamento para 16 metros no final de 2024, após o respectivo licenciamento ambiental. Já o aprofundamento para 17 metros deve ser atingido em 2030, com possibilidade de antecipação, que está em estudo.

A Antaq afirma que irá fiscalizar os investimentos da APS. O ministério não se pronunciou também sobre esse tema.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/08/2023*

## DIVIDIR MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL GANHA FORÇA EM NEGOCIAÇÃO DA REFORMA MINISTERIAL

investimento que o Valor faz na qualidade de seu jornalismo.

Espera-se que Lula tome uma decisão antes de viagem ao Piauí com o titular da pasta, na quinta-feira

*Por Fabio Murakawa, Renan Truffi e Murillo Camarotto, Valor — Brasília*



**Wellington Dias, ministro do Desenvolvimento Social — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil**

A divisão do Ministério do Desenvolvimento Social (MDS) ganhou força nos últimos dias, como parte da minirreforma ministerial destinada a abrigar o Centrão na Esplanada dos Ministérios. Segundo uma fonte do Palácio do Planalto, Lula deve definir as últimas mudanças antes de viajar ao Piauí, na quinta-feira, quando lançará o programa Brasil Sem Fome ao lado do atual titular do MDS, o petista Wellington Dias.

Esse interlocutor do presidente confirmou ao Valor que a parte da pasta que cuida da área de assistência social deve ficar com o deputado André Fufuca (PP-MA). Por outro lado, Dias continuará à frente do programa Bolsa Família e de outras ações de combate à fome.

Assim, o Ministério do Desenvolvimento Social seria dividido em duas partes, possivelmente batizadas de Ministério da Ação Social e Ministério de Combate à Fome, nomes ainda hipotéticos. Segundo esse interlocutor, no entanto, o martelo ainda não foi batido.

De volta de uma viagem de uma semana à África, Lula encontrou-se na manhã dessa segunda-feira no Palácio da Alvorada com os ministros Rui Costa (Casa Civil), responsável pela coordenação dos ministérios, e Alexandre Padilha (Relações Institucionais), chefe da coordenação política do governo.

Segundo interlocutores, no entanto, a reunião não girou em torno somente da reforma ministerial. Eles trataram também de “questões de agenda”.

O plano para incluir o MDS na negociação com o Centrão começou a ser costurado há pelo menos dois meses, como informou o Valor em junho. A ideia, no entanto, ainda enfrenta resistência de aliados de Lula.

Nessa segunda-feira, a presidente do PT, deputada Gleisi Hoffmann (PR), criticou a ideia de desmembrar a pasta como parte da negociação com o bloco político.



**“Contemplar o PT é manter o Bolsa Família no MDS, onde está [atualmente] e com quem está [ministro Wellington Dias]”, disse Gleisi em cerimônia no Palácio do Planalto.**

Além do Bolsa Família, outro programa que poderia deixar o MDS é o Benefício de Prestação Continuada (BPC), importante política pública que destina um valor mensal para idosos e pessoas com deficiência em situação de baixa renda. A ideia também não é consenso na articulação política do Palácio do Planalto.

Outra questão na mesa de Lula é o ministério que será concedido ao Republicanos, que indicou o deputado Silvio Costa Filho (PE) para a Esplanada.

A tendência hoje mais forte é que ele vá para o Ministério de Portos e Aeroportos ou para o de Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI). Uma outra opção, ainda na mesa, é que Costa Filho vá para o lugar de Ana Moser, no Ministério dos Esportes.

A preferência do Republicanos é para o primeiro, o que seria estratégico até mesmo para aplacar a resistência do governador Tarcísio de Freitas, ex-ministro do governo Jair Bolsonaro que chegou ameaçar deixar a legenda caso aceitasse um ministério de Lula.

Ao abocanhar Portos e Aeroportos, e por consequência o controle do porto de Santos, o Republicanos tiraria do cargo Márcio França (PSB), um rival local de Tarcísio.

O presidente nacional do partido, deputado Marcos Pereira (SP), manifestou ao Planalto sua preferência pela pasta.

Márcio França, por sua vez, também conversou com Lula e deixou claro para o presidente sua preferência em permanecer onde está. Na conversa, no entanto, ele disse que não criaria problemas caso fosse deslocado para o MCTI, cuja titular é Luciana Santos (PCdoB).

No Planalto, a visão é a de que, do ponto de vista dos deputados do Republicanos, o MCTI não seria uma opção ruim, por conta da capacidade de assimilação de emendas da pasta. O mesmo, em relação às emendas, vale para os Esportes. Essa é a preferência do governo, mas a decisão tampouco ainda está tomada.

“Mas é preciso ver como o Marcos Pereira receberia [essa oferta]”, ponderou um interlocutor.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 28/08/2023**

## **LULA DEVE ENCERRAR 'NOVELA' DA REFORMA MINISTERIAL E DAR PASTAS AO CENTRÃO NESTA SEMANA**

Presidente retorna da África e decidirá nos próximos dias que ministérios serão ocupados pelo PP e o Republicanos na Esplanada

**Por Fabio Murakawa e Julia Lindner — De Brasília**

De volta de uma viagem à África, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) deve finalmente concluir nos próximos dias a reforma ministerial destinada a ampliar o espaço do Centrão no governo. A expectativa de ministros e aliados próximos é que as mudanças sejam anunciadas nesta semana, conforme Lula teria prometido ao presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e ao presidente do Republicanos, deputado Marcos Pereira (SP), na semana passada. Encerraria-se, assim, uma novela que já se estende por mais de três meses.

Com Lula ausente, ainda não havia sido batido o martelo sobre que pastas vão para PP e Republicanos. Há, porém, indicações de que o Ministério do Desenvolvimento Social (MDS) deve ser mesmo dividido. Pelo desenho pensado no Palácio do Planalto, o Bolsa Família e o Benefício de Prestação Continuada (BPC) continuariam sob o petista Wellington Dias. Já o futuro ministro André



Fufuca (PP-MA), indicado pelo Centrão, ocuparia uma pasta com controle de ações de assistência social e todas as demais ações do MDS.

A ideia encontra resistência na militância petista, mas no Planalto a sensação é de que não há alternativa diante da insistência do PP em ocupar um ministério com grande orçamento e capilaridade. O partido de Lira deve ganhar também a prerrogativa de assumir a presidência da Caixa, com a iminente demissão de Rita Serrano.

***Lula: retorno do presidente ao Brasil volta a mobilizar aliados em torno da esperada minirreforma ministerial — Foto: Ricardo Stuckert/Presidência da República***

Segundo interlocutores do governo, a lógica por trás das demandas das duas legendas é ocupar ministérios que possam abrigar um grande volume de emendas parlamentares, visando inflar os cofres das prefeituras para as eleições municipais de 2024.

Auxiliares de Lula defendem que o Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), hoje chefiado por Luciana Santos (PCdoB), fique com o Republicanos. Mas o partido insiste em tomar para si o Ministério de Portos e Aeroportos. Já está definido que o representante da legenda na Esplanada será o deputado Sílvio Costa Filho (PE).

***“Ele [Fávaro] não é da cota do Lira. Dentro do PSD, a força do Lira é zero”***

— Otto Alencar

Ocupar o Ministério de Portos e Aeroportos é estratégico para o Republicanos. Além da grande capacidade de receber emendas parlamentares, a pasta é capitaneada atualmente por um rival político do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos). O ministro Márcio França (PSB) tem sua base política em Santos, onde fica o maior porto brasileiro, e sair do ministério representaria uma grande derrota para ele e a sua legenda, que com o vice-presidente Geraldo Alckmin compôs a chapa vitoriosa de Lula na eleição do ano passado.

O futuro Ministério de Micro e Pequenas Empresas deverá mesmo ser criado e chegou a ser oferecido ao Republicanos, mas não empolgou. O Ministério dos Esportes, hoje comandado por Ana Moser, também está na mesa de negociação, mas não é a opção preferida do partido.

Na iminência de mudanças na Esplanada, parlamentares do PSD organizaram um movimento para respaldar o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, que se tornou alvo de críticas do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e de alas do Centrão. A legenda também ocupa as pastas de Minas e Energia, com Alexandre Silveira, e da Pesca, com André de Paula.

O líder do PSD no Senado, Otto Alencar (BA), organizou um encontro entre os três ministros da sigla e a bancada do Senado, na terça-feira (22). O líder do PSD na Câmara, Antonio Brito (BA), também participou da reunião para representar os deputados. Na ocasião, Otto afirmou aos presentes que o intuito era “deixar bem claro que o partido está fechado com os três ministros”.

Ao Valor, o senador baiano disse que não há possibilidade de Fávaro perder o posto.

“Sem chance. Ele tem todo apoio do partido”, reagiu o parlamentar. “A bancada, de forma unânime, reforçou o apoio pela permanência de todos os ministros. Todos foram referendados.”



“Fávaro pode ter se desentendido com o presidente da Câmara, espero que o desentendimento seja sanado, mas ele [ministro] não é da cota do presidente da Câmara. Dentro do PSD, a força do Lira é zero”, declarou Otto.

Fávaro tem sido criticado nos últimos meses por Lira e integrantes do Centrão por ter utilizado R\$ 127 milhões do antigo orçamento secreto para o Mato Grosso, seu Estado. A postura também gerou críticas internamente no Palácio do Planalto, que tem evitado mexer nesses valores.

Em julho, o ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, tentou buscar uma saída para que a quantia empenhada pelo Ministério da Agricultura fosse anulada mesmo que contra a vontade de Fávaro.

Em uma das tentativas, Padilha recorreu à ministra do Planejamento, Simone Tebet, para que sua pasta suspendesse a ação, mas ela se recusou por entender que não seria da sua competência. Desde então, o impasse seguiu sem solução.

Auxiliares de Lula confirmam que a insatisfação de Lira com relação a Fávaro já acendeu um alerta no Planalto. Mas dizem que em nenhum momento o presidente da Câmara reivindicou a pasta e que a demissão do ministro da Agricultura não está sendo cogitada.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 28/08/2023*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### WÄRTSILÄ FORNECERÁ GERADORES E EQUIPAMENTOS PARA PROPULSÃO ELÉTRICA DO NAVIO POLAR

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 28/08/2023 - 22:57*



#### Arquivo/Divulgação

*Fabricante foi selecionada pelo estaleiro Jurong Aracruz, que construirá navio para a Marinha do Brasil, com previsão de entrega em 2025*

A Wärtsilä fornecerá geradores e equipamentos para propulsão elétrica do navio de apoio Antártico (NAPANT), em construção para a Marinha do Brasil. O navio polar (NPo) Almirante Saldanha está sendo construído no Estaleiro Jurong Aracruz (EJA), no Espírito Santo. O pedido foi feito pelo estaleiro

construtor, que integra a sociedade de propósito específico (SPE) ‘Polar 1’. O equipamento da Wärtsilä está previsto para ser entregue ao estaleiro no começo de 2024 e o navio tem previsão de ser entregue até o final de 2025.

O escopo da encomenda à Wärtsilä inclui três grupos geradores a diesel, um sistema de conversão de energia diesel-elétrico e dois sistemas de propulsão de proa (bow thrusters), além do sistema de gerenciamento de energia. De acordo com a fabricante, a solução de baixa emissão otimiza o desempenho, aliando alta redundância e disponibilidade, que é resultado dos intervalos mais longos entre as revisões e ao consumo mais baixo de combustível.

“Embarcações especializadas exigem desempenho superior e estamos confiantes de que as soluções selecionadas atenderão a esse requisito”, disse o gerente de projeto do NPo no EJA, Maicon Batista Pinto. Ele acredita que a experiência da fabricante em tecnologia naval contribuirá para a entrega de sistemas e produtos de qualidade confiabilidade.

O gerente-geral de vendas da área marítima da Wärtsilä, Simon Riddle, destacou que a solução foi otimizada para fornecer mais eficiência para as operações da força naval do Brasil. Ele acrescentou que esta eficiência também reduzirá emissões, em linha com a estratégia de sustentabilidade. “Estamos orgulhosos de que o Jurong tenha depositado sua confiança na Wärtsilä para ser o fornecedor desta ampla solução para o navio de apoio Antártico”, comentou Riddle.

A força naval avalia que o navio polar é estratégico para manter a presença brasileira no continente Antártico e garantir a continuidade das pesquisas científicas realizadas no Comandante Estação Antártica de Ferraz. As principais especificações da embarcação incluem um comprimento de 103,16 metros e uma largura de 18,5 metros, em conformidade com a notação de classe polar PC6. Com uma velocidade de cruzeiro de 12 nós, a embarcação terá autonomia de 70 dias para acomodar sua tripulação de 95 pessoas, que inclui 26 cientistas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2023*

## NPA 500 AJUDARÁ A MEDIR CAPACIDADE DE NACIONALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA

*Por Danilo Oliveira ESPECIAL NAVALSHORE 28/08/2023 - 20:51*



### *Arquivo/Divulgação*

*Grupo coordenado pela Emgepron prepara estudo de caso com contribuições de representantes da indústria naval e da base industrial de defesa*

A Câmara de Nacionalização para os Programas Estratégicos da Marinha do Brasil/Emgepron inicia, na próxima quarta-feira (30), a etapa de preparação e envio de demandas e requisitos técnicos do estudo de caso inicial do grupo de trabalho, criado em julho e coordenado pela Empresa Gerencial de Projetos

Navais (Emgepron). O capitão de mar e guerra Roberto Moura, gerente executivo do Programa Fragatas Classe Tamandaré (PFCT) da Emgepron, explicou que será proposto um estudo de capacidade de nacionalização de um navio-patrolha de 500 toneladas.

A escolha, segundo Moura, levou em consideração que o NPa 500 é um navio de guerra menos complexo do que uma fragata, por exemplo, e com requisitos relativamente mais simples para atingir os índices de conteúdo local. Ele acrescentou que, como o NPa 500 está em fase de projeto, o momento é propício para usar a máxima de projetar voltado para a base industrial — conforme referências na literatura militar, citando o vice-almirante Elcio de Sá Freitas sobre nacionalização.

Moura disse que o objetivo do estudo de caso é 'medir a temperatura' da base industrial brasileira. “A fase atual é de distribuição das diversas especificações técnicas dos equipamentos do navio, sendo entregues às associações representativas da indústria”, detalhou durante a 17ª Navalshore, na semana passada, no Rio de Janeiro. A primeira fase reuniu representantes da Marinha, da Emgepron, e das SPEs Águas Azuis, responsável pela construção das fragatas classe Tamandaré, e Polar 1, responsável pelo navio de apoio Antártico (NPAnt), além de outras organizações militares, de governo e associações setoriais da indústria. O BNDES, que possui um modelo de política de conteúdo local, também participou dos trabalhos iniciais.

A próxima etapa, que terá início no final de novembro, compreende o envio e recebimento de subsídios entre representantes da Câmara, da Emgepron e da Marinha. A fase III começa em janeiro de 2024, com a compilação dos subsídios para a fase IV, em março de 2024, com a apresentação dos resultados e linhas de ação para melhorias.

Moura revelou que a Emgepron discute uma proposta de inserção da câmara de nacionalização no debate político nacional, a fim de promover uma câmara de debate nacional de integração de

políticas. Ele destacou o momento de possibilidade de retomada da construção naval no Brasil, que é uma indústria de capital intensivo e mão de obra importante porque traz o arrasto tecnológico do setor de petróleo e gás. “Vamos complementar a indústria do petróleo, das máquinas e retirar de lá o que for melhor para indústria de defesa”, projetou.

Para Moura, não basta demanda para conduzir uma política de conteúdo local para determinada indústria, na medida em que que é preciso ter capacidade de absorver e devolver a tecnologia. Ele mencionou que o BNDES, ao longo dos anos, flexibilizou e adotou parâmetros matemáticos e ligados à inovação nas avaliações de concessão de crédito. Moura falou do caso recente de desenvolvimento do setor eólico como exemplo de política bem sucedida de conteúdo local.

Ele destacou que o banco de fomento identificou desafios e oportunidades para a cadeia produtiva da energia eólica e então foi feito um diagnóstico setorial e estruturado um programa de nacionalização progressiva, focado nos aerogeradores. “A partir disso, foi remodelado o processo de credenciamento e, a partir do programa de nacionalização progressiva, conseguiu um avanço marcante de nacionalização do setor eólico. Esse é um exemplo de como abordar uma política bem sucedida de conteúdo local. E vale para outras tecnologias”, ressaltou.

“A adequação da regra do BNDES para nacionalização não só valorizou e viabilizou o conteúdo local, como eliminou gradativamente diferenças regionais e teve efeitos de desenvolvimento de uma expressiva capacitação tecnológica em um setor nascente”, analisou Moura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 28/08/2023

## FORTALECER PRODUÇÃO NACIONAL É PREMISSA DE PROJETOS DA MB, DIZ DIRETOR

Por Danilo Oliveira ESPECIAL NAVALSHORE 28/08/2023 - 18:43



Ilustração Classe Meko (Arquivo/Divulgação Tyssenkrupp)

*VA Celso Koga disse que existem avanços, mas ainda há desafios ligados à transferência de tecnologia e à atual capacidade da indústria brasileira*

Os programas de obtenção de meios navais da Marinha do Brasil têm a orientação de fortalecer a estrutura produtiva nacional. A afirmação é do diretor de gestão de programas da Marinha do Brasil, vice-almirante Celso Mizutani Koga. Ele contou que o almirantado estabeleceu como premissa dos projetos tentar privilegiar a produção nacional, a construção em estaleiros no Brasil e aumentar os índices de conteúdo local. Koga citou o programa de fragatas classe Tamandaré (PFCT), em andamento, que prevê a construção de quatro unidades no estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC). O projeto prevê 30% de conteúdo local para a primeira fragata e 40% a partir das demais unidades.

Ele disse que a força naval gostaria de alcançar índices de 60% a 70%, mas reconheceu que há desafios ligados à transferência de tecnologia e à atual capacidade da indústria brasileira. A primeira fragata (F 200 Tamandaré) teve batimento de quilha em março deste ano e está em fase de construção e testes. A previsão é que o navio militar seja lançado em 2024 e entregue até o final de 2025. As demais estão previstas para 2027 (F 201 Jerônimo de Albuquerque), 2028 (F 202 Cunha Moreira) e 2029 (F 203 Mariz e Barros).

A principal dificuldade da indústria brasileira para aumentar a participação local nos projetos, no curto prazo, está relacionada à parte de sensores e armamentos. "A maior dificuldade para aumentar o índice de conteúdo local é o desenvolvimento desse tipo de sensores e armamentos, mas temos

confiança de que podemos melhorar bastante esse conteúdo local", disse Koga, durante painel da 17ª Navalshore, na semana passada.

A avaliação, segundo o diretor, é que a base industrial de defesa é incipiente, mas vem melhorando bastante, com investimentos em pesquisa em áreas como drones e radares, por exemplo. "Essa tem sido uma preocupação. Apesar da alta complexidade, da resistência à transferência de tecnologia, é sempre importante aumentar o índice de conteúdo local", analisou. Koga destacou que existem 39 empresas envolvidas com o PFCT que estão localizadas principalmente nas regiões Sul e Sudeste.

Outra espera da indústria naval e da base industrial de defesa é o programa de obtenção de navios patrulha (Pronapa), que prevê o modelo NPaOc-BR, de 1.800 toneladas, e o NPa 500-BR (500 toneladas), semelhantes aos navios das classes Amazonas e Macaé, respectivamente. Koga explicou que o NPa 500 será um navio um pouco maior que o da classe Macaé e terá maior deslocamento, maior autonomia e outros avanços nas características do navio.

O navio-patrulha de 500 toneladas faz parte do programa de construção naval de longo prazo (PCNLP) desenvolvido pela Marinha e pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) e incluído no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal. Há ainda avaliações sobre a adaptação do NPa 500MB em NCMM, para atuar como navio-mãe em operações de contramedidas de minagem. O detalhamento será feito pelo centro de projeto de sistemas navais.

O diretor acrescentou que o NPa Mangaratiba segue em construção no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). "Estamos prevendo a instalação de sistemas de comando e controle [SisC2Geo (SCT)] desenvolvidos pelo instituto de pesquisas da Marinha do Brasil (IPqM) no Mangaratiba. Temos quantidade de sensores e armamentos a serem adquiridos para o NPa 500 que serão licitados. Estamos aguardando os valores orçamentados nos próximos anos, para dar início ao programa de obtenção dos navios-patrulha", afirmou Koga.

### PAC

O novo PAC tem listados R\$ 53 bilhões para a indústria de defesa, sendo R\$ 27,8 bilhões entre 2023 e 2026 e outros R\$ 25 bilhões após esse período. Desse montante, 6 projetos são relativos à pesquisa, desenvolvimento e aquisição de equipamentos de grande porte para a Marinha, que somam R\$ 20,6 bilhões. Entre os projetos da força naval, destaque para o Prosub, com a construção de 3 das 4 unidades de propulsão convencional diesel-elétrica restantes, e a construção do submarino de propulsão nuclear, bem como o programa nuclear da Marinha, que prevê combustível para este submarino e demais aplicações. O programa também incluiu a construção das 4 fragatas classe Tamandaré (PFCT) e de 11 navios-patrulha (Pronapa).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/08/2023

## RECUPERAÇÃO DA PONTE DE INSPEÇÃO NAVAL TRAZ NOVAS UTILIDADES E VAI RECEBER O VTMIS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28/08/2023 - 15:02



Aguardada há mais de uma década, a obra de recuperação da Ponte de Inspeção Naval (PIN), na Ponta da Praia, no Porto de Santos, foi concluída e entregue na manhã desta segunda-feira (28). A reabertura da PIN teve a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, do prefeito de Santos, Rogério Santos, do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, além de sindicalistas.

Cedida pela Marinha à então Companhia Docas, a PIN será utilizada para abrigar o Centro de Controle de

Operações do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (em inglês, Vessel Traffic Management Information System), ou VTMISS, do Porto de Santos.

O VTMISS será responsável pela implantação do sistema de gerenciamento do tráfego de navios no cais. Contará com quatro torres de monitoramento, instaladas em pontos estratégicos, permitindo completa visão do porto. A área de varredura do sistema de monitoramento abrangerá as regiões de fundeio até o Terminal da Usiminas. Cada torre terá um radar, uma câmera inteligente e um transponder para a coleta de dados das embarcações.

Esses e outros equipamentos poderão fazer com que os navios aproveitem mais sua capacidade de carga e permitirão que a Autoridade Portuária de Santos ofereça mais segurança e eficiência aos operadores e armadores.

O VTMISS, que está no plano de metas da APS, auxiliará também no controle de questões ambientais e apoio em situações de emergência. Dados de uma estação meteorológica e um marégrafo vão orientar os navios a estimar, de forma mais precisa, a profundidade de cada berço do cais e auxiliar no momento da atracação.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 28/08/2023*

## OBRAS DE DERROCAGEM DÃO INÍCIO AO APROFUNDAMENTO DE ÁREAS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28/08/2023 - 11:26*



A última sexta-feira (25) marcou o início do projeto de aprofundamento em quatro áreas do Porto do Rio de Janeiro, com a primeira detonação das obras de derrocagem. Essa iniciativa é resultado de uma parceria público-privada que emprega a técnica de derrocamento com uso de expansores explosivos para remover o material rochoso nessas regiões.

As perfurações que possibilitaram a implantação das emulsões explosivas tiveram início em 15 de agosto. A autoridade portuária destaca que todos os licenciamentos e permissões exigidos pelas

autoridades — PortosRio, Instituto Estadual do Ambiente (INEA), Capitania dos Portos do Rio de Janeiro/Marinha do Brasil (CPRJ/MB) e Exército Brasileiro (EB) — foram obtidos, garantindo total conformidade com os critérios de segurança e sustentabilidade.

O objetivo central da derrocagem é melhorar a capacidade de navegação e atracação de navios de maior porte no porto, ao mesmo tempo em que se proporciona uma maior segurança nas manobras das embarcações no local.

O projeto também abrangerá monitoramentos regulares da qualidade da água, medidas de proteção ao ambiente marinho e a preservação das estruturas e edificações próximas.

Para o próximo ano está prevista uma dragagem complementar de todo o cais da Gamboa já aprovada no orçamento com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 28/08/2023*

## CANAL DO PANAMÁ MANTERÁ RESTRIÇÕES À TRAVESSIA POR PELO MENOS UM ANO

*Da Redação NAVEGAÇÃO 28/08/2023 - 18:00*



A Autoridade do Canal do Panamá (ACP) manterá as restrições à passagem de navios por um ano. A medida congestionará os acessos à rota por onde passam 6% do comércio marítimo mundial. Neste domingo, 120 navios aguardavam trânsito. A média de espera no sentido norte atual é de 10,46 dias e de 9,39 dias no sentido sul.

A falta de chuvas resultante das mudanças climáticas e do fenômeno El Niño obrigou o canal a reduzir o número de travessias para economizar água. Se antes passavam diariamente cerca de 40 navios, agora transitam no máximo 32. A autoridade do canal também reduziu o calado dos navios para 13,4 metros, quase menos de um metro do que este percurso permitia.

A disputa por slots para atravessar o canal inclui um leilão, onde o valor mais alto define o vencedor. Os navios que chegam sem reserva têm de esperar vários dias na fila à espera da autorização de trânsito.

O Canal do Panamá utiliza água da chuva para seu funcionamento. Cada travessia requer cerca de 200 milhões de litros de água doce, que o canal obtém de uma bacia hidrográfica através dos lagos Gatún e Alhajuela. No entanto, a bacia, que também fornece água ao país.

As previsões indicam que o trânsito anual pelo canal será inferior aos 518 milhões de toneladas do passado. Em consequência, estima-se que a receita pode cair US\$ 200 milhões. No último ano fiscal, foi reportada uma receita de US\$ 4,3 bilhões..

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2023*

## COREIA DO SUL DÁ O PRÓXIMO PASSO EM NAVEGAÇÃO AUTÔNOMA

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 28/08/2023 - 18:00*



### **Navio graneleiro - Hyundai Heavy Industries**

A indústria naval deu mais um passo importante em direção à era dos navios não tripulados com a entrega de um graneleiro capesize movido a GNL na Coreia do Sul, equipado com sistemas de monitoramento e segurança de máquinas baseados em inteligência artificial (IA).

O "HL Nambu 2", de 180.000 dwt, construído pela Hyundai Samho Heavy Industries para o armador H-Line, é considerado o primeiro navio equipado com IA -

HiCBM, uma solução integrada de monitoramento de status, e HiCAMS, um sistema integrado solução de controle de segurança.

Os dois sistemas, aprovados pelo American Bureau of Shipping, diagnosticam em tempo real as condições dos principais equipamentos do navio e reconhecem automaticamente emergências e situações inesperadas, como incêndio.

O HiCBM monitora e gerencia os principais motores, compressores e bombas e usa inteligência artificial para detectar e prevenir antecipadamente sinais de falha. O HiCAMS utiliza vídeo CCTV integrado e inteligência artificial para detectar e analisar eventos relacionados à segurança em tempo real.

O próximo passo na jornada autônoma da HD Hyundai baseia-se em testes já realizados, incluindo a demonstração da tecnologia desenvolvida pela Avikus que permitiu ao transportador de GNL de 180mil metros cúbicos, "Prism Courage", navegar em modo autônomo, sob supervisão direta durante cerca de metade de sua viagem através do Oceano Pacífico.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 28/08/2023

## ARTIGO - MEDIÇÃO DE VENTO EM USINAS EÓLICAS OFFSHORE: A IMPORTÂNCIA DA UTILIZAÇÃO DE BÓIAS ANEMOMÉTRICAS AVANÇADAS

Por Mário Cassoli *TECNOLOGIA E INOVAÇÃO 27/08/2023 - 20:07*



Grandes empreendimentos voltados para a implantação de usinas eólicas offshore no Brasil estão próximos de serem anunciados.

Neste sentido, é imprescindível entender a necessidade da coleta de dados de ventos e meteorológicos confiáveis que possam servir de subsídio essencial para o desenvolvimento dos projetos.

O emprego de dispositivos já comprovados para medição instalados em bóias é sem sombra de dúvida a melhor ferramenta disponível para coleta de dados confiáveis. Ao longo dos últimos anos foram desenvolvidos vários modelos de bóias anemométricas (também denominadas como Flidar – Floating Lidar) que operam a partir de perfiladores a laser de altíssima precisão, transmitindo dados por satélite.

Mário Cassoli é CEO e Fundador da Ocean Meter e Solarterra Energias Alternativas. Engenheiro Eletricista formado pela Faculdade de Engenharia Industrial FEI

***Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui***

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/230827-boias-anemometricas.pdf>

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 28/08/2023

## VEÍCULO AUTÔNOMO É TESTADO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTOCEL

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 27/08/2023 - 19:50*



*A solução é resultado de uma parceria entre a Suzano, Lume Robotics e VIX Logística*

A Suzano deu início a testes com veículo autônomo no Portocel, terminal multicargas e multimodal localizado em Aracruz, no norte do Espírito Santo. A iniciativa é inédita no setor portuário.

A tecnologia utilizada nos veículos autônomos foi desenvolvida em parceria com a Lume Robotics, startup capixaba, e a VIX Logística. “Com esse projeto, estamos reafirmando nosso propósito de ir além e fazer

sempre o melhor, buscando nos posicionar como um hub de inovação no setor portuário”, destaca o gerente executivo do Portocel, Alexandre Billot Mori.

O veículo autônomo é totalmente conduzido por sistema computacional. Na parceria que envolve o Portocel, a Lume Robotics e a Vix adaptaram dois cavalos mecânicos de carretas que fazem o

transporte interno de celulose para os testes com o sistema automatizado, que está sendo feito de forma assistida, ou seja, com veículo tripulado.

Um sistema de inteligência artificial interligado a câmeras e sensores é utilizado nesse processo, integrando diversos subsistemas, tais como: visão computacional, mapeamento, localização, planejamento de rotas, tomadas de decisão, planejamento de movimento, controle e central de operações.

Estes veículos farão a movimentação interna de carga de celulose, atendendo aos subprocessos de embarque de navio, descarga de barcaças e movimentações internas em pátio, armazém e cais. Eles serão acompanhados e monitorados da sala de controle, por operadores que designarão as missões a serem realizadas.

O resultado esperado a partir dessa solução inclui mais segurança nas operações, padrão de trabalho mais tecnológico, fortalecimento da cultura de fomento à inovação de processos, serviços/produtos, negócio e gestão. Espera-se ainda o reforço da sustentabilidade ambiental, a partir de menor consumo de combustível por meio de uma operação padronizada.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2023*

## **COPPE E CNOOC FIRMAM ACORDO EM ENERGIAS RENOVÁVEIS OFFSHORE**

*Da Redação OFFSHORE 27/08/2023 - 19:42*



A Coppe/UFRJ e a China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) firmaram acordo para dois projetos de pesquisa, em energias renováveis no oceano, com financiamento de R\$ 16 milhões. O primeiro investiga as turbinas eólicas flutuantes em profundidades entre 60 e 150 metros. Já o segundo projeto trata da descarbonização das atividades de óleo e gás na região do pré-sal, em profundidades entre 500 e 2,5 mil metros, utilizando o conceito de parque híbrido com fontes eólica, de onda e solar. A iniciativa é liderada pelo Grupo de Energias Renováveis no Oceano (Gero), ligado ao Laboratório de Tecnologia

Submarina (LTS) da Coppe.

Os projetos têm duração de três anos e contam com a participação de mais de 30 pesquisadores, de quatro diferentes laboratórios da Coppe, que atuarão em diversas áreas, incluindo hidrodinâmica, aerodinâmica, estrutural, controle de potência, oceanografia, meteorologia, estimativa de custo, otimização, e inteligência artificial.

Segundo o professor Segen Estefen, do Programa de Engenharia Oceânica (Peno) e coordenador do Gero, o Laboratório de Tecnologia Submarina coopera com a Universidade de Petróleo da China desde 2001, e a parceria com a CNOOC é uma continuidade dessa colaboração com instituições chinesas. “No primeiro projeto, buscamos sistemas eólicos flutuantes que sejam competitivos tanto em desempenho quanto em custo da energia. Avaliaremos o desempenho das estruturas com grau de maturidade tecnológica (TRL) superior a 4 e métodos construtivos que possam dar maior competitividade às plataformas flutuantes.”, explica Segen.

De acordo com o professor do Pen/Coppe, Milad Shadman, também pesquisador do Gero, este projeto foca na avaliação destas turbinas em águas intermediárias, de 50m a 150m, no Sul, Sudeste e Nordeste, onde os ventos são mais fortes. Os estudos envolverão acoplamento dos carregamentos aerodinâmico, hidrodinâmico, linha de ancoragem e também análise estrutural.

O segundo projeto, voltado para instalações de parques híbridos de eólica, energia das ondas e solar flutuante, envolve análise acoplada da aerodinâmica e da hidrodinâmica das turbinas, avaliação do





comportamento estrutural, e o desempenho das linhas de ancoragem em águas ultraprofundas, o que traz grandes desafios no sistema de ancoragem. Atualmente, as plataformas FPSO são energizadas por turbinas a gás natural, e a proposta é começar um processo de descarbonização do abastecimento de energia tanto destas plataformas quanto dos sistemas submarinos de produção. Como as energias renováveis a serem utilizadas são intermitentes, o projeto irá avaliar o uso de baterias para a estabilização do fornecimento de eletricidade. Os pesquisadores consideram o projeto como bastante arrojado para contribuir com a descarbonização da produção de óleo e gás em campos offshore, que costumam ser produtivos por mais de 25 anos.

Na avaliação de Milad, é um grande desafio instalar sistemas flutuantes em águas profundas. “A questão de linha de ancoragem é muito importante quando falamos de profundidades superiores a dois mil metros. Essas linhas podem ser de diferentes materiais, de corrente, poliéster, material sintético. Devem ser escolhidas linhas que tenham resistência suficiente e não aumentem demasiadamente o carregamento sobre o sistema flutuante. Como o sistema de conversores de onda é relativamente pequeno em relação aos conversores eólicos, com boias de cerca de cinco metros de diâmetro e peso de cerca de 50 toneladas, uma alternativa em avaliação é a utilização de ancoragem compartilhada para os diferentes módulos de conversão eólica, de ondas e solar”, explica o professor da Coppe.

Os projetos com a CNOOC têm duração de três anos, focados em simulações computacionais do comportamento dos sistemas e, no terceiro ano, testes experimentais em modelos reduzidos no Laboratório de Tecnologia Oceânica (LabOceano) da Coppe. O primeiro projeto conta com a participação de dois laboratórios do Programa de Engenharia Civil da Coppe: o Núcleo de Ensino e Pesquisa em Materiais e Tecnologias de Baixo Impacto Ambiental na Construção Sustentável (Numats) e o Laboratório de Métodos Computacionais em Engenharia (Lamce).

A equipe do Lamce participa também do segundo projeto, que conta ainda com a colaboração do Laboratório de Fontes Alternativas de Energia (Lafae), do Programa de Engenharia Elétrica, para a validação digital do controle de potência. “Os projetos são interdisciplinares e refletem a capacidade da Coppe de aglutinar conhecimentos para a transição energética e a descarbonização da fase de produção da indústria de óleo e gás offshore”, conclui o professor Segen Estefen.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2023*

## **ANTAQ PUBLICA NOVO EDITAL DE ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO PARA O PORTO DE ITAJAÍ**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/08/2023 - 19:26*

*Sessão Pública do Leilão acontecerá dia 13 de setembro e novo operador irá atuar por dois anos*

Na sexta-feira (25), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a abertura do processo de propostas a interessados em operar no Porto de Itajaí, lançando no ato o novo edital de Arrendamento Transitório. A aprovação foi publicada no Diário Oficial da União (DOU).

Os interessados em concorrer ao certame terão até o dia 11 de setembro para apresentarem suas propostas para o arrendamento transitório.

No dia 12, a Antaq irá divulgar sobre eventual não aceitação de documentos, e, no dia 13, acontecerá a sessão pública do leilão, a ser realizada na Antaq, com abertura e classificação das propostas apresentadas, sendo divulgados no site da Antaq, a ordem final de classificados para o arrendamento transitório.

No dia 18, de acordo com o cronograma estabelecido, todos os documentos serão conferidos por parte de quem passou da fase de documentação apresentada no dia da sessão. Já no dia 19, será publicado em Ata e divulgado o nome da empresa vencedora do leilão.

Após este prazo, caso não ocorrerem pedidos de recursos por parte de outras empresas que participaram do certame, os próximos passos darão direcionamento a homologação do resultado do procedimento simplificado, o direito de outorga, e, por fim, a convocação da empresa vencedora com a União, por intermédio do Ministério de Portos e Aeroportos, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e Superintendência do Porto de Itajaí (Autoridade Portuária), para celebrarem o contrato de transição.

O novo arrendamento transitório terá a duração de vinte e quatro meses, sem a cláusula resolutiva que, anteriormente, previa a possibilidade da rescisão do contrato antes desse período. O novo contrato trará segurança legal de operação, por dois anos, à empresa vencedora.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2023*

## QUEDA NA ARRECADAÇÃO PREOCUPA PARA DIVERSIFICAÇÃO DA CARTEIRA DO FMM

*Por Danilo Oliveira ESPECIAL NAVALSHORE 25/08/2023 - 22:43*



### Arquivo/Divulgação

Temor pela transferência do superávit e pressões por recursos do fundo setorial para obras portuárias também estão na agenda junto ao MDIC, que coordena grupo que discute fortalecimento indústria naval

Mudanças na legislação do Fundo da Marinha Mercante (FMM) promovidas a partir da Lei 14.301/2022 (BR do Mar) preocupam o setor para o caso de uma concentração de projetos da indústria naval e offshore nos próximos anos. A avaliação é que

a forte queda na arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e a diversificação dos segmentos com direito a pleitear os recursos do fundo setorial podem ocasionar, futuramente, restrições no acesso aos financiamentos.

O texto do programa de cabotagem reduziu a alíquota do AFRMM de 25% para 8%. Além dessa queda para um terço, um decreto publicado no apagar das luzes do governo Bolsonaro (PL) que reduzia a alíquota em 50% foi anulado por outro decreto no primeiro dia do governo Lula (PT), gerando um impasse. Batista explicou que, apesar do espaço de um dia entre os dois instrumentos, existe discussão jurídica se o segundo decreto que acabaria com o desconto teria validade legal nesse primeiro ano. “Temos vários argumentos, mas fato é que já deu impacto na arrecadação do FMM”, lamentou durante painel da 17ª Navalshore, na última terça-feira (22), no Rio de Janeiro.

O diretor de navegação do MPor acrescentou que o BR do Mar incluiu outras possibilidades de uso dos recursos do FMM que não eram previstos, com destaque para obras de infraestrutura aquaviária e o ressarcimento das contas vinculadas na navegação interior de outros produtos, além dos combustíveis. Antes, somente para o ressarcimento de combustíveis na navegação interior eram R\$ 300 milhões a R\$ 400 milhões/ano. “Com granel sólido agrícola também presente nesse instrumento de ressarcimento, dá um impacto de mais cerca de R\$ 300 milhões/ano ao FMM”, explicou.

Outro impacto na arrecadação foi o estabelecimento da alíquota de 10% do FMM para o Fundo Naval. “Se tivéssemos uma certeza de que esses valores seriam utilizados efetivamente, e não contingenciados, seria um baita instrumento para política de defesa brasileira, como para política industrial. Infelizmente, temos que trabalhar para que 10% não sejam contingenciados e alocados no orçamento geral da União”, ressaltou.

Também gerou incertezas a emenda constitucional 109/2021, editada durante a pandemia, que concedeu uma autorização legal ao governo federal para transferir o superávit do FMM e de outros fundos setoriais para o Tesouro Nacional. Segundo o diretor de navegação do MPor, a qualquer



momento, os R\$ 8,5 bilhões de superávit do FMM em 2022 podem ser utilizados pelo Tesouro, conforme previsto na emenda.

Batista contou que o temor pela transferência do superávit, a arrecadação mais baixa e as pressões do uso de parte dos recursos para infraestrutura aquaviária, em especial para projetos portuários, estão na agenda junto ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), que coordena um grupo que discute o fortalecimento da construção naval no país. “Todos esses — e outros — elementos somados trouxeram um cenário bastante complicado com relação ao FMM porque falamos de arrecadação que hoje está 70% menor do que estávamos tendo”, afirmou.

“Temos discutido muito isso com o setor e fizemos diversas simulações. Sabemos que o fundo ainda suporta muitos projetos. Os projetos portuários ainda não estão colocando em risco a saúde do FMM”, salientou. No entanto, Batista disse que, além das obras portuárias, o reaquecimento e diversificação das atividades offshore devem demandar bilhões de financiamento do fundo setorial nos próximos anos. Ele lembrou que o setor vem discutindo as projeções de novas FPSOs da Petrobras, a necessidade de barcos de apoio offshore, além do desmantelamento de plataformas e, mais recentemente, do programa de renovação da frota da Transpetro, o 'TP25'.

Há perspectiva de a política de fomento da indústria naval apoiar projetos de construção e integração de módulos, bem como embarcações sendo construídas em estaleiros no Brasil. Batista ponderou que, por conta das preocupações, em dado momento, pode haver algum tipo de restrição no FMM por conta do volume de recursos demandado pelos projetos. Isso sem falar nas eólicas offshore, em fase de regulamentação, que também precisarão de suporte em terra e no mar.

Segundo o diretor, todas essas demandas estão sendo mapeadas e inseridas nas perspectivas de uso do FMM. Ele ressaltou que, no caso dos FPSOs, o volume começa a ficar mais significativo, mesmo tratando-se da parcela de conteúdo local, porque uma plataforma desse tipo custa entre US\$ 2 bilhões e US\$ 3 bilhões. “A depender do cronograma de desembolso dessas FPSOs, o FMM pode passar a ter alguma dificuldade”, analisou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2023*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

*Fonte: InforMS*

*Data: 28/08/2023*