

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 157/2023  
Data: 18/09/2023



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
TERMINAL DE PASSAGEIROS NO PORTO DE SANTOS SERÁ PONTO DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE TURISTAS.....	4
PARQUE VALONGO: OBRAS EM ARMAZÉNS ANTIGOS DO PORTO DE SANTOS COMEÇAM EM OUTUBRO.....	5
COLUNISTAS DE A TRIBUNA COMENTAM PRIMEIROS PASSOS DE SILVIO COSTA NO MINISTÉRIO DE PORTOS; VÍDEO.....	7
FENAMAR: NAVEGANDO PELA ESSENCIALIDADE HÁ 34 ANOS.....	8
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>9</b>
SEM MARCOS REGULATÓRIOS, BRASIL FICA AMEAÇADO NA CORRIDA POR H2V E EÓLICAS OFF SHORE.....	9
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS .....</b>	<b>11</b>
ANTAQ E GIZ CELEBRAM ACT PARA DESENVOLVIMENTO DE ESTUDO SOBRE DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS .....	11
ANTECIPADA DATA DA 551ª ROD PARA ESTA QUARTA-FEIRA.....	12
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF .....</b>	<b>12</b>
MINISTRO COSTA FILHO PARTICIPA DE EVENTO PARA APRESENTAR NOVO PAC AO MERCADO INTERNACIONAL .....	12
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>13</b>
GOVERNO FEDERAL VAI PREMIAR MUNICÍPIOS COM MELHORES PRÁTICAS E RESULTADOS NO TRÂNSITO .....	13
<b>PORTAL PORTO GENTE .....</b>	<b>15</b>
MINISTRO SÍLVIO COSTA FILHO CAUSA INQUIETAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO.....	15
ECOVIAS PROMOVE AÇÕES DE SEGURANÇA VIÁRIA .....	16
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT.....</b>	<b>17</b>
EDITORIAL – O TRANSPORTE FLUVIAL E A SUSTENTABILIDADE .....	17
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Exportações.....</i>	<i>18</i>
<i>Rio Grande 1.....</i>	<i>18</i>
<i>Rio Grande 2.....</i>	<i>18</i>
<i>Ferrovias 1.....</i>	<i>18</i>
<i>Ferrovias 2.....</i>	<i>18</i>
NACIONAL - CONSELHO DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 2,9 BI PARA APOIO À INDÚSTRIA NAVAL.....	18
REGIÃO SUL - SCPAR VAI REPASSAR R\$ 17 MILHÕES PARA A RECUPERAÇÃO DO ACESSO SUL DE IMBITUBA.....	19
REGIÃO NORDESTE - ANAC E CONCESSIONÁRIA FIRMAM NOVO CONTRATO DO AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE.....	20
REGIÃO SUDESTE - TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS PARTICIPAM DO DIA MUNDIAL DA LIMPEZA.....	21
REGIÃO SUDESTE - ANTT PUBLICA DELIBERAÇÃO QUE DÁ AVAL PARA DESESTATIZAÇÃO DA BR-262/MG .....	22
REGIÃO SUDESTE - CONCESSÃO DA BR-040/MG SEGUER PARA O TCU APÓS SER APROVADA.....	23
OPINIÃO – ARTIGOS - VOCÊ É COMPETENTE? NO VELHO OU NO NOVO CONCEITO?.....	24
OPINIÃO – ARTIGOS - FUGINDO DA BIOECONOMIA DA FUMAÇA.....	26
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>27</b>
SCPAR PORTO DE IMBITUBA FARÁ O REPASSE DE R\$ 17 MILHÕES PARA A RECUPERAÇÃO DO ACESSO SUL DE IMBITUBA.....	27
MINISTRO COSTA FILHO PARTICIPA DE EVENTO PARA APRESENTAR NOVO PAC AO MERCADO INTERNACIONAL .....	28
EXPORTAÇÕES NA 3ª SEMANA DE SETEMBRO/23 TEVE CRESCIMENTO DE 17,2% COMPARANDO COM O MESMO PERÍODO EM 2022.....	29
CONSELHO APROVA R\$ 2,89 BILHÕES PARA APOIO À INDÚSTRIA NAVAL COM RECURSOS DO FMM.....	29
EXPORTAÇÕES DE FRUTAS POR PECÉM TÊM PREVISÃO DE CRESCER 6% NESTA TEMPORADA .....	30
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS.....</b>	<b>31</b>
ELETOBRAS QUER ACELERAR PLANO PARA SE TORNAR “GREEN MAJOR”.....	31
NO MERCADO DE GÁS NATURAL, PAU QUE BATE EM CHICO NÃO BATE EM FRANCISCO – MAS BATE NA INDÚSTRIA DE SP.....	33
PRODUTORA DE ETANOL COCAL ENTRA NA GERAÇÃO SOLAR COM INVESTIMENTO DE R\$ 10 MILHÕES.....	36
<b>JORNAL O GLOBO – RJ .....</b>	<b>37</b>
LIRA QUER APROVAR MARCO REGULATÓRIO PARA HIDROGÊNIO VERDE AINDA NESTE ANO .....	37
GOVERNO REVISAR PROJECÇÃO DE CRESCIMENTO DO PIB DESTA ANO DE 2,5% PARA 3,2%.....	38
BRASIL TERÁ SUPERÁVIT RECORDE, COM SALTO NAS EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO .....	41
INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E HABITAÇÃO DEVEM TER IMPACTO DE R\$ 132 BI NA CONSTRUÇÃO CIVIL.....	43



<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>45</b>
TARCÍSIO AVANÇA EM MINIRREFORMA, ESCOLHE NOVO NÚMERO 2 NA AGRICULTURA E QUER DEPUTADO NO TURISMO.....	45
GOVERNO DARÁ MAIS PUBLICIDADE E TRANSPARÊNCIA A INFORMAÇÕES DO 'NOVO PAC' APÓS CRÍTICAS.....	47
PASTORE: 'GOVERNO TEM DE TER JUÍZO E FAZER REFORMAS QUE PERMITAM CORTAR GASTOS'.....	49
SELIC: MERCADO VÊ CORTE DE 0,5 PONTO ESTA SEMANA, MAS NÃO DESCARTA 0,75 NAS PRÓXIMAS REUNIÕES .....	52
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>53</b>
MAERSK SUBSTITUI DOCUMENTO PORTUÁRIO POR BLOCKCHAIN EM TRANSPORTE NA ÁSIA E PLANEJA REDUZIR USO DE PAPEL.....	53
NOVO TERMINAL NO RJ VAI ABRIR PORTAS PARA MINERADORAS .....	54
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF.....</b>	<b>56</b>
APLICATIVO PERMITE MONITORAR EMBARCAÇÕES EM TEMPO REAL .....	56
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>57</b>
ENAUTA CONCLUI CAMPANHA DE PERFURAÇÃO NO CAMPO DE ATLANTA.....	57
SVITZER PARTICIPA DE LOGÍSTICA COM PORTA-CONTÊNERES MOVIDO A METANOL VERDE.....	58
MARIANA PESCATORI COMANDARÁ SECRETARIA DE PORTOS.....	58
ANTAQ E GIZ CELEBRAM ACT PARA DESENVOLVIMENTO DE ESTUDO SOBRE DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS .....	59
PORTO DO RIO INAUGURA SERVIÇO DA COSCO.....	60
PORTOS DE NAVEGANTES E ITAJAÍ MOVIMENTAM 1,4 MILHÃO DE TONELADAS EM AGOSTO.....	61
CANAL DE SÃO LOURENÇO INICIA DRAGAGEM EM DEZEMBRO.....	61
ANTAQ E GIZ CELEBRAM ACORDO PARA DESENVOLVIMENTO DE ESTUDO SOBRE DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS .....	63
TAXAS DO MERCADO CHARTER SOBEM COM O CONGESTIONAMENTO NO CANAL DO PANAMÁ.....	63
REGIME DE PARTILHA SUPERA A MARCA DE 500 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO PRODUZIDOS DESDE 2017 .....	64
ARTIGO - CONTÊNERES EM SANTOS - VERTICALIZAÇÃO OU DISTRAÇÃO? .....	65
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>66</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="https://www.linkedin.com/company/mercoshipping">LINKEDIN.COM</a> .....	66



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### TERMINAL DE PASSAGEIROS NO PORTO DE SANTOS SERÁ PONTO DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE TURISTAS

Prefeitura prepara ações e atrações para promover a Cidade durante a temporada de cruzeiros, que começa em outubro

Por: *Bárbara Farias*



*O objetivo é promover Santos à turistas de cruzeiros. Foto: Sílvio Luiz/AT*

O Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini será um ponto de embarque e desembarque da linha turística Conheça Santos. O objetivo é promover Santos a turistas de cruzeiros. A informação é da secretária municipal de Empreendedorismo, Economia Criativa e Turismo, Selley Storino. Além disso, a Prefeitura prepara ações para recepcionar os visitantes durante a temporada de cruzeiros, que vai de 29 de outubro a 3 de maio de 2024. O próximo ciclo

promete ser o maior dos últimos 11 anos, o que anima a secretária.

***Segundo a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil), 14 transatlânticos passarão por Santos na próxima temporada. Como o Município se prepara para recepcionar os turistas?***

A Prefeitura prepara um esquema para recepção aos visitantes que inclui orientações sobre a Cidade, divulgação de passeios regulares e novas atrações. Durante a temporada de cruzeiros, a nossa pasta mantém um posto com recepcionista bilíngue no terminal marítimo. Nos dias de embarcações com passageiros em trânsito, haverá uma unidade volante no portão de saída para passar informações sobre pontos turísticos e orientações sobre a Cidade. Haverá mensagens de boas-vindas em três idiomas - inglês, português e espanhol - e um QR Code para que acessem o portal Turismo Santos. O objetivo é atrair todos que optarem por passar o dia de folga no Município. Em todos os anos, quando há navios em trânsito, atrações como o Museu Pelé, o bonde e feiras Feito em Santos passam a funcionar às segundas-feiras, dia de manutenção, assim como o Aquário e o Orquidário.

***A Prefeitura também criou roteiros. Quais são?***

Eles são operados pela iniciativa privada para manter os turistas em Santos. Como exemplos, temos a Rota do Café - O Ouro Verde em Santos, a Rota da Cerveja Artesanal e a Rota Pelé, que inclui pontos de interesse na Cidade relacionados ao Rei do Futebol. Além disso, temos os eventos no Centro Histórico, que atraem milhares de santistas e turistas. Neste ano, três coincidem com a temporada de cruzeiros: Santos Criativa Festival Geek, Festival Afroempreendedorismo e Natal Criativo.

***A Secretaria de Empreendedorismo, Economia Criativa e Turismo de Santos planeja uma programação em conjunto com outras pastas?***

Haverá o show de Natal na orla, em dezembro, além do Réveillon, com homenagem à obra de Rita Lee. Em janeiro, os shows de aniversário de Santos, e em fevereiro, o desfile das escolas de samba e o Carnabanda. Todos os eventos são realizados pela Secretaria de Cultura.

**Há algum projeto inédito que a secretaria implementará para recepcionar os visitantes nessa temporada?**

Estamos preparando uma exposição especial no Museu Pelé, que abrirá durante a temporada de cruzeiros. Projetamos para este ano realizar uma visita técnica com tripulantes que atuam em escritórios de excursão de bordo, a fim de que conheçam melhor a Cidade e possam oferecer os passeios locais de forma detalhada. Também estudamos a implantação de uma linha municipal circular ligando o terminal de passageiros ao Centro Histórico e Gonzaga. Está em finalização um edital para o retorno da linha turística Conheça Santos, que levará passageiros a visitar vários pontos turísticos, sendo o terminal de passageiros um dos pontos de embarque e desembarque. Na economia criativa, estamos preparando uma série de feiras Feito em Santos, que na temporada de verão ocupar espaços como Aquário, Orquidário e Valongo todos os finais de semana.



**Segundo a secretária de Empreendedorismo, Economia Criativa e Turismo de Santos, Selley Storino, há uma preparação para receber os turistas que inclui orientações sobre a Cidade, divulgação de passeios regulares e novas atrações. Foto: Alexsander Ferraz/AT**

**Qual é a sua expectativa sobre o impacto na economia da Cidade com a temporada de cruzeiros?**

Esta será a maior temporada de cruzeiros dos últimos 11 anos, com 195 dias de duração. Somente em Santos, estão previstas 151 escalas (oito a mais do que a passada) de 14 navios. Na última temporada, o impacto foi de mais de R\$ 400 milhões na economia local. Para este ano nossa expectativa é que este número seja superado com facilidade.

**Quantos setores da economia da Cidade a temporada de cruzeiros movimentará gerando receita e empregos?**

Geralmente, os setores mais beneficiados com a temporada de cruzeiros são alimentos e bebidas, comércio varejista, transporte, passeios turísticos e hospedagem. Considerando o aumento previsto pelo Concais no número de passageiros que transitarão em Santos, projetamos que serão gerados na região mais de 18,3 mil empregos.

**É esperada a transferência do Terminal de Passageiros para a área dos antigos armazéns 1, 2 e 3, ao lado do futuro Parque Valongo. Como você analisa o potencial turístico dessa região?**

A projetada transferência do terminal de cruzeiros para a região do Valongo está alinhada ao processo de revitalização do Centro Histórico. Estamos muito animados porque ela vai se somar a outros esforços que a Prefeitura tem realizado para atrair moradores, reforçar o comércio e atrair cada vez mais santistas e turistas à região. Tudo isso reforçará o turismo da área, não só durante a temporada de cruzeiros, garantindo mais empregos e desenvolvimento para Santos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 18/09/2023

## **PARQUE VALONGO: OBRAS EM ARMAZÉNS ANTIGOS DO PORTO DE SANTOS COMEÇAM EM OUTUBRO**

Intervenções estão em fase de preparação, de acordo com o prefeito Rogério Santos (PSDB)  
Por: Ted Sartori



**As obras da fase inicial do Parque Valongo custarão R\$ 15 milhões e chegarão ao fim em julho de 2024.**  
**Foto: Sílvio Luiz/AT**

As intervenções para a primeira fase do Parque Valongo, na área dos antigos armazéns 4, 5 e 6 do Porto de Santos, irão começar em outubro. Quem informa o prazo é o prefeito Rogério Santos (PSDB), em entrevista para A Tribuna. “No momento, está na limpeza do terreno”, afirma.

Em nota, a empresa chinesa Cofco International, responsável pelo investimento neste trecho, confirmam que a companhia contratada está em processo de preparação para a obra, que tem o limite do Armazém 4. O projeto executivo está em fase de desenvolvimento, também segundo a Cofco.

O Município já tinha enviado 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). Os modelos de concessão estavam sendo discutidos.

### Recursos

As obras principais do Parque Valongo na fase inicial — recuperação do Armazém 4, construção de praça pública na linha d’água e restauração da Casa de Pedra — irão custar 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).

“Os armazéns 5 e 6 já foram demolidos há muitos anos. Na verdade, o que vai acontecer é a troca de algumas paredes, principalmente do telhamento e, para isso, passará por um grande projeto de restauro”, explica o prefeito.

Já o playground e o píer flutuante, incluídos posteriormente na primeira fase como resultado de audiências públicas, serão custeados pela Ecoporto Santos, via Trimmc de R\$ 5 milhões assinado em 18 de agosto. 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.

“(O Parque Valongo) É um grande centro de lazer, cultura e gastronomia. Dentro dos galpões, o projeto é um centro cultural, inclusive com apresentações artísticas e uma parte para restaurantes. Na parte descoberta, nós teremos roda gigante, jardins e dois atracadouros, sendo um para pequenas embarcações (lanchas e motos aquáticas) e outro como se fosse um mirante, para que se tenha a visão do Parque Valongo. E a roda gigante como um grande atrativo, junto com fontes interativas”, detalha o prefeito.

O chefe do Executivo santista lembrou que também foi feito um trato com a Autoridade Portuária de Santos (APS) para restauração dos armazéns 1, 2 e 3. “Todo esse processo de expansão é para que o Parque Valongo seja um grande parque de atrações voltado para a cultura, shows e gastronomia”, reforça.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**  
**Data: 18/09/2023**

## **COLUNISTAS DE A TRIBUNA COMENTAM PRIMEIROS PASSOS DE SILVIO COSTA NO MINISTÉRIO DE PORTOS; VÍDEO**

Declarações iniciais de ministro chamam atenção pelo desejo de manter a gestão do Porto de Santos pública

*Por: Ted Sartori*



***Silvio Costa Filho (à direita), ao lado de Márcio França, o antecessor, e Geraldo Alckmin: Porto de Santos foi mote no discurso Foto: Divulgação***

As falas do novo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, tiveram o Porto de Santos, o maior do Hemisfério Sul, como principal mote. Está, inclusive, prevista uma visita dele à Cidade na próxima quinta-feira (21).

Ao receber o cargo de Márcio França, o deputado federal licenciado deixou claro, tanto em entrevista quanto no seu discurso, que não pretende privatizar o complexo portuário santista e que o túnel Santos-Guarujá segue como uma das prioridades.

Não bastasse isso, Costa Filho promoveu várias reuniões no dia seguinte ao que recebeu o cargo. Uma delas foi justamente com o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

Diante disso, o pronunciamento do novo ministro realmente animou o setor? O assunto, muito importante, provocou a reflexão de colunistas de Porto & Mar, de A Tribuna.

### ***Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra)***

"A comunidade portuária já está acostumada com a troca de ministros, evento bem frequente no nosso País, e a liturgia desse processo não muda muito. Os principais atores do setor agradecem o ministro que sai e tentam prestigiar o novo ministro desde o primeiro momento, comparecendo à cerimônia de posse e buscando se apresentar pessoalmente na primeira oportunidade. Algo diferente aconteceu nessa transição. O próprio ministro se antecipou e gentilmente realizou contatos pessoais com algumas lideranças do setor portuário, dizendo estar aberto ao diálogo e colocando o Ministério de Portos e Aeroportos a serviço do que for melhor para o desenvolvimento do Brasil. Eu recebi uma ligação dele no sábado passado, quando ao final ele me pediu para salvar seu número pessoal na minha agenda. E o tom positivo foi reproduzido no primeiro discurso de Silvio Costa Filho, na prestigiadíssima cerimônia de transmissão de cargo, ocorrida na tarde da última quarta-feira em Brasília. Os sinais iniciais são de continuidade dos projetos e políticas setoriais adotadas pelo ex-ministro Márcio França, como a atração de investimentos privados e a preservação do ambiente de negócios e da segurança jurídica do setor. Em Santos, a princípio, não teremos a privatização do Porto e o projeto do túnel continua com prioridade. Passado esse momento festivo, devemos entrar a partir da próxima semana na fase prática da nova gestão, onde saberemos se haverá a continuidade das gestões técnicas tanto na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários quanto nas Autoridades Portuárias, bem como assistiremos ao envolvimento do novo ministro em temas importantes para o setor, como a urgente necessidade de renovação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto)"

### ***Luis Claudio Santana Montenegro, engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia***

"Gostaria de ressaltar três pontos relativos à chegada de Silvio Costa Filho ao Ministério de Portos e Aeroportos. O primeiro é que ele assume em um momento de muita ansiedade do setor, com necessidade de mais investimentos para ampliação da capacidade, algo que poderá melhorar a eficiência portuária e, conseqüentemente, ampliar nossa participação no comércio exterior. O

segundo ponto é a importância da segurança jurídica para ampliar investimentos, principalmente os privados, em processos que ainda têm muito a serem aprimorados para agilizar a aprovação. E o terceiro aspecto a ser considerado é a importância da continuidade técnica construída ao longo dos últimos anos no ministério. O setor tem uma alta complexidade e essa continuidade é essencial para garantir a continuidade dos projetos em andamento"

***Gesner Oliveira, economista, professor e coordenador do Centro de Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV***

"O ministro Silvio Costa Filho chamou a atenção para aspectos muito importantes no seu discurso de posse. Primeiro, a relevância da infraestrutura de portos e aeroportos, em particular a do Porto de Santos, com o reconhecimento de sua importância e a atenção especial que ele merece. É contra a privatização, mas é a favor de um diálogo com o setor privado que atua no setor portuário. Também é a favor da desburocratização. Além disso, está consciente da relevância de algumas obras importantes, como o túnel Santos-Guarujá, e dará atenção a questões relevantes, como a importância do Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro. Enfim, é um ministro que está consciente da relevância da infraestrutura para o crescimento do País e, naturalmente, da relevância do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que para dar certo terá que corrigir equívocos do passado"

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 18/09/2023**

## FENAMAR: NAVEGANDO PELA ESSENCIALIDADE HÁ 34 ANOS

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

**Por: Marcelo Neri**



***O agente marítimo é o protagonista em todas as escalas dos navios, responsável por obter todas as anuências para as atracções e movimentações de cargas, sendo imprescindível para toda a logística portuária e a cadeia que atende o exterior Foto: Sílvio Luiz/AT***

A Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenammar) completou 34 anos de existência no último dia 7. Celebro o importante marco fazendo uso do relevante espaço desta coluna em A Tribuna para difundir o trabalho da entidade e o agenciamento marítimo brasileiro. Fundada em 1989, a Fenammar logo se afiliou à Confederação Nacional dos Transportes (CNT), poderosa entidade que congrega diversas outras associações e federações do âmbito dos diversos interlocutores e modais do transporte que participam da cadeia de suprimentos do nosso País e para o comércio exterior.

O agente marítimo é o protagonista em todas as escalas dos navios, responsável por obter todas as anuências para as atracções e movimentações de cargas, sendo imprescindível para toda a logística portuária e a cadeia que atende o exterior. Conforme levantamento realizado no primeiro semestre de 2023 pela CNT, a categoria do agenciamento marítimo no Brasil corresponde a 537 empresas e 11.047 trabalhadores.

O força do sistema Fenammar vem da pujança da formação de seus 14 sindicatos afiliados, de Manaus (AM) a Rio Grande (RS), englobando as empresas de agenciamento marítimo e atuando na busca e defesa de seus interesses. O Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar) é a entidade afiliada à nossa federação que representa as empresas de agenciamento marítimo no Porto de Santos e demais portos dentro de nosso Estado.

A Fenammar é ainda afiliada à Câmara Interamericana de Associados Nacionais de Agentes (Cianam) e também à Federação das Associações Nacionais dos Ship Brokers e Agentes (Fonasba), que é nossa entidade mundial, com 85 membros em 70 países, representando mais de 5 mil empresas.



Nossa federação não mede esforços para levar a voz do agenciamento marítimo a diversos foros nacionais e internacionais, de cunho empresarial e governamental, em debates sobre portos e logística portuária.

O cenário do agenciamento marítimo é muito desafiador, considerando algumas vertentes que precisamos atender, desenvolver, explicar e diferenciar. A atividade ainda carece de regulamentação e considerando que o agenciamento marítimo é o ator essencial na atracação e desatracação dos navios e atendimento à tripulação, cabendo a ele se relacionar com tudo e com todos que orbitam as embarcações a partir de sua entrada e estadia em território nacional, um mar de complexidade sobre a nossa identidade e a falta de entendimento sobre o alcance de nossas responsabilidades se instauram nas autoridades e órgãos de controles nos diferentes níveis federais, estaduais e municipais.

O sistema Fenamar concentra em seus sindicatos um alto nível de expertise sobre os portos que representam. Afinal, o agente marítimo, devido à constante rotina de atendimento aos navios, desenvolve amplo conhecimento sobre todos os itens da logística portuária e dos portos onde atua. Este é um profissional com grande poder de realizar trabalhos sofisticados para os diversos mercados de cargas que passam pelos complexos portuários, dado o grau de informações que chegam até ele de diversas fontes do comércio internacional.

Principalmente nesta nova era de aceleração dos negócios via inovação e novos meios tecnológicos, o agente marítimo se adapta e se transforma, a fim de continuar contribuindo para o contínuo desenvolvimento de nossos portos e logística portuária através do compartilhamento do nosso acervo técnico e de inteligência de mercado em todos os fóruns que participamos. A Fenamar e o agente marítimo, por suas naturezas essenciais na vida portuária, buscam sempre contribuir para que o tripé formado por navio, porto e carga sempre navegue em sinergia rumo a um melhor destino.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 18/09/2023*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### SEM MARCOS REGULATÓRIOS, BRASIL FICA AMEAÇADO NA CORRIDA POR H2V E EÓLICAS OFF SHORE

A presidente da ABEEólica, Elbia Gannoum, diz que o Brasil pode perder o bonde das eólicas off shore e do hidrogênio verde, caso não aprove os seus arranjos regulatórios em um ano e meio

*Por Ângela Fernanda Belfort*



***A aprovação dos marcos regulatórios das eólicas offshore e do hidrogênio verde seria uma sinalização para os investidores, segundo a presidente da ABEEólica, Elbia Gannoum/Crédito: CGP Grey/Wikimedia***

Na semana em que até a Petrobras anunciou que vai gerar energia eólica off shore (no mar), a presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica), Elbia Gannoum, diz que a janela de oportunidade na área de eólica off shore e

de hidrogênio verde (H2V) é muito estreita. E acrescenta: “Se o Brasil não conseguir fazer todo o seu arranjo regulatório (destas áreas) em um ano e meio, perderemos este bonde, seguramente”, afirmou.

A corrida pela implantação de eólicas off shore faz parte deste momento de transição energética em que vários países e empresas desejam aumentar a produção de energia renovável e diminuir as suas emissões de carbono. Isso quer dizer que os investidores vão aportar recursos onde sentirem que o ambiente de negócios é mais seguro. “Os demais países estão se posicionando. Se o Brasil não sinalizar logo aos investidores, vai perder”. frisa Elbia.

Para ela, aprovar os marcos regulatórios é que o Brasil precisa para transformar as vantagens comparativas que pode ter na área de hidrogênio verde e de eólica off shore em vantagem competitiva. Elbia cita pelo menos dois estudos que mostram que, em 2030, o hidrogênio verde produzido no Brasil será mais barato do que o cinza fabricado lá fora. Um outro levantamento informa a necessidade de geração equivalente a “mais um Brasil (em termos de energia), só para atender as necessidades do hidrogênio verde em 2040”. Detalhe: o hidrogênio cinza não é uma energia limpa pois é fabricado a partir da queima incompleta de combustíveis fósseis, enquanto o verde é fabricado utilizando energia de fonte renovável, completamente limpa.

Agora, na opinião dela, o mais importante a ser feito para atrair investimentos nestas duas áreas é aprovar os marcos regulatórios, que são os seguintes: o da eólica off shore – Projeto de Lei (PL) nº 576/2021); o do hidrogênio verde, o PL 725/2022; e do mercado de carbono PL 412/2022. O PL da eólica off shore foi aprovado pelo Senado no ano passado, tramita na Câmara dos deputados em regime de urgência. “Estamos otimistas. A nossa expectativa é de que este projeto seja aprovado, no máximo, até outubro. E vamos dar as nossas contribuições. É importante irmos para a COP 28 com esses projetos aprovados”, comenta Elbia. A COP 28 vai acontecer de 28 de novembro a 12 de dezembro deste ano em Dubai, nos Emirados Árabes.

“O cerne da lei das eólicas offshore é poder autorizar o uso das áreas (no mar) para estudos que incluem o licenciamento ambiental. A partir do momento que se tenha a lei com as diretrizes gerais para a licitação das áreas pode se fazer a cessão do uso do mar. E aí o Ministério de Minas e Energia (MME) vai poder fazer o primeiro leilão de cessão do uso”, explica Elbia. O mar é um bem da União e só pode ser cedido a partir de uma licitação.

### Cronograma das eólicas off shore



**Presidente executiva da ABEEólica, Elbia Gannoum, diz que a geração eólica offshore pode começar no Brasil em 2030. Foto: assessoria da ABEEólica**

“Se a lei for aprovada este ano, o leilão de cessão for realizado em 2024. Os que vencerem a cessão estarão aptos a fazerem os seus projetos, estudos e licenciamento ambiental em três anos. E aí os primeiros contratos seriam assinados em 2027 e em 2030 teríamos os aerogeradores rodando no mar do Brasil”, resume Elbia. Existem 78 projetos de eólica off shore em análise no Instituto

Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Juntos, eles terão a capacidade instalada para gerar 182 gigawatts (GW) na costa brasileira.

Para o leitor ter uma ideia, toda a capacidade instalada de geração de energia do Brasil é de 190 GW em março deste ano, segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Os projetos citados acima têm a seguinte distribuição: 24 no Rio Grande do Sul, 23 no Ceará, 10 no Rio de Janeiro, 10 no Rio Grande do Norte, quatro no Piauí e a mesma quantidade no Espírito Santo, dois no Maranhão e um em Santa Catarina.

No mundo, são gerados 64 GW pelas eólicas offshore, sendo que mais de 80% está concentrado em três países: China (31,44 GW), Reino Unido (13,22 GW) e Alemanha com 8,05 GW.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**  
**Data: 18/09/2023**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ E GIZ CELEBRAM ACT PARA DESENVOLVIMENTO DE ESTUDO SOBRE DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS

Trabalho que será executado se insere no âmbito do projeto H2Uppp



*O estudo vai verificar a preparação da infraestrutura portuária nacional para o recebimento de embarcações que trafegam com combustíveis zero carbono*

Brasília 15/09/2023 - Na próxima segunda-feira, (18) a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit) celebram um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) voltado ao desenvolvimento do projeto referente à

descarbonização no setor portuário no âmbito do projeto H2Uppp (International Hydrogen Ramp-Up Programme), financiado pelo Ministério da Economia e Ação Climática (BMWK) da Alemanha.

O estudo que será desenvolvido tem o objetivo de verificar a preparação da infraestrutura portuária nacional para o recebimento de embarcações que trafegam com combustíveis zero carbono, para o uso e exportação do hidrogênio verde e seus derivados (PtX) e para o fornecimento de energia proveniente de fontes renováveis para embarcações atracadas

Outro ponto de destaque do trabalho será o levantamento das medidas que já estão sendo adotadas visando à redução de emissão de gases de efeito estufa pelas infraestruturas portuárias brasileiras e seus projetos em hidrogênio verde.

O evento de formalização do ACT ocorre na Sede da ANTAQ a partir das 14h30, com transmissão ao vivo pelo canal da ANTAQ no YouTube. Participam da celebração o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, o relator do projeto, diretor Caio Farias, o diretor Alber Vasconcelos, o secretário Especial de Estudos e Projetos, Bruno Pinheiro, o diretor de Energias Renováveis e Eficiência Energética da GIZ, Johannes Michael Kissel e representantes do Ministério de Portos e Aeroportos.

Profissionais da imprensa que forem participar somente de forma remota poderão acompanhar e enviar perguntas relativas ao ACT pelo Teams: <https://bit.ly/WKDescarbonização>

#### **Workshop sobre Descarbonização dos Portos**

Ainda no dia 18, a ANTAQ, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Portos e Aeroportos, o projeto H2Uppp, a GIZ e a WayCarbon promovem um Workshop para engajamento e nivelamento do projeto em questão. Estarão presentes representantes de portos brasileiros, tidos como protagonistas no processo de transição energética para uma economia de baixo carbono.

**Para mais informações sobre a GIZ, a Cooperação Brasil Alemanha e o projeto H2Uppp acesse:**

<https://www.giz.de/brasil>

<https://cooperacaobrasil-alemanha.com/>

<https://cooperacaobrasil-alemanha.com/H2UPPP/H2UPPP.htm>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários



Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

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

Data: 18/09/2023

### ANTECIPADA DATA DA 551ª ROD PARA ESTA QUARTA-FEIRA

Deliberação publicada no DOU alterou calendário visando adequação da agenda dos Diretores da ANTAQ.

Brasília 15/09/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a alteração do Calendário de Reuniões Ordinárias da Diretoria (ROD) referente ao 2º semestre de 2023. A aprovação foi publicada no Diário Oficial da União (DOU), desta sexta-feira (15).

A deliberação assinada pela Diretoria-Geral da Agência também antecipa a 551ª Reunião Ordinária para o dia 20 de setembro às 14 horas, em decorrência da necessidade de adequação da agenda dos Diretores da ANTAQ.

A ROD desta quarta-feira será transmitida no canal do YouTube da autarquia e a pauta já consta no site da ANTAQ.

Confira a pauta da 551ª Reunião Ordinária de Diretoria

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

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

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

Data: 18/09/2023



Portos e Aeroportos

### GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

#### MINISTRO COSTA FILHO PARTICIPA DE EVENTO PARA APRESENTAR NOVO PAC AO MERCADO INTERNACIONAL

Cerimônia aconteceu no Palácio Itamaraty e reuniu embaixadas de diversos países



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou, nesta segunda-feira (18), ao lado do presidente da República em exercício e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin, e do ministro da Casa Civil, Rui Costa, da apresentação do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) para representantes de embaixadas de diversos países e também investidores estrangeiros.

O evento, que aconteceu no Palácio Itamaraty, contou ainda com a presença da ministra substituta de Relações Exteriores, embaixadora Maria Laura Rocha, do secretário especial de Articulação e Monitoramento da Casa Civil, Maurício Muniz, do secretário especial para o Programa de Parcerias de Investimento da Casa Civil, Marcus Cavalcanti, e do secretário de Promoção Comercial e de Investimentos do Ministério de Relações Exteriores, embaixador Laudemar Gonçalves de Aguiar Neto.

O Novo PAC, que tem investimento estimado de R\$1,7 trilhão, vai gerar cerca de 4 milhões de empregos, em diversos setores, como infraestrutura, saúde, educação e indústria. Do total previsto, R\$612 milhões devem vir da iniciativa privada.

Para o “eixo de transporte eficiente e sustentável”, no qual se enquadra o MPOR, estão previstos R\$349,1 bilhões. Neste segmento caberá ao Ministério de Portos e Aeroportos o acompanhamento de 363 ações e empreendimento, que representam um aporte total de R\$69,1 bilhões, em três subeixos: portos (137), aeroportos (95) e hidrovias (131).

Um dos principais destaques do Novo PAC é a construção do túnel submerso para conectar Santos e Guarujá (SP). Aguardada há quase um século pelos moradores da Baixada Santista, a obra deve receber mais de R\$5 bilhões por meio de PPP (parceria público-privada).

O ministro Costa Filho destacou que a partir de outubro, seguindo orientação do presidente Lula, promoverá uma série de encontros com embaixadores e embaixadoras de todos os continentes. “O objetivo é fortalecer o diálogo com investidores internacionais e impulsionar também o turismo no Brasil, através da entrada de novas companhias aéreas no país”, disse.

O presidente da República em exercício destacou que o Brasil é o segundo país que mais recebe recursos externos, atrás somente dos Estados Unidos. “Democracia atrai investimento. O novo PAC vai fomentar o desenvolvimento sempre alinhado à sustentabilidade”, afirmou Alckmin.

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, reforçou a importância da PPP (parceria público-privada) para o Novo PAC. “É uma grande oportunidade para investidores e o Governo está aberto a receber e analisar propostas”, finalizou.

### **Novo PAC**

O novo ciclo do PAC reúne ações em nove eixos de atuação: transporte eficiente e sustentável, infraestrutura social inclusiva, cidades sustentáveis e resilientes, água para todos, inclusão digital e conectividade, transição e segurança energética, inovação para a indústria da defesa e saúde e o eixo de educação, ciência e tecnologia.

Do total anunciado, a previsão é que R\$1,4 trilhão sejam aplicados até 2026.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF*

*Data: 18/09/2023*



“Vamos cobrar dos municípios, mas também vamos premiar aqueles que atingirem as metas. As pessoas precisam saber se a cidade onde moram é segura no trânsito”, destacou secretário Aduardo Catão, na abertura da Semana Nacional do Trânsito

***Semana foi aberta pelo secretário nacional de Trânsito, Aduardo Catão - Foto: Vosmar Rosa/MT***

O Governo Federal, por meio da Secretaria Nacional do Trânsito (Senatran) do Ministério dos Transportes, vai premiar os municípios brasileiros que cumprirem as metas de redução de sinistros previstas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). Até 2030, a intenção é reduzir em 50% o número de feridos e mortos



nas vias do país. O anúncio ocorreu nesta segunda-feira (18), durante a abertura da Semana Nacional do Trânsito, que vai até 25 de setembro.

“Vamos cobrar dos municípios, mas também vamos premiar aqueles que atingirem as metas”, afirmou o secretário nacional de Trânsito, Aduardo Catão. De forma inédita, a Senatran vai cobrar as metas dos municípios, dar transparência aos números regionais e premiar as boas iniciativas. O andamento das ações será acompanhado por meio do programa Monitora Pnatrans, lançado em julho passado para monitorar os resultados obtidos pelo Governo Federal e verificar a conformidade das obrigações assumidas pelos órgãos locais.

Segundo levantamento da Senatran, quase 80% das mortes registradas no trânsito em todo o Brasil estão concentradas em cerca de 20% dos municípios brasileiros – são quase 1,2 mil cidades em sua maioria com mais de 30 mil habitantes. No auxílio aos órgãos locais de trânsito, a secretaria vai também atuar como consultora de projetos, apresentando as melhores práticas no setor.

### Consulta

Ao mesmo tempo, o Governo Federal pretende colocar em consulta pública, até o fim do ano, uma nova versão do Pnatrans, com foco na maior participação dos municípios na elaboração de diretrizes; ampliação da transparência e do acesso aos dados nacionais, bem como na definição de metas locais no universo das localidades que concentram o maior número de ocorrências.

As cidades médias, sobretudo aquelas consideradas centro regionais, estarão no foco de atuação da Senatran, além dos municípios nos quais a situação socioeconômica estimula o uso de motocicletas. “A segurança viária precisa dessa nova visão, de estar presente desde o momento em que se desenha a via até o momento que fiscaliza, passando pela educação no trânsito”, ressaltou o secretário.

Também participaram da abertura da Semana Nacional do Trânsito, representantes dos principais órgãos, instituições e associações ligados ao trânsito – como DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Polícia Rodoviária Federal (PRF) e Departamento de Estradas de Rodagem (DER) –, de secretarias estaduais e municipais de trânsito.

### Mobilização nacional

Entre as novidades dessa edição, está a escolha do tema da campanha de 2024, que pela primeira vez foi decidida por meio de votação popular – “Paz no trânsito começa por você” –, e um painel com mais de 850 atividades programadas por órgãos e entidades de trânsito distribuídas pelas 27 unidades da Federação. O objetivo é intensificar as ações de conscientização, educação e fiscalização junto a condutores, passageiros, motociclistas e pedestres de todo país.

“O trânsito somos nós. Somos pedestres, ciclistas, motoristas. Nós saímos de casa e nós já estamos no trânsito. Saímos do nosso trabalho e já estamos no trânsito”, afirmou a diretora do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento, ao reforçar a necessidade de integração e responsabilidade compartilhada entre todos os integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.

Também nesta segunda-feira foram abertas as inscrições para a edição 2023 do Prêmio Senatran: interessados podem se inscrever de hoje até o dia 11 de outubro. A iniciativa reconhece instituições, profissionais e acadêmicos que valorizam a segurança no trânsito em suas áreas de atuação, além de incentivar a inovação, projetos, boas práticas e produção científica relacionados à segurança viária no trânsito. São 13 categorias e premiações que vão até R\$ 20 mil.

No encerramento da Semana Nacional de Trânsito, em 25 de setembro, a Senatran divulgará um estudo inédito da aplicação da Lei 11.705/2008, a Lei Seca, nestes 15 anos. O estudo servirá como base para aprimorar políticas de educação e fiscalização no trânsito de todo o país.

### Saiba mais

### • **Quando acontece a Semana Nacional de Trânsito?**

Estabelecida em 1997 pelo artigo 326 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a Semana Nacional de Trânsito ocorre anualmente entre os dias 18 e 25 de setembro. A intenção é promover um trânsito mais seguro por meio da conscientização de condutores, motociclistas, ciclistas e pedestres.

### • **Qual é o tema da atual edição da Semana Nacional de Trânsito?**

“No trânsito, escolha a vida”, enfatizando a importância do comportamento responsável nas vias, seja na direção de um carro, motocicleta, bicicleta ou mesmo a pé.

### • **Que outra campanha ocorre em paralelo à Semana Nacional de Trânsito?**

O Governo Federal também promove, entre 18 e 25 de setembro, a Semana Nacional da Mobilidade, que visa celebrar o Dia Mundial Sem Carro (22 de setembro), de modo a promover uma reflexão sobre os problemas que o uso excessivo de veículos podem causar ao meio ambiente e ao bem-estar da sociedade.

### • **De que forma os órgãos e entidades de trânsito estão envolvidos na campanha?**

Órgãos e entidades de trânsito, como os Detrans, participam ativamente da campanha por integrarem o Sistema Nacional de Trânsito. São eles os responsáveis por diversas ações de conscientização, educação e fiscalização espalhados por todo o país. Além da realização de blitz educativas, palestras e seminários, eles ajudam na divulgação da campanha e geram debates educativos de acordo com a necessidade de cada cidade, usando sempre a frase temática escolhida para o ano em questão.

### • **Onde os interessados podem conferir as atividades programadas para esse ano?**

Todas as atividades previstas podem ser conferidas na página especial da semana, no site da Senatran. É lá que os órgãos e entidades de trânsito tem cadastrado as ações previstas em suas unidades – há atualizações diárias. Até o momento, o painel conta com mais de 800 ações cadastradas por todo o país.

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

Data: 18/09/2023

# Portogente

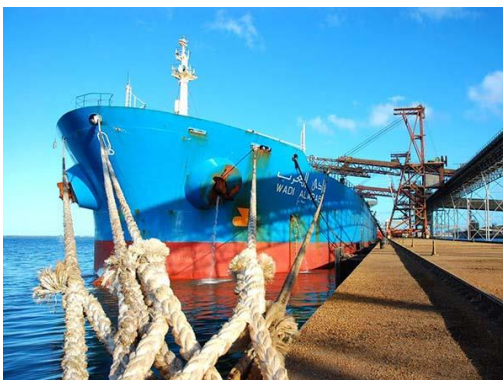
Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### MINISTRO SÍLVIO COSTA FILHO CAUSA INQUIETAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO

Editor Portogente

O setor portuário brasileiro há muito vem passando por crises administrativas. No governo passado, o programa de desestatização foi a bandeira que o ex-ministro Tarcísio de Freitas empunhou e cujos resultados foram polêmicos; no caso do Porto de Santos, o principal do Brasil, um fracasso. Entretanto, por estratégia política, o ministro Márcio França, que vinha diligenciando ações que caminhavam para um final realizador, foi substituído, recentemente, por Sílvio Costa.



### **Leia ainda \* Márcio França é meta do Sílvio Costa nos Portos: navegar é preciso**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115577-marcio-franca-e-meta-do-silvio-costa-nos-portos>

Preocupado com que decisões políticas inexperientes do atual ministro possam reeditar atrasos nos portos, tão essenciais à economia nacional, o setor portuário defende a permanência do secretário nacional de Portos Fabrício Pierdomênico no ministério. Um profissional de longa e ampla experiência na área e cujo papel será conveniente ao setor empresarial bem como à categoria dos portuários.

## **Leia mais \* Rumo ao Porto de Santos 2060**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115494-rumo-ao-porto-de-santos-2060>

Se fizer uma busca nos registros administrativos dos portos brasileiros desde 2017, o nome de Fabrizio Pierdomênico sempre se destacou. Especialmente na criação da antiga Secretaria Especial de Portos (SEP), um projeto exitoso na ampliação do diálogo e solucionador de problemas do setor. Motivos que hoje mobilizam portuários em defesa da sua permanência.

## **Leia também \* Agenda climática necessária nos portos do Brasil**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115453-agenda-climatica-necessaria-nos-portos-do-brasil>

O programa portuário nacional é um desafio nada trivial. Especialmente o Porto de Santos que enfrenta barreiras de difícil transposição, para promover produtividade e receber a nova geração de navios que já escala os portos mais avançados do mundo. São questões técnicas que exigem mediações políticas competentes e envolve soluções complexas, como possibilitar profundidade às embarcações e produtividade nas operações.

Acende a luz amarela na área portuária com a chegada do ministro Sílvio Costa Filho. Sem experiência no âmbito dos portos e respectivas logísticas, carece da forma de perceber e interagir nos processos de uma atividade complexa e essencial, principalmente para a produção agro-industrial, geração de trabalho, e fomento da economia nacional. É hora de a atividade portuária - capital e trabalho - estar unida para enfrentar a ameaça que paira no setor.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 18/09/2023*

## **ECOVIAS PROMOVE AÇÕES DE SEGURANÇA VIÁRIA**

Assessoria de Comunicação

*No Sistema Anchieta-Imigrantes, as ações e locais foram definidos com base em estudos realizados pelo Programa de Redução de Acidentes da concessionária*

A concessionária Ecovias, responsável pelo Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), programou uma série de ações especiais para a 26ª edição da Semana Nacional de Trânsito (SNT), que ocorre entre os dias 18 e 25 de setembro e, neste ano, está sob a temática "No trânsito, escolha a vida". Estabelecido pelo Código Brasileiro de Trânsito (CTB) e organizado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, esse período é lembrando anualmente com o objetivo de conscientizar a sociedade para um trânsito mais seguro.



**Crédito: Divulgação Ecovias.**

No SAI, as ações e locais foram definidos pela Ecovias com base em estudos realizados pelo Programa de Redução de Acidentes (PRA) da concessionária, que reúne, semanalmente, colaboradores de diferentes áreas técnicas da empresa, que analisam as ocorrências e propõem soluções para contribuir com a redução do número de acidentes e mortes nas rodovias.

### **Programação**

A Semana começa a ação Pit Stop Pedestre e Ciclistas, na segunda-feira (18/09), das 06h às 08h, no km 16 da rodovia dos Imigrantes, sentido São Paulo. Na ocasião, os participantes receberão coletes e adesivos refletivos e serão orientados, por colaboradores da Ecovias, sobre o uso adequado dos equipamentos de segurança e a forma correta de trafegarem em locais próximos das rodovias. A mesma ação se repete na quarta-feira (20/09), das 06h às 08h, no km 288 da rodovia





Padre Manoel da Nóbrega, sentido São Paulo; e na sexta-feira (22/09), das 06h às 08h, no km 08 da Cônego Domênico Rangoni - SP 248 (chegada ao Guarujá).

Na terça-feira (19/09), das 8h às 10h, está programado o Pit Stop Motociclista, em parceria com a empresa Yamaha, na base do Policiamento Rodoviário do km 10 da via Anchieta, sentido Litoral. Os motociclistas que passarem pelo local receberão antenas "corta-pipa" e adesivos refletivos para serem aplicados nos veículos e nos capacetes, além de orientações sobre pilotagem segura e revisão básica dos equipamentos de segurança das motocicletas.

Já os motoristas de pesados poderão participar do Pit Stop Caminhoneiro na quinta-feira (21/09), entre 8h e 10h, no pátio de descanso localizado no Km 40 da via Anchieta, sentido Litoral. Além de exames básicos de saúde, como aferição e pressão arterial e testes de glicemia, os caminhoneiros receberão kits de lanches, adesivos refletivos para aplicação nos veículos e orientação de segurança viária.

Fonte: Portal Porto Gente  
Data: 18/09/2023



### EDITORIAL – O TRANSPORTE FLUVIAL E A SUSTENTABILIDADE

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

A aprovação pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), para a alocação de R\$ 2,89 bilhões em 19 projetos do setor, é um marco significativo para o desenvolvimento do transporte fluvial no Brasil. Esses projetos abrangem uma gama de iniciativas, desde a construção e modernização de embarcações até a aquisição de equipamentos para navegação fluvial e marítima, e representam um compromisso substancial com a revitalização e a expansão desse segmento crucial.

É importante ver o compromisso do Governo em fomentar a navegação fluvial, uma opção de transporte que historicamente tem sido subutilizada no País. O Brasil é dotado de uma vasta rede de rios navegáveis e investir nesse meio de transporte não apenas pode reduzir os custos logísticos, mas também diminuir o impacto ambiental das operações de transporte.

A destinação de cerca de R\$ 1,5 bilhão para a construção de empurradores, barcaças e comboios é especialmente significativa. Essas embarcações são essenciais para a eficiência da navegação fluvial, permitindo o transporte de grandes volumes de carga de maneira econômica e ambientalmente responsável. Além disso, esses investimentos fomentam a indústria de construção naval nacional, criando empregos e estimulando a economia.

O transporte fluvial tem várias vantagens. Ele é menos suscetível a congestionamentos de trânsito, oferecendo uma rota mais confiável para o escoamento de produtos. Além disso, é uma alternativa ambientalmente amigável, uma vez que emite menos poluentes e contribui para a redução das emissões de gases de efeito estufa em comparação com o transporte rodoviário.

Outro ponto notável é a diversificação das fontes de financiamento, com a possibilidade de contratação de financiamentos por meio de diversos agentes financeiros, incluindo o BNDES, Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal e Banco da Amazônia. Isso torna o acesso a recursos mais amplo e acessível para as empresas interessadas em investir no transporte fluvial.

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) desempenha um papel fundamental nesse processo, financiando até 90% do valor dos projetos solicitados. O custo do financiamento varia de acordo com o conteúdo nacional e o tipo de embarcação, o que cria incentivos adicionais para o desenvolvimento da indústria local.



Em resumo, o investimento no transporte fluvial é uma estratégia sábia e oportuna. Ele não apenas promove o crescimento econômico e a sustentabilidade ambiental, mas também aproveita os recursos naturais abundantes do Brasil. A aprovação desses projetos é um passo na direção certa para uma logística mais eficiente, econômica e amigável ao meio ambiente. Encorajamos mais iniciativas e investimentos nessa área, consolidando o transporte fluvial como uma rota para um futuro mais sustentável e próspero.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 18/09/2023*

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

#### **EXPORTAÇÕES**

A Secretaria Especial da Receita Federal lançará seu primeiro estudo de liberação de cargas com foco nas exportações brasileiras na próxima quarta-feira. O trabalho foi elaborado com base na metodologia Time Release Study (TRS), da Organização Mundial das Aduanas (OMA), destacando os tempos necessários para a liberação das exportações nacionais, uma medida prevista no Acordo de Facilitação de Comércio (AFC). A análise continua o projeto iniciado em 2020, com o lançamento do TRS Importação, que marcou a aderência do País às práticas internacionais.

#### **RIO GRANDE 1**

Um mergulhador desapareceu no mar, durante o reposicionamento de boias o canal de acesso à barra de Rio Grande, no último domingo. O serviço foi pedido pela Portos-RS, a autoridade portuária dos Portos do Rio Grande do Sul, no final da noite de sábado, quando foi informada do problema com essa sinalização. Logo após saber do incidente com o mergulhador, a empresa contactou o Salvamar Sul do Comando do 5º Distrito Naval, responsável pelas atividades de busca e salvamento no mar e nos portos da região.

#### **RIO GRANDE 2**

A Portos-RS ainda se comunicou com a Segurança de Tráfego Aquaviário (STA), da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul (CPRS), relatando o fato e pedindo apoio em relação às boias deslocadas, a fim de minimizar os riscos da navegação.

#### **FERROVIA 1**

A empresa de fertilizantes canadense Verde AgriTech (antiga Verde Potash) foi autorizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para construir e operar uma ferrovia em Minas Gerais por 99 anos. A linha terá capacidade para transportar 50 milhões de toneladas por ano de compostos de potássio (insumo importante para a fabricação de fertilizantes), além de auxiliar na distribuição desses nutrientes agrícolas.

#### **FERROVIA 2**

A futura ferrovia ainda irá conectar as instalações da Verde a um nó ferroviário da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). A Verde AgriTech será responsável pela construção do ramal e, para isso, analisa potenciais parcerias.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 18/09/2023*

### **NACIONAL - CONSELHO DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 2,9 BI PARA APOIO À INDÚSTRIA NAVAL**

Navegação interior terá o maior volume de recursos dos últimos anos, cerca de R\$ 1,5 bilhão

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



**Só para navegação fluvial foram autorizados projetos no total de R\$ 1,5 bilhão Crédito: Divulgação/MPor**

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) deu aval para a alocação de R\$ 2,89 bilhões em 19 projetos. Esses projetos englobam iniciativas relacionadas à construção, modernização, conversão, docagem e reparo de embarcações, bem como a aquisição e instalação de equipamentos para navegação

fluvial (hidrovias) e marítima.

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, essa aprovação representa o maior comprometimento de recursos com prioridades de navegação fluvial dos últimos anos. “Só para a construção de empurradores, barcaças e comboios, foram cerca de R\$ 1,5 bilhão, ou seja, um incentivo ao aprimoramento e fomento à navegação por meio dos rios navegáveis. Vamos avançar ainda mais”, afirmou o ministro após as deliberações do Conselho, na última quarta-feira, dia 14.

A relação dos projetos priorizados pelo CDFMM será divulgada através de uma resolução no Diário Oficial da União. As empresas interessadas poderão então contratar o financiamento por meio de diversos agentes financeiros, incluindo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal e Banco da Amazônia.

A Portaria Minfra nº 1.460/2022 estabelece os procedimentos e regulamentos para a concessão de prioridades pelo CDFMM, incluindo prazos de 450 dias para novos projetos e 180 dias para prorrogações de projetos anteriormente priorizados pelo CDFMM. O Fundo da Marinha Mercante (FMM) pode financiar até 90% do valor dos projetos solicitados, e o custo do financiamento com recursos do FMM dependerá do percentual de conteúdo nacional e do tipo de embarcação, com essas condições sendo especificadas na Resolução CMN nº 5.031/2022.

A próxima reunião do CDFMM está programada para o dia 7 de dezembro, e o prazo para a apresentação de projetos se encerra em 9 de outubro. Os interessados devem submeter suas propostas ao Departamento de Navegação e Hidrovias (DNHI) através do Sistema Único de Processo Eletrônico em Rede (Super). Para mais informações sobre a submissão de pleitos ao CDFMM, é possível contatar o órgão pelo e-mail [cdfmm@mpor.gov.br](mailto:cdfmm@mpor.gov.br).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 18/09/2023**

## **REGIÃO SUL - SCPAR VAI REPASSAR R\$ 17 MILHÕES PARA A RECUPERAÇÃO DO ACESSO SUL DE IMBITUBA**

Recursos serão utilizados para melhorias no trecho que conecta a BR-101 ao complexo catarinense  
Por Da Redação [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



**Recursos serão aplicados no acesso rodoviário ao Porto de Imbituba Crédito: Divulgação**

O Ministério de Portos e Aeroportos concedeu aprovação esta semana para a utilização de uma parte dos dividendos da SCPAR Porto de Imbituba (SC), no valor de R\$ 17 milhões, com o propósito de financiar melhorias no Acesso Sul da cidade de Imbituba. Este trecho é responsável por conectar a BR-101 ao complexo, passando pelo bairro Vila Nova. A decisão foi anunciada durante uma reunião na última quarta-



feira (13) pelo presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), Júlio Dias, realizada nas instalações do porto.

O governador Jorginho Mello enfatizou a importância dos portos para o estado de Santa Catarina, destacando que o estado é um grande produtor e que seus produtos de alta qualidade necessitam alcançar os mercados mais exigentes. Ele mencionou o crescimento notável do Porto de Imbituba ao longo deste ano e sua contínua expansão.

Este investimento significará um aporte de R\$ 17 milhões e será repassado pelo Governo do Estado de Santa Catarina por meio da SCPAR holding, que recebe os dividendos do Porto, para a prefeitura, a fim de financiar a realização das melhorias. Uma vez que o convênio de repasse dos fundos seja assinado, a expectativa é que as melhorias estejam concluídas até 2024.

O desbloqueio desses recursos foi resultado de uma colaboração entre diversos órgãos, incluindo o Ministério de Portos e Aeroportos, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Secretaria Estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), CAP Imbituba, SCPAR holding, Porto de Imbituba e a prefeitura local.

Durante o anúncio, o presidente do CAP destacou a relevância do conselho no avanço das negociações e ressaltou a parceria benéfica entre o porto e a cidade, beneficiando ambas as partes. A pavimentação foi solicitada devido ao desgaste da via, que foi agravado, entre outras razões, devido ao uso durante as obras de pavimentação do Acesso Norte.

O secretário da SPAF, Beto Martins, elogiou a sensibilidade do governador Jorginho Mello em permitir o uso desses recursos para um projeto público na cidade e enfatizou o esforço conjunto de várias partes que levou a esta conquista significativa para Imbituba.

Por sua vez, o presidente do Conselho de Administração da SCPAR Porto de Imbituba, Alexandre Amim Salum Jr., expressou sua gratidão pelo trabalho conjunto e pela união de esforços que beneficiarão diretamente os cidadãos.

O vice-prefeito, Clésio do Marcão, representando a administração municipal, parabenizou e agradeceu pela liberação dos recursos, destacando como isso representa mais uma forma de contribuição do Porto e do Governo do Estado para o desenvolvimento econômico e social da cidade.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 18/09/2023**

## **REGIÃO NORDESTE - ANAC E CONCESSIONÁRIA FIRMAM NOVO CONTRATO DO AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE**

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

Acordo conclui primeira relicitação de um ativo de infraestrutura do País. Leilão ocorreu em maio

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Zurich Airport Internacional concluíram a assinatura do novo contrato de concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA), que atende à cidade de Natal (RN) e região. Este aeroporto foi adquirido em leilão realizado em 19 de maio, com um valor de R\$ 320 milhões, representando um ágio de 41% sobre o lance mínimo estabelecido. Esta é a primeira relicitação de um ativo de infraestrutura concedido no País.

Após a formalização do contrato, as partes envolvidas irão realizar o ajuste de contas relacionado ao pagamento de indenização à Inframérica, a antiga concessionária, pelos investimentos realizados. O Governo Federal irá quitar a diferença entre o valor oferecido pelo proponente vencedor do leilão e a indenização devida. Em seguida, a concessionária vencedora do leilão efetuará o pagamento da contribuição inicial à concessionária que está saindo da concessão. Com a conclusão deste processo, o contrato entrará em vigor, e a transição operacional no aeroporto terá início.

A Zurich Airport já possui presença em outros quatro aeroportos no Brasil, incluindo a participação no Aeroporto de Confins e a operação dos aeroportos de Macaé, Vitória e Florianópolis.

O ASGA foi o primeiro aeroporto a ser concedido à iniciativa privada em 2011, como parte do programa federal de concessões aeroportuárias. Localizado no município de São Gonçalo do Amarante, possui capacidade para atender até seis milhões de passageiros por ano. O novo contrato de concessão terá uma duração de 30 anos.

O processo de relicitação do ASGA foi aprovado pela Diretoria da Anac em 7 de fevereiro de 2023, representando um marco importante. Esse procedimento de relicitação é viabilizado pela Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e pelo Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019. A participação no processo de relicitação é voluntária e envolve a devolução amigável do ativo, seguida de um novo leilão e a assinatura de um contrato de concessão com a nova concessionária vencedora do certame. Essa abordagem oferece segurança jurídica aos contratos e possibilita a continuidade dos serviços prestados.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 18/09/2023**

## REGIÃO SUDESTE - TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS PARTICIPAM DO DIA MUNDIAL DA LIMPEZA

Funcionários da BTP, DP World Santos, Ecoporto e Santos Brasil recolheram resíduos nas praias da cidade

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



**A ação faz parte do World Clean Up Day, movimento internacional, e envolveu cerca de 200 colaboradores das empresas**

Concorrentes no setor, mas parceiros em uma grande causa. Os quatro maiores operadores portuários do Porto de Santos uniram esforços em prol do meio ambiente participando, juntos, da ação do Dia Mundial de Limpeza de Rios e Praias (World Cleanup Day), que aconteceu na manhã do último sábado (16), na orla santista, e resultou na coleta de resíduos como bitucas de cigarro,

tampinhas de garrafas, lacres de latinhas e microplásticos diversos.

Cerca de 200 funcionários voluntários do Brasil Terminal Portuário (BTP), DP World Santos, Ecoporto e Santos Brasil estiveram no evento, que teve apoio da Prefeitura e Ibama, e contou com a participação de centenas de voluntários representantes de vários setores da sociedade.

Os resíduos não recicláveis serão destinados à Terracom, os compostáveis ao programa Composta Santos da Secretaria Municipal de Meio de Ambiente (Semam) e os recicláveis serão destinados à organização de catadores.

Esta é a quinta vez que os terminais participam da iniciativa que acontece anualmente em todo o mundo, em um único dia, e faz parte do World Clean Up Day, movimento internacional que envolve milhões de voluntários em mais de 190 países.

“O objetivo é mobilizar as comunidades em mutirões de limpeza e, principalmente, realçar a importância das ações individuais na conservação permanente desses ambientes. Por isso a união dos terminais é tão significativa nesta ação, para mostrar que essa causa é urgente e está acima de qualquer outro interesse”, destaca Viviane Martins, porta-voz das empresas.

Para Marcos Libório, secretário de Meio Ambiente de Santos, trata-se de uma data importante para que todos possam repensar seus hábitos. “Precisamos gerar um senso de responsabilidade comum pelo que consumimos e descartamos. Há um limite de regeneração natural e ele já foi ultrapassado”.

A iniciativa está alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), especialmente ao objetivo 14, que versa sobre a conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos, protegendo as diferentes formas de vida na água.

A cada ano, estima-se que 8 milhões de toneladas de plástico vão parar nas águas dos oceanos, levando 100 mil animais marinhos à morte, conforme dados da Organização das Nações Unidas (ONU).

Já os chamados microplásticos, partículas de plástico que medem até 5 milímetros, causam a morte e problemas na reprodução dos plânctons, que são responsáveis pela produção de oxigênio oceânico – ou seja, mais da metade do oxigênio produzido na Terra –, afetando não somente a biodiversidade marinha como diversos seres vivos, inclusive seres humanos.

“Cabe a todos nós mudar essa realidade, zelando pela limpeza de nossas praias”, enfatiza a portavoz dos operadores portuários.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/09/2023

## REGIÃO SUDESTE - ANTT PUBLICA DELIBERAÇÃO QUE DÁ AVAL PARA DESESTATIZAÇÃO DA BR-262/MG

Trecho com extensão de quase 440 quilômetros vai desde Betim até Uberaba

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



***O projeto de concessão da BR-262/MG visa assegurar a continuidade dos serviços concedidos Crédito: Divulgação/ANTT***

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) divulgou na edição de sexta-feira (15) do Diário Oficial da União a Deliberação nº 306, aprovando o relatório final da Audiência Pública que aborda a desestatização da BR-262/MG.

O projeto em questão se estende ao longo da BR-262/MG, indo desde o entroncamento com a BR-381(C) no município de Betim (MG) até o entroncamento com a BR-050(A)/464(A) em Uberaba (MG), totalizando uma extensão de 438,90 quilômetros. Atualmente, essa rodovia faz parte do trecho sob concessão da Concessionária Concebra, englobando também as rodovias BR-060/153/262/DF/GO/MG. Durante a fase de preparação da nova concessão, a concessionária atual se compromete a assegurar a continuidade de todos os serviços essenciais e a manutenção dos padrões de segurança viária para os usuários.

No âmbito do Processo de Participação e Controle Social (PPCS), a equipe técnica da agência avaliou 55 protocolos válidos. As manifestações aceitas foram incorporadas aos rascunhos do Edital e do Contrato, bem como aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica e ao Programa de Exploração da Rodovia. Esses documentos agora seguem para aprovação pelo Ministério dos Transportes e, posteriormente, pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

### Histórico

O projeto de concessão da BR-262/MG foi qualificado durante uma reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) em agosto de 2021. O principal objetivo da relicitação

é assegurar a continuidade dos serviços concedidos nos casos em que a concessionária não consegue mais cumprir com suas obrigações originais. Os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental foram encomendados pelo Ministério dos Transportes à Infra S.A., e incluem uma análise abrangente de tráfego, demanda, operação, engenharia, modelagem econômico-financeira e questões jurídicas.

Durante a condução dos estudos de viabilidade da rodovia, foi tomada a decisão de subdividir o projeto em três trechos que serão concedidos separadamente:

BR-153/060 (compreende o trecho entre Goiânia/GO e o Distrito Federal/DF, a ser concedido em conjunto com o trecho da BR-040, de Cristalina/GO até o Distrito Federal/DF); BR-153/GO/MG (se estende de Goiânia/GO a Fronteira/MG, e a BR-262/MG, do entroncamento com a BR-153/MG até Uberaba/MG); BR-262/MG, (entre Uberaba/MG e Betim/MG).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/09/2023

## REGIÃO SUDESTE - CONCESSÃO DA BR-040/MG SEGUE PARA O TCU APÓS SER APROVADA

Expectativa é de que sejam investidos R\$ 9 bilhões no trecho conectando Belo Horizonte a Juiz de Fora

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



*Além desse trecho, também será concedida parte da BR-040 que liga Juiz de Fora ao Rio de Janeiro*  
Crédito: Divulgação

O Ministério dos Transportes deu o sinal verde para o plano de outorga destinado à concessão de um trecho de 232,1 km da BR-040, conectando Belo Horizonte a Juiz de Fora, em Minas Gerais. Essa medida, anunciada em uma portaria publicada na edição do último dia 8 do Diário Oficial da União, possibilitou à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

protocolar a atualização da documentação relacionada à transferência da rodovia para a iniciativa privada junto ao Tribunal de Contas da União (TCU).

O Governo Federal tem a expectativa de lançar o edital de concessão em breve, seguido pelo leilão subsequente. A previsão é que essa nova concessão injete aproximadamente R\$ 9 bilhões na estrada federal, cobrindo tanto investimentos adicionais quanto custos operacionais. O segmento a ser concedido abrange os quilômetros 544 a 776,1, estendendo-se desde o ponto de entroncamento da BR-040/MG com a BR-356/MG, em Belo Horizonte, até o ponto de entroncamento com a ANTT União e Indústria, em Juiz de Fora.

Ajustes foram realizados após novos estudos, resultando na decisão do Ministério dos Transportes de dividir o projeto original em dois trechos: de Belo Horizonte a Juiz de Fora e de Juiz de Fora ao Rio de Janeiro. Essa nova configuração visa atender ao interesse público, acelerando a execução de obras em ambos os trechos e ampliando a participação na licitação.

Quanto à concessão do trecho da BR-495/RJ/MG, entre Juiz de Fora e o Rio de Janeiro, originalmente planejada para ser leiloada junto com o segmento da BR-040 entre Belo Horizonte e Juiz de Fora, segue em análise, e a expectativa é que o edital também seja publicado ainda este ano.

**Rota dos Cristais**

A aprovação do trecho de Belo Horizonte a Juiz de Fora vem duas semanas após o Ministério dos Transportes dar o aval ao plano de outorgas da chamada “Rota dos Cristais” (BR-040/GO/MG). Essa concessão tem o potencial de injetar cerca de R\$ 11 bilhões, incluindo investimentos e custos operacionais.

Serão concedidos 594,80 quilômetros de pistas, de Belo Horizonte a Cristalina (GO), abrangendo a BR-040/GO, desde o entroncamento com a BR-050 até a divisa entre Minas Gerais e Goiás, além da BR-040/MG, do Km 0 ao 533,2, da divisa até o entroncamento com a BR-135, no Anel Rodoviário de Belo Horizonte.

Esse trecho faz parte da concessão da Via 040 (BR-040/DF/GO/MG), que foi subdividida em três novos trechos: BH – JF, a “Rota dos Cristais,” e a “Rota do Pequi,” entre Cristalina (GO) e o Distrito Federal, que será concedida juntamente com o trecho da BR-153/060, entre Goiânia (GO) e o DF.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

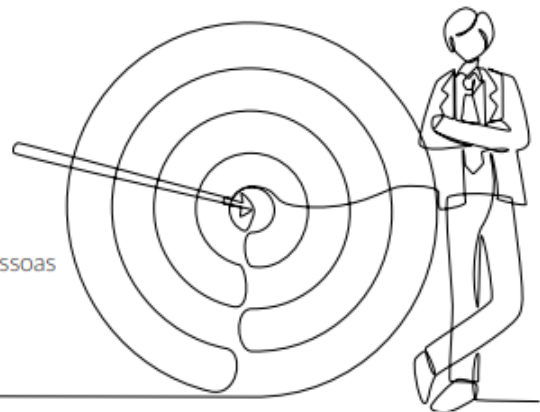
Data: 18/09/2023

### OPINIÃO – ARTIGOS - VOCÊ É COMPETENTE? NO VELHO OU NO NOVO CONCEITO?



**HUDSON CARVALHO**

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,  
diretor executivo da Elabore Online - Resultados Através das Pessoas  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)



O mais competente não discute, domina a sua ciência e cala-se.

François Marie Arouet, conhecido por Voltaire (1694/1778)

**COMPETÊNCIA!** Bons tempos em que a definição resumia-se àquela do dicionário. Naquela época, dizia (e ainda diz) o “Senhor Aurélio” que é a “qualidade de quem é capaz de apreciar e resolver certo assunto, fazer determinada coisa; capacidade, habilidade, aptidão, idoneidade.”.

Hoje, entretanto, o conceito de Competência Profissional tem outro significado, mais amplo, conectado à produção de resultados nas organizações. Estamos falando da somatória de **CONHECIMENTOS** (informações que um profissional necessita para realizar seu trabalho), **HABILIDADES** (capacidade de fazer algo bem feito) e **ATITUDES** (basicamente comportamento e seus valores, traços de personalidade, histórico e motivos sociais), os quais, aplicados a uma determinada demanda dentro de uma cultura organizacional, geram alto desempenho.

Se considerarmos os diferentes cenários e empresas, a relação dessas competências é grande. Na minha experiência ao longo dos anos, cataloguei quase trinta. Se tiver paciência de ler a lista, é a seguinte (caso não tenha pule para o próximo parágrafo): Autocontrole, Autoconfiança, Lidar com o Fracasso, Comprometimento Organizacional, Flexibilidade, Expertise Técnica, Pensamento Analítico, Raciocínio Abstrato, Busca Contínua por Informações Críticas, Orientação para Controles, Esforço Opcional, Iniciativa, Capacidade de Inovação, Orientação para Realização, Sensibilidade Interpessoal, Ouvir e Responder, Orientação para Satisfação do Cliente, Influência e Persuasão, Entendimento Organizacional, Construção de Relacionamentos, Diretividade, Trabalho em Equipe,





Desenvolvimento de Pessoas, Liderança de Equipe, Visão Sistêmica (do negócio), Dimensão do Impacto de suas Ações, Interesse por Qualidade e Orientação para Resultados.

As organizações dispostas a trabalhar com essa ideia precisarão entender a necessidade de adquirir, para a composição de seus times, desde a contratação (e posteriormente com ações de treinamento e desenvolvimento), as competências que lhe interessam para que o conjunto permaneça constantemente alinhado com seus objetivos estratégicos, táticos e operacionais.

Vão precisar também conhecer as suas próprias competências organizacionais, que traduzem a capacidade da empresa de integrar e coordenar seus recursos e processos, de forma que agreguem valor ao negócio, formando gradativamente sua identidade e gerando vantagem competitiva sustentável. As competências organizacionais estão intimamente relacionadas ao estilo de gestão que a cultura organizacional define.

Em nossos projetos de Eficácia Organizacional e nos de Desenvolvimento de Liderança, usamos um processo que depura essa lista enorme dos dois grupos de competências (as Profissionais e as Organizacionais), com o qual montamos um único Modelo de Competências para a organização.

As empresas que desejem estabelecer essa linha de ação começarão, como fazemos, com a realização de entrevistas de eventos comportamentais (que são realizadas individualmente), a determinação de âncoras de carreira de Edgard Schein (pilares que as pessoas tomam como referência para conduzir a vida profissional) e dos estilos pessoais e de comunicação, resultantes dos trabalhos do psicólogo suíço Carl Jung.

O primeiro passo é a determinação, por parte da Alta Direção (se ainda não tiver feito), dos objetivos estratégicos e da cultura organizacional vigente. Recomendo que a Direção determine a um pequeno grupo de gestores experientes – que chamo de Focus Group – que, usando as ferramentas adequadas, elabore uma prévia do Modelo, que será validada em seguida pela Diretoria.

Pronto! O Modelo de Competências está definido. Minha experiência mostra que esse modelo conterá algo entre sete e nove competências (da lista de quase trinta citada acima), que alinham a gestão das equipes com as estratégias e objetivos planejados.

O passo seguinte é fazer um assessment (é aqui que entram as entrevistas, Schein e Jung, que citei acima), que permita determinar a diferença entre o atual nível de manifestação dos participantes e o desejado para cada uma das competências que fazem parte do modelo definido.

É com base nessas diferenças que a organização deve preparar um bom programa de formação, que garantirá que as posições-chave (usualmente, iniciando pelos Líderes) sejam ocupadas por profissionais com alto nível de manifestação em cada competência escolhida. Daí para frente, esse grupo repassa as técnicas e os comportamentos para os demais níveis do organograma. Serão mentores do bom exemplo, referências para todos. Nesse ponto, finalizo discordando de Voltaire: nada de calar.

Nesse mundo de profundas e rápidas mudanças, gerir competências é mais do que um fator de sucesso. Trata-se de sobrevivência.

**HOJE, ENTRETANTO, O CONCEITO DE COMPETÊNCIA PROFISSIONAL TEM OUTRO SIGNIFICADO, MAIS AMPLO, CONECTADO À PRODUÇÃO DE RESULTADOS NAS ORGANIZAÇÕES. ESTAMOS FALANDO DA SOMATÓRIA DE CONHECIMENTOS, HABILIDADES E ATITUDES.**

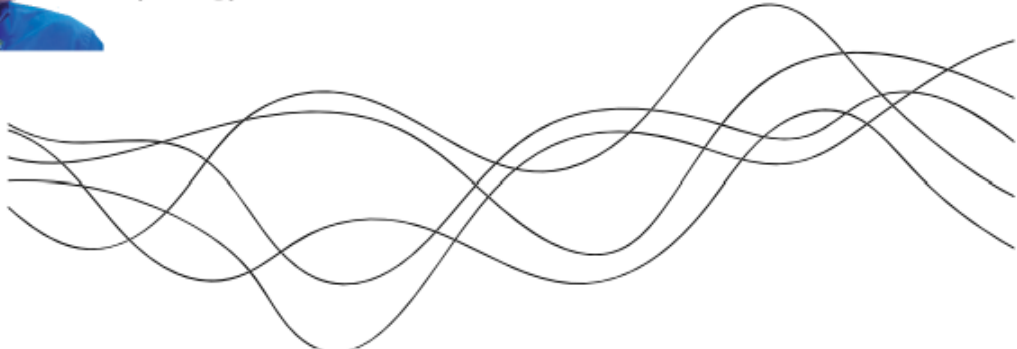
## OPINIÃO – ARTIGOS - FUGINDO DA BIOECONOMIA DA FUMAÇA



### 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](mailto:opinio@portalbenews.com.br)



O que distingue a Amazônia de outros cantos do planeta? A biodiversidade. Quem mora em Manaus, como eu, tem sofrido nos últimos dias, respirando a fumaça das queimadas. Ao permitirmos isso, tocamos fogo no que nos marca. Para sermos notados e termos alguma relevância, precisamos parar de nos incinerar e repetir os erros de outros lugares. Devemos, como sociedade, fugir desta caminhada, encontrando uma rota de prosperidade, preferencialmente para todos, em uma sociedade de objetivos compartilhados, que não seja a autodestruição.

A nossa insignificância global começará a mudar a partir do momento em que tomemos a consciência da necessidade de investigar nossas potências com um olhar imediato para o uso responsável. A transformação da Amazônia não será com o agro rebatizado de “bioeconomia” – que é um nome bem inapropriado para isso, mas que vem sendo adotado com este sentido. As rotas para a bioeconomia próspera estão numa dimensão científica e de empoderamento local, com cadeias produtivas que precisam ir além dos processos produtivos básicos de decretos ou portarias, pois não existe geração espontânea de empreendimentos.

Precisamos criar as condições amplas para cadeias produtivas verdadeiramente sustentáveis. Não precisamos de “conservadores” que queiram destruir ou “revolucionários” que pretendem deixar tudo como está, muito menos daqueles que pregam a “liberdade” sua – e não a dos demais. O caminho da transformação na Amazônia passa pelo aproveitamento do que funciona, reconhecendo que a manutenção da diversidade é algo certo e que a indústria que gera emprego e impostos também funciona.

Entretanto, sem infraestrutura, com proteção cega do meio ambiente, jamais teremos alguma mudança de conjuntura e seguiremos, de queimada em queimada, autorizada, acobertada ou accidental. Já chegou a hora de entendermos que é necessário um estoque minimamente razoável de infraestruturas, com rodovias, portos, aeroportos e cadeias produtivas, com medidas que assegurem a preservação do meio ambiente. Este conjunto de ações, associado com uma política nacional para a bioeconomia, como já estudado pelo Centro de Gestão e Estudos Estratégicos (CGEE, do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação), é que viabilizará uma rota para a prosperidade.

Outro passo fundamental é adaptar nosso modelo para uma plataforma tecnológica mais avançada, como constituído pela Alemanha ou França – também detalhadas no estudo supracitado. É necessária a investigação do conhecimento tradicional conjugada com a pesquisa básica, o que viabilizará produtos em pesquisas aplicadas com plataformas de desenvolvimento tecnológico, chegando às inovações tecnológicas. Fora disto, teremos um agro disfarçado. A rota da bioeconomia do Sudeste e do Centro-Oeste está muito vinculada ao que é o bio daquelas regiões: uma necessidade de recuperação. Todavia, na Amazônia, precisamos nos concentrar antes de tudo em não destruir.



Orientar as ações com este amplo espectro de condições é um grande desafio, pois as diretrizes atuais nos levam para uma fumaça envergonhada, para o pasto disfarçado ou para a exploração moderna do agro, usando os mesmos métodos dos antigos seringais, com uma mera troca de espécies. Não sabemos ainda os caminhos de uma convivência pacífica da biodiversidade e de uma economia produtiva que inclua as pessoas da região, somada ao desenvolvimento tecnológico, com agregação de valor. O que sabemos e temos feito com maestria é a exploração destrutiva. Enquanto não reconhecermos isso, não teremos a oportunidade da transformação.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 18/09/2023*



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

### **SCPAR PORTO DE IMBITUBA FARÁ O REPASSE DE R\$ 17 MILHÕES PARA A RECUPERAÇÃO DO ACESSO SUL DE IMBITUBA**

*Informações: Logweb (18 de setembro de 2023)*

O Ministério de Portos e Aeroportos autorizou esta semana a utilização de parte dos dividendos da SCPAR Porto de Imbituba para a realização das obras de melhorias do Acesso Sul do município de Imbituba. O trecho liga a BR-101 ao Porto, pelo bairro Vila Nova. A decisão foi anunciada pelo presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), Júlio Dias, durante reunião realizada no Porto na manhã desta quarta-feira (13).

“O nosso estado é um estado produtor, que gera riqueza. E esses produtos que nós desenvolvemos, criamos e fabricamos aqui precisam chegar nos mercados mais exigentes. Até porque a qualidade deles é acima da média e já saem das nossas indústrias prontos pra exportação. É por isso que nossos portos são tão importantes, e é o caso do Porto de Imbituba, que se desenvolveu muito nesse ano e vai continuar crescendo mais ainda”, disse o governador Jorginho Mello.

O investimento representa um aporte de R\$ 17 milhões e será repassado pelo Governo do Estado de Santa Catarina, por meio da SCPAR holding (que recebe os dividendos do Porto), para a prefeitura realizar a obra. Assim que assinado o convênio de repasse da verba, a previsão é que a melhoria seja entregue ainda em 2024.

O empenho para a liberação dos recursos foi um esforço conjunto do Ministério de Portos e Aeroportos, SNPTA, Secretaria Estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), CAP Imbituba, SCPAR holding, Porto de Imbituba e prefeitura.

Durante o anúncio, o presidente do CAP destacou a importância do conselho no avanço das tratativas e a parceria positiva porto-cidade em que todos ganham. A pavimentação foi solicitada em virtude da deterioração da via, resultado, dentre outros motivos, de sua utilização durante as obras de pavimentação do Acesso Norte.

Para o secretário da SPAF, Beto Martins, “a sensibilidade do governador Jorginho Mello em concordar com o uso deste recurso para uma obra pública na cidade e o esforço conjunto destes vários entes resultaram nesta extraordinária conquista para Imbituba”.

Já o presidente do Conselho de Administração da SCPAR Porto de Imbituba, Alexandre Amim Salum Jr., agradeceu o trabalho conjunto e o somatório de esforços que beneficiará diretamente os cidadãos.

Representando o executivo municipal, o vice-prefeito, Clésio do Marcão, parabenizou e agradeceu a liberação dos recursos, que são mais uma forma de participação do Porto e do Governo do Estado na vida da cidade, revertendo seu progresso em investimentos econômicos e sociais.



Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 18/09/2023

### **MINISTRO COSTA FILHO PARTICIPA DE EVENTO PARA APRESENTAR NOVO PAC AO MERCADO INTERNACIONAL**

*Informações: Ministério dos Portos e Aeroportos (18 de setembro de 2023)*

#### ***Cerimônia aconteceu no Palácio Itamaraty e reuniu embaixadas de diversos países***

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou, nesta segunda-feira (18), ao lado do presidente da República em exercício e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin, e do ministro da Casa Civil, Rui Costa, da apresentação do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) para representantes de embaixadas de diversos países e também investidores estrangeiros.

O evento, que aconteceu no Palácio Itamaraty, contou ainda com a presença da ministra substituta de Relações Exteriores, embaixadora Maria Laura Rocha, do secretário especial de Articulação e Monitoramento da Casa Civil, Maurício Muniz, do secretário especial para o Programa de Parcerias de Investimento da Casa Civil, Marcus Cavalcanti, e do secretário de Promoção Comercial e de Investimentos do Ministério de Relações Exteriores, embaixador Laudemar Gonçalves de Aguiar Neto.

O Novo PAC, que tem investimento estimado de R\$1,7 trilhão, vai gerar cerca de 4 milhões de empregos, em diversos setores, como infraestrutura, saúde, educação e indústria. Do total previsto, R\$612 milhões devem vir da iniciativa privada.

Para o “eixo de transporte eficiente e sustentável”, no qual se enquadra o MPOR, estão previstos R\$349,1 bilhões. Neste segmento caberá ao Ministério de Portos e Aeroportos o acompanhamento de 363 ações e empreendimentos, que representam um aporte total de R\$69,1 bilhões, em três subeixos: portos (137), aeroportos (95) e hidrovias (131).

Um dos principais destaques do Novo PAC é a construção do túnel submerso para conectar Santos e Guarujá (SP). Aguardada há quase um século pelos moradores da Baixada Santista, a obra deve receber mais de R\$5 bilhões por meio de PPP (parceria público-privada).

O ministro Costa Filho destacou que a partir de outubro, seguindo orientação do presidente Lula, promoverá uma série de encontros com embaixadores e embaixadoras de todos os continentes. “O objetivo é fortalecer o diálogo com investidores internacionais e impulsionar também o turismo no Brasil, através da entrada de novas companhias aéreas no país”, disse.

O presidente da República em exercício destacou que o Brasil é o segundo país que mais recebe recursos externos, atrás somente dos Estados Unidos. “Democracia atrai investimento. O novo PAC vai fomentar o desenvolvimento sempre alinhado à sustentabilidade”, afirmou Alckmin.

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, reforçou a importância da PPP (parceria público-privada) para o Novo PAC. “É uma grande oportunidade para investidores e o Governo está aberto a receber e analisar propostas”, finalizou.

#### **Novo PAC**

O novo ciclo do PAC reúne ações em nove eixos de atuação: transporte eficiente e sustentável, infraestrutura social inclusiva, cidades sustentáveis e resilientes, água para todos, inclusão digital e conectividade, transição e segurança energética, inovação para a indústria da defesa e saúde e o eixo de educação, ciência e tecnologia.

Do total anunciado, a previsão é que R\$1,4 trilhão sejam aplicados até 2026.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 18/09/2023



### **EXPORTAÇÕES NA 3ª SEMANA DE SETEMBRO/23 TEVE CRESCIMENTO DE 17,2% COMPARANDO COM O MESMO PERÍODO EM 2022**

*Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (18 de setembro de 2023)*

No mês de setembro/2023 até a terceira semana, a balança comercial registrou superávit de US\$2,058 bi e corrente de comércio de US\$12,788 bi, resultado de exportações de US\$7,423 bi e importações de US\$5,365 bi

Divulgada nesta segunda-feira (18/9), pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC), os dados da Balança Comercial da 3ª semana de setembro de 2023, que registrou superávit de US\$ 2,058 bilhões e corrente de comércio de US\$ 12,788 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 7,423 bilhões e importações de US\$ 5,365 bilhões. No mês, as exportações somam US\$ 15,948 bilhões e as importações, US\$ 10,207 bilhões, com saldo positivo de US\$ 5,741 bilhões e corrente de comércio de US\$ 26,156 bilhões. No ano, as exportações totalizam US\$ 240,526 bilhões e as importações, US\$ 172,381 bilhões, com saldo positivo de US\$ 68,146 bilhões e corrente de comércio de US\$ 412,907 bilhões.

***Acesse aqui os dados completos da Balança Comercial parcial – 3ª semana do mês de setembro.***

#### **Comparativo Mensal**

Nas exportações, comparadas as médias até a 3ª semana de setembro/2023 (US\$ 1.594,84 milhões) com a de setembro/2022 (US\$ 1.361,3 milhões), houve crescimento de 17,2%. Em relação às importações houve queda de -13,9% na comparação entre as médias até a 3ª semana de setembro/2023 (US\$ 1.020,74 milhões) com a do mês de setembro/2022 (US\$ 1.185,37 milhões).

Assim, até a 3ª semana de setembro/2023, a média diária da corrente de comércio totalizou 2.615,58 US\$ milhões e o saldo, também por média diária, foi de 574,1 US\$ milhões. Comparando-se este período com a média de setembro/2022, houve crescimento de 2,7% na corrente de comércio.

#### **Exportações por Setor e Produtos**

No acumulado até a 3ª semana do mês de setembro/2023, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 84,34 milhões (31,5%) em Agropecuária; crescimento de US\$ 122,08 milhões (38,2%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 23,37 milhões (3,1%) em produtos da Indústria de Transformação.

#### **Importações por Setor e Produtos**

No acumulado até a 3ª semana do mês de setembro/2023, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: queda de US\$ -6,87 milhões (-29,6%) em Agropecuária; queda de US\$ -23,02 milhões (-26,3%) em Indústria Extrativa e queda de US\$ -134,64 milhões (-12,6%) em produtos da Indústria de Transformação.

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

*Data: 18/09/2023*

### **CONSELHO APROVA R\$ 2,89 BILHÕES PARA APOIO À INDÚSTRIA NAVAL COM RECURSOS DO FMM**

*Informações: Ministério dos Portos e Aeroportos (18 de setembro de 2023)*

***Navegação de interior tem a maior disponibilização de recursos dos últimos anos, cerca de R\$ 1,5 bilhão***

Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou a disponibilização de R\$ 2,89 bilhões para 19 projetos, nesta quinta-feira (14). Trata-se de propostas referentes à construção,



modernização, conversão, docagem e reparo de embarcações, aquisição e instalação de equipamentos para navegação de interior (hidrovias), e marítima.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, foi a maior aprovação de prioridades da navegação de interior dos últimos anos. “Só para a construção de empurradores, barcas e comboios, foram cerca de R\$ 1,5 bilhão, ou seja, um incentivo ao aprimoramento e fomento à navegação por meio dos rios navegáveis. Vamos avançar ainda mais”, afirmou o ministro após as deliberações do Conselho.

A Resolução do CDFMM com os projetos que obtiveram prioridade será publicada no Diário Oficial da União e as empresas estarão habilitadas a contratar o financiamento por meio dos seguintes agentes financeiros conveniados: BNDES, Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal e BASA.

A Portaria MINFRA nº 1.460/2022, que aprova os procedimentos e regras para a concessão de prioridade pelo CDFMM, estabelece o prazo de 450 dias para a contratação do financiamento, no caso de novos projetos, e de 180 dias, no caso de prorrogação de prazo de projetos anteriormente priorizados pelo CDFMM.

O Fundo pode financiar até 90% do valor dos projetos pleiteados. O custo do financiamento com recursos do FMM dependerá do percentual de conteúdo nacional e do tipo de embarcação, sendo essas condições definidas na Resolução CMN nº 5.031/2022.

### Agenda

O prazo para apresentação de projetos para a próxima reunião do CDFMM, que ocorrerá no próximo dia 07 de dezembro de 2023, encerra em 09 de outubro. As propostas devem ser submetidas ao DNHI, por meio do sistema eletrônico do governo federal – SUPER.

Mais informações sobre a apresentação de pleitos ao CDFMM podem ser obtidas por meio do [cdfmm@mpor.gov.br](mailto:cdfmm@mpor.gov.br).

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

*Data: 18/09/2023*

## EXPORTAÇÕES DE FRUTAS POR PECÉM TÊM PREVISÃO DE CRESCER 6% NESTA TEMPORADA

*Informações: Movimento Econômico (18 de setembro de 2023)*

A previsão da autoridade portuária é de as exportações do setor atinjam 180 mil toneladas, 10 mil a mais do que o volume registrado na temporada 2022/2023. A estimativa é de que saiam do Ceará 7.200 contêineres refrigerados de melão, manga, uvas, melancia e manga

As exportações de frutas pelo Porto do Pecém, em São Gonçalo do Amarante (CE), têm previsão de crescer 6% na temporada 2023/2024, iniciada em agosto. O incremento reforça a importância do ancoradouro para a logística do setor de fruticultura irrigada do Nordeste. A previsão da autoridade portuária é de os embarques atinjam 180 mil toneladas, 10 mil a mais do que o volume registrado na temporada 2022/2023.

Pecém é um dos principais portos utilizados pelos produtores de frutas frescas da região, juntamente com Salvador (BA). A estimativa é de que saiam do Ceará, na temporada atual, 7.200 contêineres refrigerados de melão, manga, uvas, melancia e manga, contra 6.800 contabilizados na temporada passada.

Esses produtos são oriundos dos polos de fruticultura de Pernambuco, Bahia, Ceará e Rio Grande do Norte, têm como destino a Holanda, Reino Unido, Estados Unidos, Espanha, Itália e Emirados Árabes, entre outros mercados, e representam em torno de 30% de todas as exportações de carga containerizada por Pecém. O embarque de frutas frescas, no porto, é realizado por meio de serviços dos armadores MSC, Maersk e Hapag Lloyd.



“A exportação de frutas frescas é um dos nossos carros-chefes. Estamos com uma expectativa muito positiva com a safra este ano, tanto para a Europa quanto para os Estados Unidos”, destaca o diretor Comercial do Complexo do Pecém, André Magalhães.

### **Exportações de frutas por Pecém tiveram início de temporada com 2,5 toneladas**

Foram embarcadas por Pecém 2,5 toneladas de melão, melancia, manga e uvas no primeiro embarque da temporada, no final de agosto, realizado por meio do navio MSC Sofia Celeste. Desse volume, 98% foi destinado aos portos de Roterdã e de Londres. O restante seguiu para outros portos da Europa. Nessa operação, foram embarcados 121 contêineres refrigerados (reefers) de 40 pés, o equivalente a 200 TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

Na mesma semana, foram embarcados, em outra operação com o serviço da MSC, 112 reefers para os Estados Unidos, totalizando 233 contêineres refrigerados.

“Nossa empresa vem mantendo um serviço dedicado, apostando na localização estratégica do Pecém, um terminal que nos oferece qualidade e segurança e onde 100% das frutas são pesadas e escaneadas”, resume o gerente da MSC em Fortaleza e no Pecém, Daniel Soares.

São condições que favorecem e viabilizam as exportações do setor que, para a MSC, tem sido um sucesso”, acrescenta. A empresa opera no Pecém desde a inauguração do porto, em 2002, mas o serviço de exportação de frutas teve início em 2017.

### **Fruticultura do Nordeste tem expectativa de superar estimativas para a safra 2023**

Devido ao impacto do furacão Hillary, existe uma expectativa dos produtores do Nordeste de aumento nos embarques de frutas para os Estados Unidos, o que faria o setor superar as previsões para o comércio exterior para o período, beneficiando também os portos que atendem ao segmento.

Essa oportunidade anima os produtores de uva do Vale do São Francisco, onde está localizada, entre Pernambuco e a Bahia, uma das principais regiões de fruticultura do país. Os empresários do polo se reuniram recentemente com representantes do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) para traçar estratégias visando aumentar em 35% os embarques de uva para o mercado norte-americano.

O Vale responde por 95% de toda a exportação de uva do Brasil. Atualmente, 21 empresas desse segmento, na região, estão credenciadas a exportar para os Estados Unidos.

### **Exportações de frutas movimentam em torno de US\$ 1,2 bilhão por ano no Brasil**

O Brasil é o terceiro maior produtor mundial de frutas, com volume superior a 40 milhões de toneladas por ano, atrás apenas da China (265 milhões de toneladas) e Índia (93 milhões de toneladas). O país, com US\$ 1,2 bilhão anuais exportados, é o 23º no ranking mundial de exportações desse setor. Em área cultivada, o Nordeste é o grande destaque da atividade, representando 52%, seguido pelo Sudeste (26%).

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

*Data: 18/09/2023*



## **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

### **ELETOBRAS QUER ACELERAR PLANO PARA SE TORNAR “GREEN MAJOR”**

Após se desfazer de Candiota, a carvão, empresa pretende agilizar plano de descarbonização

Por Gabriela Ruddy 18 de setembro de 2023 Em Empresas, Setor elétrico, Transição energética



**Termelétrica a carvão mineral Candiotá III (RS), com capacidade instalada de 350 MW (Foto: Divulgação CGT Eletrosul)**

A Eletrobras deu um passo significativo para zerar as emissões líquidas de carbono com a venda este mês para a Âmbar Energia da termelétrica a carvão Candiotá – que respondia, sozinha, por um terço das emissões totais da companhia. O desinvestimento concretiza um dos principais alvos no plano de descarbonização do grupo.

Com isso, segundo a empresa, existe a possibilidade de reavaliar e acelerar as metas de descarbonização, conforme consegue concretizar conquistas em direção à meta final.

Depois de ser privatizada em 2022, a Eletrobras assumiu a ambição de se tornar uma “green major”, ou seja, ser uma líder mundial em soluções renováveis. O objetivo é fazer isso ao mesmo tempo em que expande o portfólio de geração limpa em 24 gigawatts (GW), para se manter como uma das maiores geradoras do país.

A companhia tem hoje capacidade instalada de 43 GW, dos quais 38,8 GW são de fontes renováveis, sobretudo hidrelétrica, eólica e solar. No fim do ano passado, o grupo tinha nove termelétricas (incluindo Candiotá), a carvão e gás natural.

### **Net zero em 2030**

Apesar de ter metas para reduções de emissões há anos, foi apenas na publicação do último plano estratégico, em março de 2023, que a Eletrobras se comprometeu a atingir o objetivo de zerar as emissões líquidas até 2030.

As emissões da Eletrobras somaram 5,6 milhões de toneladas de carbono equivalente (CO<sub>2</sub>e) em 2022, de acordo com o relatório de emissões de gases de efeito estufa divulgado pela empresa. Desse total, mais de 70% (3,9 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>e) vieram do escopo 1, ou seja, dos resultados diretos da atividade do grupo, que é gerar energia.

A expectativa da companhia, quando anunciou o plano estratégico, era que as emissões continuassem em níveis similares em 2023 e 2024 e que a queda mais acelerada começaria em 2025. A empresa estima desembolsar entre R\$ 70 bilhões e R\$ 80 bilhões em empreendimentos de geração e transmissão nesses cinco anos.

### **O plano de descarbonização**

Em resumo, o plano da Eletrobras prevê três ações para chegar ao net zero ao fim da década:

- 1 – Venda de usinas termelétricas
- 2 – Abatimento de emissões por meio da compra de certificados de energia renovável
- 3- Compensação das emissões remanescentes por meio de créditos de carbono provenientes de reflorestamento

De acordo com a Eletrobras, as atividades vão envolver a transformação do portfólio, assim como a adoção de uma nova cultura empresarial e alterações nas equipes.

Com a venda Candiotá, uma grande parte do processo de descarbonização avança. A companhia também iniciou em julho a estruturação do processo de venda de outras usinas a gás, como parte do



programa. O plano envolve se desfazer de 2 GW de capacidade de geração em térmicas a gás, incluindo a UTE Santa Cruz, no Rio de Janeiro, e as usinas Codajás, Anori, Anamã, Caapiranga e Mauá, no Amazonas.

### Importância de Candiota

Localizada no município de Candiota, no Rio Grande do Sul, a usina tem 350 megawatts de potência outorgada e está em operação desde 2011, sob um contrato de 30 anos de duração. É um dos últimos ativos a carvão no portfólio do grupo.

A usina é operada pela CGT Eletrosul. Os ativos operados por essa subsidiária emitiram em 2022 1,8 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>e, quase metade do volume emitido no ano por todas as usinas operadas pela Eletrobras, que somou 3,9 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>e.

Além da forte emissão de carbono, Candiota também já foi alvo, no passado, de acusações por comunidades locais de contribuição para a formação de chuva ácida, fenômeno que é causado pela poluição do ar. As reclamações vieram, inclusive, de cidades uruguaias, já que a usina fica na fronteira com o país vizinho.

### Grandes geradoras se afastam do carvão

A venda da usina da Eletrobras é mais um passo nos planos das maiores geradoras de energia do Brasil em deixar para trás todos os seus ativos a carvão. Combustível da primeira revolução industrial, o carvão é considerado uma das fontes de energia mais sujas em termos de emissões de gases de efeito estufa, conforme comprova o peso que Candiota tinha nas emissões da Eletrobras.

O plano da Eletrobras de se desfazer dos ativos a carvão se acelerou nos últimos meses, mas já está em curso há mais de uma década. Desde 2013, a CGT Eletrosul já desativou as usinas São Jerônimo, Nova Usina Termelétrica Porto Alegre e Presidente Médici, todas também no Rio Grande do Sul.

A empresa segue o mesmo caminho da Engie Brasil Energia (EBE), segunda maior geradora do Sistema Interligado Nacional (SIN). A companhia do grupo francês Engie concluiu em junho a venda do último ativo a carvão no país: Pampa Sul, também situado no município de Candiota (RS). A usina foi comprada por fundos de investimento em participações geridos pelas empresas Starboard e Perfin.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 18/09/2023*

## NO MERCADO DE GÁS NATURAL, PAU QUE BATE EM CHICO NÃO BATE EM FRANCISCO – MAS BATE NA INDÚSTRIA DE SP

Transportadores de gás fazem lobby na ANP para criar uma nova taxa para o estado de São Paulo que não se aplica ao resto do Brasil, onerando a indústria paulista, avalia Carlos Cavalcanti  
*Opinião 18 de setembro de 2023 Em Colunas e opinião, Mercado de gás*



### Ponto de entrega de gás às distribuidoras (city gate)

Uma narrativa não amparada na realidade nem no arcabouço jurídico-regulatório vem sendo recorrentemente usada para tentar desacreditar um gasoduto de distribuição de gás natural construído pela Comgás e que é objeto da Consulta Pública 010/2023 na Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

O enredo, que consta em estudo produzido pelo FGV-Ceri sob encomenda – segundo a imprensa – da Associação Brasileira das Transportadoras de Gás Natural (ATGás), vem batendo na tecla de que o



gasoduto de distribuição Subida da Serra se configuraria como um exemplo de by-pass sobre o sistema de transporte e que, uma vez em operação, poderia se configurar como um “precedente” que, segundo essa tese, poderia ser replicado em outras iniciativas no Brasil, supostamente comprometendo o sistema integrado de transporte do país.

### **Nada mais falso.**

Simplesmente porque não há precedente algum e o caso não se configura como bypass.

Com base em situação jurídica semelhante, existem diversos exemplos de clientes ou de concessionárias que recebem a molécula de gás diretamente de fontes de suprimento, como unidades de processamento de gás natural (UPGN) ou terminais de importação de gás natural liquefeito (GNL) em operação no Brasil, sem que esse gás passe pela rede de transporte ou que seja necessário o pagamento de uma suposta taxa de transporte correspondente.

Um exemplo é a Usina Termoelétrica Porto de Sergipe I – a maior das térmicas movidas a gás natural em operação no país. Inaugurada em agosto de 2020, a usina situada em Barra dos Coqueiros, em Sergipe, hoje pertencente à Eneva, está conectada diretamente ao terminal de gás natural da própria empresa, com consumo estimado em 6 milhões de metros cúbicos diários e não paga um centavo de tarifa de transporte.

Não é exceção. Outro exemplo está no Sudeste, mais exatamente no Porto de Açu, litoral norte do estado do Rio de Janeiro. A maior usina da região foi inaugurada em setembro de 2021, a UTE GNA I, uma joint venture da Prumo Logística com a BP, Siemens e SPIC Brasil, é ligada a um terminal de GNL, que abastece o complexo termelétrico, com mais uma usina em construção – a GNA II. Somadas, ambas podem receber 11,5 milhões de metros cúbicos diários.

Alguma delas está conectada ao sistema de transporte ou paga tarifa de transporte? A resposta é um contundente não.

Quer saber o porquê? A resposta foi dada pela própria ANP, segundo a qual os gasodutos de transporte não constituem elo essencial ou obrigatório da cadeia – portanto, as conexões foram aprovadas e construídas de forma justa e lícita.

### **País afora, há muitos outros casos**

No Maranhão, o Complexo Parnaíba, da Eneva, mantém cinco usinas que consomem um volume de até 8,4 milhões de metros cúbicos diários – todas conectadas diretamente à produção onshore sem pagar qualquer tarifa de transporte.

No Amazonas, também com conexão diretamente na produção onshore, o Azulão II, investimento da mesma Eneva em construção, é mais um exemplo de termelétrica sem qualquer pagamento de tarifa de transporte sobre os 4,5 milhões de metros cúbicos diários estimados de consumo.

Ainda na região Norte, a UTE Barcarena, da New Fortress Energy (NFE), está em construção no estado do Pará, após a conclusão das obras de instalação do terminal de GNL à qual será diretamente conectada. O consumo pode chegar a 3 milhões de metros cúbicos diários, e sem tarifa de transporte.

Voltando à Região Sudeste, a termelétrica Marlim Azul, um projeto da gigante global de óleo e gás Shell e do Grupo Pátria, prestes a entrar em operação em Macaé (RJ), terá consumo de até 4,5 milhões de metros cúbicos diários, e, assim como as demais, não está conectada a um só duto de transporte e, por isso, não paga tarifa de transporte.

Todos esses projetos citados totalizam um potencial de movimentação de mais de 35 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia de consumo, quase metade do mercado brasileiro de gás, sem passar pela malha de transporte e sem pagar taxa de transporte. Em nenhum desses casos se viu



qualquer questionamento de by-pass pelos transportadores nem qualquer limitação de volumes ou cobrança de taxa de transporte pela ANP.

E o volume pode subir com outro projeto, o Portocem, no Ceará, controlado pela Ceiba Energy, com volume que pode alcançar 9,5 milhões de metros cúbicos diários e ainda em definição se haverá conexão direta no terminal de GNL.

### **Outros exemplos que podem ser mencionados**

Recentes contratos de suprimento de gás natural onshore firmados por distribuidoras da região Nordeste vêm sendo saudados como símbolos da abertura do mercado brasileiro de gás, como o da Bahiagás, na Bahia, com a AlvoPETRO; e pela Algás, em Alagoas, com a Origem Energia.

Em ambos os casos, o gás é entregue pelos fornecedores no city gate da distribuidora, sem passar pelo sistema de transporte e, nesses casos, sem pagar alguma taxa de transporte.

Notem que a cobrança de uma taxa indevida de transporte provavelmente restringiria a diversificação da oferta de gás na região, celebrada até mesmo por representantes da ANP em eventos setoriais.

Por isso, parece um tanto discriminatório que se queira impor restrições ao gás que a Comgás receberá pelo seu ponto de entrega (o chamado city gate) em Cubatão, de um terminal de GNL que é fruto de um investimento de R\$ 1 bilhão e está prestes a ser inaugurado na Baixada Santista, ou, ainda mais grave, cobrar uma taxa de transporte sobre este gás que não passará por dutos de transporte.

Ora, após a entrega ser realizada pelo terminal no city gate, o gás natural passa para a custódia do sistema de distribuição.

### **Cobrança arbitrária prejudica a indústria**

Duas perguntas, portanto, não querem calar:

1. Por que em tantos outros estados da federação não se cobra tarifa de transporte nesses projetos mencionados (até mesmo porque não houve a necessidade de um sistema de transporte) e, no caso do gasoduto Subida da Serra, reivindica-se um tratamento diferente com o estado de São Paulo?
2. Se não passa pela rede de transporte, por que pagar uma taxa de transporte? Seria esse um "pedágio" a ser pago pelo consumidor paulista, principalmente a indústria?

O gasoduto Subida da Serra se inicia após o ponto de entrega (city gate) e irá movimentar gás natural dentro da própria rede da Comgás até seus usuários. Seria totalmente inapropriado instalar um medidor para cobrar tarifa de transporte sobre o gás movimentado em um ativo dessa concessionária de distribuição, uma vez que o gasoduto foi aprovado dentro do processo de revisão tarifária da companhia e já vem sendo pago pelos seus consumidores.

Seria um imenso absurdo, nesse caso, impor um tratamento diferenciado à Comgás em relação ao resto do país e prejudicial a seus clientes.

A alegação de by-pass do transporte é absurda e ilegítima. O Subida da Serra é um projeto aprovado há quatro anos, que passou por consulta pública e foi amplamente discutido, sem nenhum questionamento à época.

Pretender impor, na marra, a cobrança de uma taxa arbitrária de transporte, além de prejudicar diretamente os consumidores, especialmente as grandes indústrias que consomem gás intensivamente, representaria uma medida discriminatória contra o estado de São Paulo, maior consumidor de energia do país.

Além disso, seria um grande inibidor ao desenvolvimento do mercado livre de gás no estado, ao taxar a única fonte alternativa ao gás da Petrobras.

Não é plausível que as indústrias paulistas paguem um gás mais caro por conta de uma medida que seria claramente discriminatória em relação ao resto do país.

São Paulo precisa de energia em condições competitivas. O estado, e sua população, não podem pagar pela inação de transportadoras de gás natural que deveriam ter investido na infraestrutura de ativos hoje depreciados, e que, em vez disso, preferem apenas arrecadar receitas e distribuir dividendos para acionistas internacionais pouco ou nada comprometidos com o desenvolvimento da infraestrutura brasileira.

A indústria paulista não pode ser discriminada com medidas que só servem para encarecer o custo dos produtos que chegam aos consumidores finais.

O que se espera, no desfecho da Consulta Pública 010/2023, é um acordo entre ANP e Arsesp que reconheça o Subida da Serra como gasoduto de distribuição que é e sempre foi, sem limitações de acesso a fontes de suprimento e sem cobranças de taxas e “pedágios” descabidos.

Somente dessa maneira veremos o fortalecimento de um ambiente de plena segurança jurídica e pela abertura do mercado – condição fundamental para a tão desejada competição e o aumento dos investimentos no mercado de gás natural.

Este artigo expressa exclusivamente a posição do autor e não necessariamente da instituição para a qual trabalha ou está vinculado.

\* Carlos Cavalcanti é vice-presidente da Fiesp e ex-diretor titular do Departamento de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (2008-2021)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/09/2023

## PRODUTORA DE ETANOL COCAL ENTRA NA GERAÇÃO SOLAR COM INVESTIMENTO DE R\$ 10 MILHÕES

Usina será inaugurada em outubro deste ano no município de Pirapozinho (SP)

Por Millena Brasil 18 de setembro de 2023 Em Biocombustíveis, Empresas, Energia solar



**Primeira usina solar fotovoltaica da Cocal, em Pirapozinho (SP), entra em operação em outubro (Foto: Divulgação)**

BRASÍLIA – A empresa de bioenergia Cocal vai inaugurar sua primeira usina solar fotovoltaica no município de Pirapozinho, em São Paulo. A operação terá início em outubro de 2023, com uma capacidade média de produção de 3.500 MWh (megawatt-hora) ao ano.

O projeto recebeu um investimento total de R\$ 10 milhões. As obras começaram em julho deste ano.

De acordo com o grupo, a geração de energia renovável será suficiente para atender cerca de 1.000 consumidores de pequeno e médio porte da região: padarias, mercados e açougues, além de residências. A produção será totalmente destinada aos empreendedores locais.

A planta seguirá o modelo de geração distribuída (GD), permitindo a formação de consórcio – uma alternativa aos estabelecimentos comerciais que desejam reduzir os impactos ambientais e custos com eletricidade.

Localizada em um distrito industrial com acesso ao gasoduto exclusivo de biometano da Cocal, a usina será conectada diretamente à rede de distribuição elétrica abrangendo os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul.

### Novos negócios

A iniciativa faz parte do plano de expansão em novos produtos sustentáveis da Cocal, que já produz energia elétrica a partir da queima de biomassa de cana-de-açúcar e do biogás em motogeradores.

“O objetivo é crescer cada vez mais nesse ecossistema oferecendo todo o potencial dos produtos verdes aos clientes e contribuindo para a descarbonização da matriz energética brasileira”, comentou o diretor comercial da Cocal, André Gustavo Silva.

Para 2024, a empresa planeja construir mais duas novas usinas solares fotovoltaicas na região do oeste paulista.

Em julho deste ano, a energia solar atingiu mais de 33 gigawatts (GW) de capacidade instalada no Brasil, o equivalente a aproximadamente 15% da matriz elétrica do país, segundo a Absolar.

O cálculo considera tanto as usinas de grande porte, que somam 10,4 GW, quanto os sistemas de geração própria de energia em telhados, fachadas de edifícios e pequenos terrenos, que já passam de 23 GW.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/09/2023



## JORNAL O GLOBO – RJ

### LIRA QUER APROVAR MARCO REGULATÓRIO PARA HIDROGÊNIO VERDE AINDA NESTE ANO

Objetivo é reduzir a dependência de diesel, diz presidente da Câmara em evento em NY. Presidente da Fiesp diz que Brasil tem tudo para ser o maior destinatário de investimentos ‘nearshoring’ e ‘offshoring’

Por *Natasha Madov e Estevão Tair* — Nova York



*O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira. — Foto: Fernando Donasci/Infoglobo*

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, afirmou nesta segunda-feira que quer aprovar na Casa o marco regulatório de transição para uso de hidrogênio verde ainda neste semestre. A ideia é usar o combustível para descarbonizar a frota nacional de transporte de carga e reduzir a dependência de diesel.

Lira participa de evento da Confederação Nacional da Indústria (CNI) na Bolsa de Valores de Nova York. Também participam do encontro os ministros da Fazenda, Fernando Haddad,



e do Meio Ambiente, Marina Silva, além do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, e de empresários.

O presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Josué Gomes da Silva, que está em Nova York, ressaltou a nova segurança jurídica e institucional brasileira.

— O Brasil tem tudo para ser o maior destinatário dos investimentos ‘nearshoring’ e ‘offshoring’ e combustíveis. Mostramos também que temos uma democracia forte, depois do que passamos e nossas instituições jurídicas continuaram seguras —, afirmou.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, também presente ao evento, afirmou que a receptividade no exterior à apresentação de títulos verdes em elaboração pelo governo federal tem sido “a melhor possível”. Segundo ele, a apresentação dos títulos foi feita em 36 eventos diferentes para “mais de 60 fundos de investimento”.

“Esse recurso fica carimbado para financiar projetos sustentáveis, com taxas de juros mais convidativas do que temos hoje”, disse, destacando que “o Brasil já vem reduzindo as suas taxas de juros internas”. “Mas esse financiamento internacional vai permitir que esse processo seja acelerado”, disse.

Haddad afirmou que o “Tesouro vai julgar a conveniência de quanto e quando colocar esses títulos” no mercado. Mas, de acordo com ele, os recursos iniciais que o Brasil pretende captar é “muito pequeno” em relação ao montante total que será possível captar para financiar a transição energética.

“O país tem condição de captar muitos recursos no exterior”, disse, afirmando que o Brasil tem “a matriz energética mais limpa do mundo e, mais do que isso, tem condição de dobrar a produção de energia limpa em um prazo inferior a 10 anos”.

Segundo o ministro, essa energia limpa pode ser exportada de mais de uma maneira. “O hidrogênio verde é apenas um deles, mas você pode exportar no produto manufaturado”, disse. Hadda afirmou ainda que a exportação de produtos manufaturados verdes é o “objetivo último” dessa agenda.

Já o presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Ilan Goldfajn, que também está presente no evento, disse que houve retomada de interesse pelo Brasil e pela região como parte da solução do aquecimento global.

Segundo ele, há interesse ainda na produção de alimentos e minérios raros.

Pacheco disse que a discussão, agora, é como preservar o ambiente sem manter a população na pobreza:

— Sem a redução das desigualdades regionais, a crise ambiental tende a se agravar. Precisamos de colaboração internacional, inclusive dos Estados Unidos — disse.

\*Especial para O GLOBO

\*\* Do Valor

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/09/2023

## **GOVERNO REVISAR PROJECÇÃO DE CRESCIMENTO DO PIB DESTE ANO DE 2,5% PARA 3,2%**

Melhora acontece depois de o IBGE divulgar números mais robustos de crescimento no segundo trimestre

Por Renan Monteiro — Brasília



**O ministro da Fazenda Fernando Haddad — Foto: Evaristo Sá /AFP**

O Ministério da Fazenda revisou nesta segunda-feira a projeção de crescimento para a economia este ano, de 2,5% para 3,2%. O dado consta no relatório Boletim Macrofiscal. A mudança vem depois de o IBGE divulgar, no início do mês, um crescimento mais forte do que o esperado no segundo trimestre, que subiu 0,9%, contra estimativas do mercado em torno de 0,3%.

Na visão do secretário de Política Econômica da pasta, Guilherme Mello, que concedeu entrevista coletiva para explicar o Boletim, há vários fatores impulsionando a atividade.

**— A massa salarial está crescendo; o rendimento real (acima da inflação) está crescendo; há (perspectiva) de uma redução da inadimplência e maior acesso ao mercado de crédito; o cenário de crédito melhor tende a puxar o crescimento para cima — disse Mello, citando também que o governo está "otimista" com o último trimestre do ano.**

Há ainda um fator estatístico: como a economia cresceu fortemente no primeiro (1,8%) e no segundo (0,9%) trimestres, ela deixa o que os economistas chamam de "carregamento estatístico". Ou seja, ainda que fique estagnada no segundo semestre, já haveria um crescimento médio garantido em torno de 3%, em 2023, na comparação com o ano de 2022.

Para 2024, a projeção de crescimento do PIB foi mantida em 2,3%.

Em Nova York, onde participa de evento promovido pela CNI e pela Fiesp, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, reafirmou as projeções do ministério de que o crescimento do PIB neste ano "vai ser superior a 3%".

No evento, Haddad lembrou que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva terá reunião na próxima quarta-feira com o presidente dos Estados Unidos, Joe Biden. O ministro destacou que foi convidado para participar do encontro, classificado por ele como "uma oportunidade única" para mostrar os avanços do Brasil na área de sustentabilidade e, com isso, impulsionar o crescimento econômico.

Haddad também chamou atenção para a presença da ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, no mesmo painel do evento desta segunda-feira. Com ambos dividindo o palco, Haddad afirmou que "o Brasil é um dos poucos países que podem colocar o ministro da Fazenda e a ministra do Meio Ambiente lado a lado falando a mesma língua e com o mesmo propósito".

### **IPCA em 4,85%**

Pelas projeções da Fazenda, a previsão para o IPCA deste ano se manteve em 4,85%. Para 2024, subiu de 3,3% para 3,4%. A piora para o ano que vem se deve a um aumento nas projeções para o dólar e para os preços das commodities.

Por outro lado, para o ano que vem, a equipe econômica vê que a indústria e o setor de serviços devem ser beneficiados com a flexibilização das condições monetárias. Ou seja, com o ciclo de redução da taxa básica de juros (Selic), iniciado em agosto.

Apesar da trajetória de queda da Selic ter iniciada, os efeitos são sentidos meses depois. É a chamada defasagem da política monetária, quando o impacto não ocorre imediatamente.

"O retorno dos gastos mínimos com educação e saúde também devem impulsionar o componente da Administração Pública. Pelo lado da demanda, essas políticas (de renegociação de dívidas) e programas (de transferência de renda) devem impactar positivamente o consumo das famílias", disse o Boletim MacroFiscal.

A Fazenda ainda não tem um estudo finalizado para quantificar o efeito do programa de renegociação de dívidas batizado de Desenrola. Por ora, a equipe comandada por Mello está considerando um impacto potencial no setor de serviços, que foi revisado de 1,7% para 2,5% (veja abaixo as mudanças setoriais). Para este segundo semestre e para 2024, a pasta vê efeitos positivos na redução da inadimplência e estímulo ao consumo, no caso das pessoas que ficarem com o nome limpo.

### **Mercado 'atrás da curva'**

Guilherme Mello também avalia que, de forma positiva, as projeções dos agentes do mercado para o crescimento da economia brasileira têm ficado mais próximas das estimativas feitas pelo governo.

O ministro Fernando Haddad vem ressaltando em conversas com jornalistas que o mercado começou o ano com uma estimativa de PIB muito baixa, enquanto a Fazenda já estaria com uma perspectiva mais otimista. O boletim Focus, por exemplo, começou o ano prevendo alta de 0,78% para a economia.

No boletim divulgado hoje pelo Banco Central, o mercado para 2,89% o número deste ano. Há um mês, a estimativa estava em 2,29%.

Ainda na coletiva desta segunda-feira, o secretário Guilherme Mello também mostrou otimismo com as projeções de receitas do governo para 2024. O mercado vê com desconfiança a meta de zerar o déficit nas contas públicas no ano que vem.

— O cenário para a arrecadação do ano que vem melhorou. O que significa que é possível que o nível de arrecadação no ano que vem seja maior do que previsto no orçamento. E que, portanto, o atingimento das metas fiscais seja até facilitado por essa mudança de cenário macroeconômica (inflação e PIB, por exemplo) que estamos observando — declara Mello.

### **Previsão por setores:**

- As projeções de crescimento melhoraram para os três grandes setores monitorados.
- Para o setor agropecuário, a projeção foi revisada de 13,2% para 14,0%;
- Para a indústria, o crescimento esperado avançou de 0,8% para 1,5%;
- A projeção para serviços cresceu de 1,7% para 2,5%.

### **Próximos trimestres**

Após a alta de 0,9% verificada no segundo trimestre, a equipe econômica vê um crescimento de 0,1% para o terceiro trimestre. Assim, a perspectiva da Fazenda é de continuação da desaceleração do ritmo da atividade econômica desde os três primeiros meses do ano, quando houve um crescimento de 1,8%, puxado pelo setor de agronegócios.

— Uma questão fundamental, é a leitura sobre a trajetória da economia brasileira nos próximos dois trimestres. Uma continuidade do processo de desaceleração, na margem, da atividade, já estava em nossos modelos. Mas, na nossa visão, não deve apresentar queda, e sim um crescimento um pouco menor no terceiro trimestre — pontua o secretário de Política Econômica.

Ele avalia que o último trimestre é tipicamente marcado por feriados festivos, com atividade grande no comércio e serviços. Eventos como Black Friday e Natal devem ser alinhados à "maior disponibilidade de renda" das famílias e, assim, impactar positivamente na economia, diz ele.

**Fonte: O Globo - RJ**



Data: 18/09/2023

## BRASIL TERÁ SUPERÁVIT RECORDE, COM SALTO NAS EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO

Estimativas apontam saldo de US\$ 90 bilhões da balança comercial em 2023. Especialistas alertam para perda de espaço da indústria

Por Vitor da Costa e João Sorima Neto



**Agronegócio** — Foto: Wenderson Araujo/CNA

Com a força do agronegócio, a balança comercial brasileira vem renovando recordes e já acumula superávit de US\$ 62,4 bilhões até agosto, salto de 43% ante o ano anterior. Diante desse cenário, especialistas estimam que o saldo entre as vendas externas e as compras internacionais possa superar US\$ 90 bilhões até o fim do ano, o maior desde o início da série, iniciada em 1989.

Soja, milho e celulose estão entre os produtos que cresceram com força na pauta de exportações, reforçando o perfil do país como um grande fornecedor global de commodities. O Brasil tem ocupado espaços importantes no mercado mundial, aproveitando-se da reorganização das cadeias globais de produção após choques como a guerra na Ucrânia e as relações conturbadas entre Estados Unidos e China.

A pujança deste ano decorre principalmente do aumento do volume exportado, não de uma elevação dos preços. A queda nas importações também ajuda a explicar os superávits. No ano, as exportações somaram US\$ 224,578 bilhões, estáveis em relação a igual período do ano passado. Já as importações recuaram 10,4%, para US\$ 162,168 bilhões.

— A alta (das exportações) está mais associada ao volume, resultado de uma safra recorde de soja e milho safrinha, além de um desempenho bom da indústria extrativa, com as exportações de petróleo — destaca a economista do Itaú Unibanco, Julia Gottlieb.

O Itaú elevou sua projeção para o superávit da balança comercial brasileira em 2023, passando para US\$ 80 bilhões, ante US\$ 70 bilhões anteriormente. A consultoria Tendências está ainda mais otimista: revisou sua previsão para US\$ 93,4 bilhões. Para 2024, ambos estimam saldo positivo em US\$ 60 bilhões.

A entrada de dólares no Brasil é um fator positivo para a taxa de câmbio. O real mais apreciado ajuda, por exemplo, a arrefecer a inflação.

Julia destaca que o fato de o crescimento do superávit estar associado ao volume e não ao preço é um fator positivo, uma vez que deixa o país menos sujeito às oscilações de cotações no mercado internacional. Essa vulnerabilidade a preços que não se pode controlar é justamente a fragilidade de se ter uma pauta exportadora concentrada em commodities, dizem especialistas.

### Fatia menor da indústria

O presidente executivo da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, lembra que a participação da indústria na pauta de exportações vem caindo. Era 50% em 2000 e, atualmente, está em cerca de 29%.



— A cada US\$ 1 bilhão que deixamos de exportar perdemos 30 mil empregos e, nesses 23 anos, perdemos 4 milhões de vagas qualificadas. Na balança comercial de manufaturados, o déficit é crescente — diz.

Neste mês, o IBGE voltou a revisar para cima a projeção para a safra agrícola brasileira. A produção de cereais, leguminosas e oleaginosas deve registrar novo recorde, totalizando 313,3 milhões de toneladas. O número representa um salto de 19% ante 2022, ou mais 50,1 milhões de toneladas.

Se confirmada a estimativa, será a primeira vez na História que a safra ficará acima de 300 milhões de toneladas. O Brasil superou os EUA como maior exportador global de milho neste ano e está prestes a desbancar o país do topo das exportações globais de algodão também. Ainda assim, ocupa o 26º lugar no ranking mundial de países exportadores.

O consultor de comércio internacional e economia da BMJ Consultores Associados, Guilherme Gomes, destaca que os produtos primários brasileiros se beneficiaram de choques no mercado internacional:

— Desde o ano passado temos a questão da guerra da Ucrânia, e a disputa entre EUA e China, o que faz com que os produtos brasileiros do setor agropecuário sejam bastante demandados no exterior.

Entre grandes exportadoras, há também a Petrobras, que vendeu 571 mil barris por dia (mpd) de petróleo ao exterior no primeiro semestre deste ano. É um avanço de 6,3% ante os 537 mil barris diários registrados no mesmo período do ano passado.

O sócio da Tendências Consultoria, Silvio Campos Neto, avalia que o movimento deve perder força nos próximos meses, mas os superávits ainda devem ficar em patamares elevados:

— Devemos ter no próximo ano a continuidade do ajuste de preços para baixo e sem esse choque tão positivo do agronegócio, além da expectativa de um crescimento internacional menor.

Para os especialistas, a dependência do Brasil em relação às commodities deve continuar. Campos Neto, da Tendências, lembra que, ao longo das últimas décadas, os investimentos em tecnologia por parte do setor agropecuário aumentaram, elevando a produtividade.

— Pode haver uma crítica por (a pauta de exportação) se basear nesses produtos primários, mas é isso que gera moeda forte para que o Brasil consiga honrar seus compromissos. O país tem uma indústria de transformação forte, mas que tem problemas de competitividade. Se há algum alento para o segmento industrial é que o Brasil tem avançado em algumas reformas que tendem a melhorar a competitividade, como a trabalhista e a tributária — afirma o sócio da Tendências.

Ele acrescenta que a carga tributária ainda elevada, as dificuldades com qualificação de mão de obra e de logística pesam contra o setor industrial. Apesar desses entraves, o professor de Economia da FEA/USP, Paulo Feldmann, frisa que os manufaturados têm maior valor agregado e estão menos suscetíveis a choques de preços.

— Commodity é algo que depende muito do mercado de oferta e procura mundial. Volta e meia, os preços caem porque aumentou a produção em algum país. É ruim ser dependente de exportação de commodities. O país deixou de ser um importante exportador de produtos industrializados há quase 40 anos. Dos anos 1980 para cá, perdemos muito a nossa posição — diz ele.

### **Aeronaves da Embraer**

Para a professora do MBA em gestão de comércio exterior da Fundação Getúlio Vargas, Monica Romero Marinho, o país precisa de renovação da indústria, em especial em um momento em que o mundo está reorganizando as cadeias globais de valor.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI), em parceria com a AEB, formou uma coalizão empresarial para, em conjunto com o governo brasileiro, renovar o parque industrial.

Entre as poucas exceções na pauta de exportações brasileiras estão as aeronaves, com crescimento de 21,70% no ano. A Embraer, líder no setor, já entregou 62 aeronaves neste ano, avanço de 35% ante o primeiro trimestre de 2022. Nos últimos meses, a empresa tem reforçado suas parcerias comerciais com companhias estrangeiras.

Na aviação comercial, a American Airlines assinou contrato com a empresa para compra de sete novos jatos. A Embraer também recebeu um pedido firme da alemã Binter para a aquisição de seis aeronaves. A empresa firmou ainda acordos com companhias da Malásia, Cingapura e Índia.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 18/09/2023*

## **INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E HABITAÇÃO DEVEM TER IMPACTO DE R\$ 132 BI NA CONSTRUÇÃO CIVIL**

Projetos de concessões, PPPs e novo PAC podem gerar 2,3 milhões de novos empregos por ano na economia, estima Firjan. Ao todo, impacto é de R\$ 796 bi - equivalente ao PIB do Centro-Oeste

*Por Carolina Nalin — Rio de Janeiro*



***Projetos de concessões, PPPs e novo PAC podem gerar 2,3 milhões de novos empregos por ano na economia, estima Firjan — Foto: Alexandre Cassiano***

Os investimentos bilionários contratados nos setores de infraestrutura e habitação - através de concessões, PPPs e do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) -, da ordem R\$ 663,6 bilhões, devem movimentar R\$ 132 bilhões adicionais na cadeia da construção civil nos próximos anos. Juntos, esses valores totalizam R\$ 796,4 bilhões - o equivalente ao PIB do Equador e da Bolívia juntos e ao

PIB da região Centro-Oeste. Todo esse aporte tem ainda o potencial de geração de 2,3 milhões de empregos por ano. É o que revela o estudo elaborado pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan).

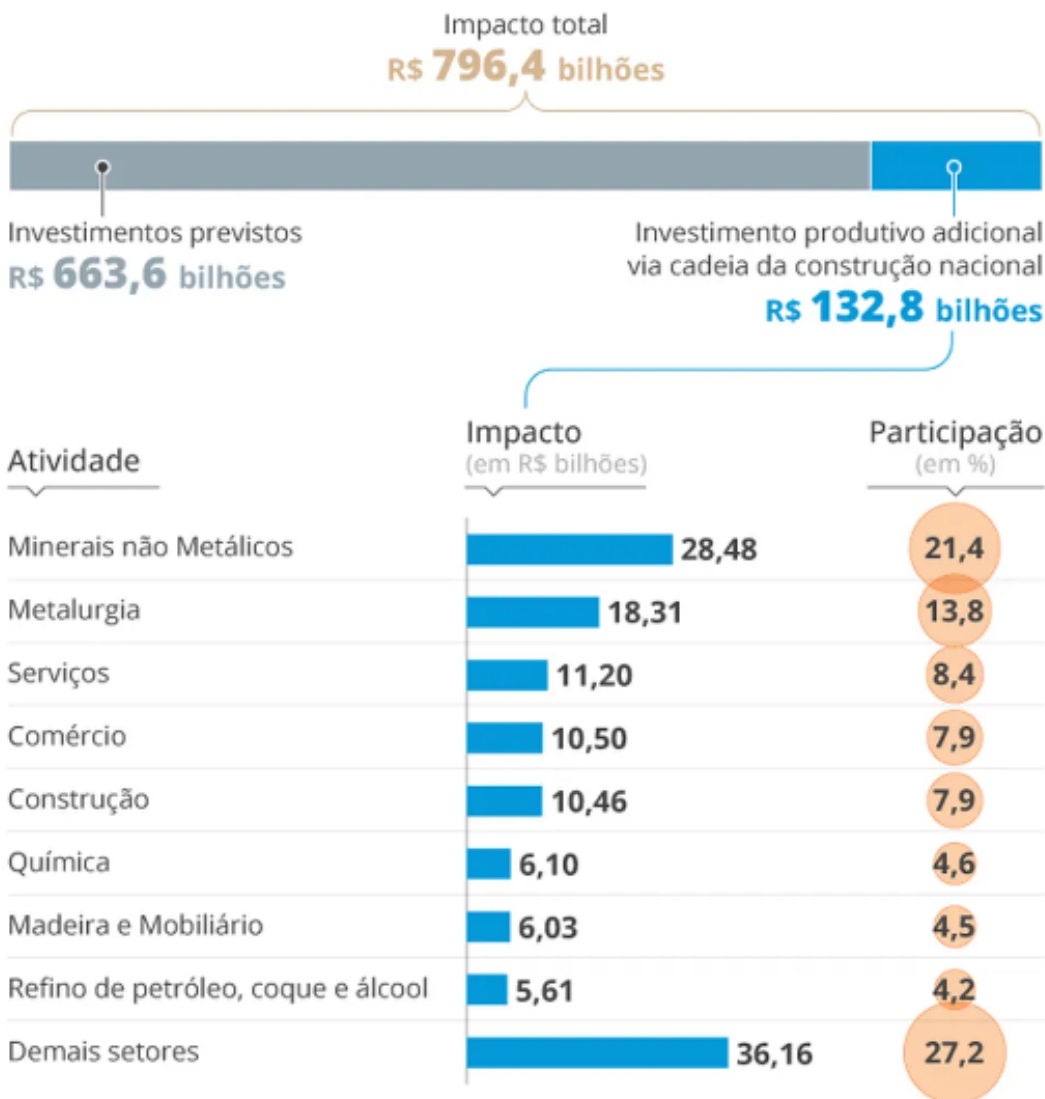
O levantamento calculou os efeitos diretos e indiretos sobre a economia tendo como base os aportes de R\$ 346,9 bilhões previstos no setor de infraestrutura e R\$ 316,7 bilhões no setor de habitação até 2026, que juntos somam R\$ 663,6 bilhões. O cálculo considera projetos de concessões, parcerias público-privadas e obras públicas em níveis federal e estadual, incluindo o novo PAC.

O estudo foi antecipado ao GLOBO e será divulgado na terça-feira no Rio Construção Summit, primeiro evento do setor da construção que acontecerá entre os dias 19 e 21, no Armazém 3 do Pier Mauá, região portuária do Rio.

Organizado pelo Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Rio de Janeiro (SindusconRio) em parceria com a Firjan, o encontro já possui mais de 7 mil inscritos entre empresários, profissionais de engenharia e arquitetura, representantes do poder público e estudantes.

## Impacto na construção civil

Investimentos em infraestrutura e habitação devem movimentar R\$ 132 bilhões na cadeia de construção civil



Fonte: Matriz Insumo Produto da Firjan

Impacto na construção civil — Foto: Editoria de Arte/O Globo

**Impacto na construção civil — Foto: Editoria de Arte/O Globo**

### Efeito em cadeia

Do total de R\$ 132 bilhões que virão a reboque na economia, cerca de 21% (ou R\$ 28,5 bilhões) dos recursos devem se concentrar no setor de minerais não metálicos. Em seguida aparece o setor de metalurgia (R\$ 18,3 bi, ou 13,8%) como o segundo a ser mais impactado. Outros setores importantes para o crescimento econômico também devem ganhar tração a partir dos investimentos previstos, como o setor de serviços (R\$ 11,2 bi ou 8,4%), comércio (R\$ 10,5 bi ou 7,9%) e a própria construção (R\$ 10,4 bi ou 7,9% do total).

A pesquisa também estimou o impacto dos investimentos já contratados sobre a geração de emprego, e a expectativa é que sejam criados por ano mais de 2,3 milhões de oportunidades (ou 2.375.941, especialmente) em toda a economia.



Jonathas Goulart, gerente de Estudos Econômicos da Firjan, ressalta que a indústria da construção civil é grande indutora de emprego e renda. Por isso, os projetos em infraestrutura e habitação tendem a alavancar diferentes modalidades de emprego neste segmento - desde contratações mais simples, que exigem baixa qualificação, até postos mais complexos nas áreas de engenharia civil e arquitetura, por exemplo.

— Isso se espalha por toda a cadeia da construção. E essa indústria tem um papel importante não só pelo crescimento que gera para o país, mas também pelo emprego e renda gerado e o que ela entrega de melhoria na infraestrutura do país. Estamos falando de projetos que visam reduzir o déficit habitacional e melhorar os transportes... Isso tem benefícios para a sociedade — afirma Goulart.

### **Retomada da indústria da construção**

Os investimentos previstos em infraestrutura e o seu potencial de incremento adicional bilionário na economia sinalizam o início de uma retomada do setor da construção civil no país, avalia Marcelo Kaiuca, presidente do Fórum de Construção Civil da Firjan.

Quer ler uma mensagem apagada no WhatsApp? Extensão revela o que foi escrito pelo usuário  
O setor chegou a apresentar avanços entre 2020 e 2022 por conta dos juros baixos, mas hoje enfrenta uma Selic elevada e uma demanda mais fraca. Além disso, não se recuperou da crise econômica que atingiu o país em 2015:

— A construção já retomou o patamar pré-pandemia, mas ainda tem um espaço grande para voltar ao nível de 2014. Estamos quase 20% abaixo desse patamar. Estamos com uma expectativa muito grande para esse ano, com uma atividade que cresceu acima do esperado e com o lançamento do PAC 3.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 18/09/2023*

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

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **TARCÍSIO AVANÇA EM MINIRREFORMA, ESCOLHE NOVO NÚMERO 2 NA AGRICULTURA E QUER DEPUTADO NO TURISMO**

Guilherme Piai vai ocupar a vaga deixada por Marcos Renato Bottcher, demitido no fim de agosto  
Por Gustavo Côrtes

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), avançou nos últimos dias nas tratativas para a minirreforma de seu secretariado que pretende fazer até o fim do mês. Conforme revelado pelo Estadão, as mudanças envolvem as secretarias de Agricultura e Turismo. Na primeira, Tarcísio já bateu o martelo sobre o novo secretário-executivo. O presidente do Instituto de Terras do Estado (Itesp), Guilherme Piai, vai ocupar a vaga deixada por Marcos Renato Bottcher, demitido no fim de agosto. Também é debatida a saída do titular da pasta, Antonio Junqueira, mas o governo ainda avalia currículos. Oficialmente, o governo de São Paulo continua negando novas mudanças no secretariado.

A demissão de Bottcher passou a ser pleiteada por deputados estaduais da base após ele entregar ao Tribunal de Contas do Estado (TCE-SP) um relatório com denúncias de irregularidades na construção de estradas do programa Melhor Caminho, no interior paulista. O documento, revelado pelo Estadão, diz respeito ao período em que o deputado estadual Itamar Borges (MDB) e Francisco Matturro estiveram à frente da secretaria, durante os governos de João Doria e Rodrigo Garcia (PSDB).



**Guilherme Piai, presidente do Itesp, foi escolhido para ocupar secretaria executiva da Agricultura Foto: Reprodução/Instagram**

O desempenho de Piai à frente do Itesp tem sido elogiado por Tarcísio e seus auxiliares. Ele pretende se candidatar, em 2024, à Prefeitura de Presidente Prudente, onde, na última quarta-feira (14), participou, ao lado do governador, de cerimônia de entrega de títulos de propriedade de terras a assentados rurais no Pontal do Paranapanema, no extremo oeste do Estado.

A política é defendida dentro do governo como uma forma de desarticular grupos políticos de esquerda, como o Movimento dos Trabalhadores Sem Terra (MST). Borges e Maturro participaram da solenidade. Segundo integrantes do Palácio dos Bandeirantes, o convite se deveu à participação deles na aprovação da lei que permitiu a concessão dos títulos.

Desde o início de setembro, o promotor Ricardo Manuel Castro, do Ministério Público de São Paulo, arquivou 14 dos 147 procedimentos de investigação relacionados a acusações feitas contra o programa Melhor Caminho.

Os procedimentos haviam sido instaurados após cerca de 350 obras terem tido os contratos reajustados supostamente sem justificativa técnica, levando a um prejuízo de R\$ 50 milhões aos cofres públicos.

A decisão vai na contramão do entendimento da gestão de Tarcísio. No fim de agosto, um relatório preliminar Controladoria Geral do Estado (CGE), órgão do Executivo paulista, concluiu que houve prejuízo de quase R\$ 53 milhões ao erário na execução do programa e fez 17 recomendações.

Neste valor, estão inclusos os acordos de reequilíbrio econômico-financeiros em favor de empreiteiras realizados em dezembro do ano passado e que são alvo das investigações do MP. Uma das sugestões da CGE é o ressarcimento de aproximadamente R\$ 50 milhões gastos no aditamento destes contratos.

### **Turismo deve ser entregue a deputado do Republicanos**

No Turismo, o governador trabalha na busca de um deputado do Republicanos para assumir a função, de modo a garantir que um aliado assumira mandato na Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp). No fim de agosto, ofereceu o cargo a Tomé Abduche (Republicanos), um de seus vice-líderes na Casa. O parlamentar recusou e disse que aceitaria assumir a Casa Civil, hoje sob o comando de Arthur Lima.

A contraproposta foi imediatamente descartada. Lima é amigo de longa data de Tarcísio, com quem estudou na Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) e na Escola Preparatória de Cadetes do Exército (EsPCEX), e goza da confiança do mandatário. Por isso, mantém-se firme no cargo apesar de ataques da ala bolsonarista da Alesp.



Com a permanência ameaçada, o atual titular do Turismo, Roberto de Lucena, recebeu apoio de um grupo de prefeitos e entidades do setor, o que teria dado a ele sobrevida no cargo, segundo interlocutores. No entanto, Tarcísio mantém os planos de troca e cogita alocar o deputado estadual Altair Moraes, do Republicanos, na pasta.

**O deputado Altair Moraes (Republicanos-SP) é um dos cotados para assumir a Secretaria de Turismo Foto: Alesp/Divulgação**



Alguns auxiliares se opõem à ideia por entender que ele tem exercido um papel importante na articulação política. Contudo, há preferência pela nomeação de um parlamentar da Alesp filiado à legenda, que já controla a pasta, com Roberto de Lucena, porque, assim, Danilo Campetti, ex-assessor de Tarcísio e suplente do partido, assumiria mandato no Legislativo.

Após perder a eleição, Campetti, que é policial federal, foi cedido em janeiro ao governo de São Paulo para trabalhar no Palácio dos Bandeirantes, mas precisou retornar cinco meses depois às suas funções na corporação por exigência do Ministério da Justiça.

Na campanha, explorou ostensivamente sua participação na prisão e na condução coercitiva de Lula durante a operação Lava Jato. Por isso, aliados de Tarcísio o consideram alvo de perseguição do governo petista devido à sua atuação política. O agente atualmente se encontra suspenso da PF devido a uma sindicância que apura sua participação em um tiroteio na favela de Paraisópolis, na capital paulista. Naquele dia, um homem foi morto em uma troca de tiros. Campetti estava presente com um distintivo da PF. Segundo a Polícia Civil, o disparo partiu da arma de um policial militar.

Procurados, Roberto de Lucena, Antonio Junqueira e Altair Moraes não quiseram falar sobre a possibilidade de mudanças no governo.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 18/09/2023*

## **GOVERNO DARÁ MAIS PUBLICIDADE E TRANSPARÊNCIA A INFORMAÇÕES DO 'NOVO PAC' APÓS CRÍTICAS**

Medida será adotada após Transparência Internacional e outras instituições alertarem para a necessidade de que PAC conte com medidas de governança para mitigar riscos de corrupção

*Por Beatriz Capirazi e Jorge Barbosa*

O governo federal passará a divulgar informações de monitoramento das obras do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) dentro do site de lançamento do programa, segundo informações obtidas pelo Estadão/Broadcast com uma fonte do poder Executivo ligada ao tema. Os esforços das equipes técnicas acontecem em meio a um cenário de críticas por parte de especialistas e entidades, principalmente relacionadas a maior transparência e estrutura de governança no projeto.

Eles apontam a necessidade de mais publicidade de informações para fortalecer a transparência e mitigar eventuais riscos de corrupção. Embora haja pressão, ainda não há uma data definida para a inclusão dos dados de monitoramento das obras no portal do PAC.

As equipes técnicas do governo estudam quais indicadores de monitoramento serão disponibilizados, mas a ideia é tornar públicas informações sobre o andamento das obras, assim como o avanço na redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) e detalhes dos investimentos programados e dos já executados.

### **Críticas**

Em agosto deste ano, a Transparência Internacional emitiu uma nota pública alertando para a necessidade de que a nova fase do PAC trouxesse medidas efetivas de transparência e de integridade, contrapondo-se a edições passadas do projeto.

A instituição destacou que versões anteriores do projeto tiveram problemas graves, como esquemas de corrupção, fraudes em licitação e contratos, formação de cartéis, pagamento de propinas e o financiamento ilegal de campanhas eleitorais.

Em entrevista ao Estadão/Broadcast, o gerente de programas da Transparência Internacional no Brasil, Renato Morgado, destacou que concentrar a divulgação de informações sobre as obras do PAC em um espaço acessível é "fundamental" em um processo de transparência. Isso permite que a

sociedade, órgãos de controle e empresas acompanhem em tempo real a implementação dos investimentos e das obras incluídas no programa.



***Medida será adotada após Transparência Internacional emitir alertar publicamente para a necessidade de que PAC conte com medidas efetivas de transparência Foto: Andre Borges/EFE***

Morgado destaca ainda a necessidade de trazer a público os documentos de projetos listados no PAC — considerando que as atualizações dos projetos para acompanhamento ainda não estão públicas.

Dentre os documentos que poderiam auxiliar na transparência e no acompanhamento público estão arquivos relacionados ao ciclo de vida das obras contratadas, análises prévias dos empreendimentos previstos, além de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental que justifiquem a necessidade da execução de determinada obra.

“É muito importante que a linguagem utilizada seja acessível. É importante que o governo disponibilize os documentos na íntegra, mas é preciso traduzir esses detalhes para uma linguagem que possibilite ao cidadão entender os aspectos técnicos e jurídicos”, afirma Morgado, destacando ser essencial que o formato disponibilizado seja aberto para permitir o cruzamento de dados.

### **Governança**

A necessidade de ampliação da estrutura de governança no PAC também é um ponto considerado decisivo para a Transparência Internacional. Segundo Morgado, um dos principais pleitos defendidos pelo movimento é a participação mais próxima da Controladoria Geral da União (CGU) e do Ministério do Meio Ambiente e da Mudança do Clima (MMA) dentro dos órgãos de governança do programa.

“Nas edições anteriores tivemos dois grandes problemas. Um deles é que parte das obras tiveram impactos ambientais muito grandes. Quando pensamos nas usinas hidrelétricas de Belo Monte (PA), Jirau (RO) e Santo Antônio (RO), tivemos uma recorrência em práticas de corrupção. Então essas duas dimensões precisam ser enfrentadas na nova edição do programa”, afirmou o representante da Transparência.

O Decreto 11.632 que estabelece o Novo PAC institui a criação de dois órgãos de gestão, o Comitê Gestor do Programa de Aceleração do Crescimento (CGPAC) e o Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento (GEPAC). As duas instâncias não contam com a participação de representantes da CGU e do MMA.

### **Obras paralisadas**

Por hora, o setor privado aguarda novos comunicados e sinais do governo para ver como se dará a continuidade do PAC nos próximos meses, de acordo com a sócia do escritório Leal Cotrim Advogados, Daniele Nunes.

A advogada apontou que uma das questões mais importantes que precisam ser observadas no programa diz respeito à paralisação de obras. Segundo Daniele, o governo tem dado sinais positivos em relação à questão, indicando que apoiará Estados e municípios no desenvolvimento dos contratos licitatórios para a retomada dos empreendimentos.

A especialista afirma que a maior integração entre as diferentes esferas do governo deve trazer maior segurança jurídica para os próximos contratos realizados entre o poder público e iniciativa privada.



“Quando falamos de obras contratadas pelo governo federal, há uma estrutura mais qualificada para lidar com contratos, mas quando falamos de Estados e municípios são secretarias muito pequenas, que não têm conhecimento técnico às vezes para desenvolver um projeto básico capaz de permitir o andamento de uma obra até a execução final”, afirmou Daniele.

Procurada para se posicionar em relação as críticas feitas pela Transparência Internacional, a Casa Civil, responsável pelo desenvolvimento do PAC no governo, não respondeu até a publicação desta reportagem.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 18/09/2023*

### **PASTORE: ‘GOVERNO TEM DE TER JUÍZO E FAZER REFORMAS QUE PERMITAM CORTAR GASTOS’**

Ex-presidente do Banco Central diz que governo Lula coloca ‘um papel crucial no aumento de gastos’ e vê corte de juros limitado diante do cenário fiscal expansionista  
*Por Luiz Guilherme Gerbelli*

#### **ENTREVISTA COM**

**Affonso Celso Pastore - Ex-presidente do Banco Central**

Ex-presidente do Banco Central, Affonso Celso Pastore acredita que a equipe econômica não vai conseguir cumprir a meta de zerar o resultado primário (quanto o governo arrecada e gasta, sem levar em conta o pagamento com juros da dívida) em 2024. Ele diz que o governo deveria “ter juízo”, alterar a estratégia do ajuste fiscal e “fazer reformas que permitam cortar gastos”.

“Eu não tenho dúvida de que o governo não deseja e não quer fazer o contingenciamento de controle de gasto”, afirma. “Esse governo coloca um papel crucial no aumento de gastos. Ele acha que o crescimento econômico do País depende dele.”

Na leitura do ex-presidente do Banco Central, com o aumento de gastos previstos pelo governo, o Banco Central vai ter mais dificuldade para controlar a inflação e isso pode dificultar o corte da taxa básica de juros (Selic). O país pode, então, ter problemas ao mesmo tempo na política fiscal (contas públicas) e monetária (taxa de juros).

Um juro mais alto encarece o crédito para o consumo das famílias e para o investimento das empresas, o que, na ponta, dificulta o crescimento econômico.



“Com a política fiscal expansionista, você cria um problema para o Banco Central. Ele vai ter de reduzir a taxa de juros menos do que ele iria reduzir”, afirma. No modelo de Pastore, o atual cenário permite que a Selic - atualmente em 13,25% ao ano - recue para 10,5%, se o BC quiser chegar na meta de inflação de 2025 (3%).

***A seguir os principais trechos da entrevista concedida ao Estadão.***

***Governo tem de ter juízo e fazer reformas que permitam cortar gastos Foto: WERTHER SANTANA/ESTADÃO CONTEÚ***

**Qual é a avaliação que o sr. faz da situação das contas públicas?**

Em 2024, o aumento de gastos real (acima da inflação) será de 3,5%. Isso está dado. E o governo diz o seguinte: vou financiar com receitas sem o aumento de alíquota de nenhum imposto. Ele tem

de buscar receitas que somam R\$ 168 bilhões. Quando a gente percorre a lista do que o governo ofereceu, por exemplo, o negócio das offshores ou o negócio dos fundos fechados, qualquer um deles, você não consegue encontrar os R\$ 168 bilhões. Com essas restrições que ele se impôs, é impossível atingir a meta do resultado primário nulo. Estou só falando de 2024, não estou falando de 2025 e 2026. Se não é possível atingir (a meta de déficit zero), o que ele deveria fazer é contingenciar as despesas, não realizar aquilo que faltar. Por exemplo, suponha que dos R\$ 168 bilhões, o governo obtém R\$ 50 bilhões, tem de contingenciar R\$ 118 bilhões, e não realizar essa despesa. Precisa fazer controle de gastos.

### **O governo deve seguir por esse caminho?**

Eu não tenho dúvida de que o governo não deseja e não quer fazer o contingenciamento de controle de gasto. Se ele não conseguir atingir o resultado primário, deveria contingenciar ou pode mudar a meta. Se ele mudar a meta do resultado primário – o que o Haddad tem se negado a fazer -, vai para o espaço a tal da credibilidade e o esforço do governo de reduzir a relação dívida/PIB. Não vejo isso sendo feito. Na minha opinião, e isso não tem nada a ver com o Haddad, esse governo coloca um papel crucial no aumento de gastos. Ele acha que o crescimento econômico do País depende dele, do governo. Não está disposto a transigir nos gastos. No que isso vai dar? Não vai cumprir a meta de superávit primário e a relação dívida/PIB vai subir.

### **Qual vai ser a consequência?**

Com a política fiscal expansionista, você cria um problema para o Banco Central. Ele vai ter de reduzir a taxa de juros menos do que ele iria reduzir. Se o Banco Central mantiver o objetivo de chegar na meta de inflação, nós vamos ter de chegar numa taxa de juros real (taxa de juros nominal descontada a inflação) mais alta no fim do processo, e, conseqüentemente, com crescimento menor.

### **Na avaliação do sr., até onde o BC deve ir nesse ciclo de corte de juros, então?**

Em 2019, este Banco Central que está aí baixou a taxa de juros erradamente. Eu vou fazer uma crítica ao BC. Quando o Ilan Goldfajn estava no Banco Central, ele tinha uma âncora fiscal muito pesada e firme, que era a âncora de gastos congelados em termos reais. Quando isso acontece, a taxa neutra de juros (aquela que não é contracionista nem expansionista) vem abaixo. O limite no qual o Banco Central pode baixar a taxa de juros é o da taxa neutra. Naquele momento, ele terminou o ciclo de redução trazendo a Selic para 6,5%, e a taxa real de juros ex-ante (esperada para o futuro) de 1 ano bateu em 2%. Isso aconteceu em 2018. Em 2019, ele entregou o BC para o Campos Neto. Naquele momento, as expectativas estavam ancoradas na meta. O Ilan entregou direitinho. Eu vou voltar um pouco: a primeira notícia do vírus covid-19 em Wuhan, na China, aconteceu em dezembro de 2019. Nós só soubemos que havia uma pandemia quando a Organização Mundial de Saúde decretou, já dentro de 2020. Então, o que eu vou relatar não tem a ver com pandemia. Em julho de 2019, de repente, o Banco Central começou a reduzir juros. Quando chegou em dezembro, ele tinha trazido a taxa de juros para 4% e trouxe a taxa de juros real ex-ante de 1 ano para muito abaixo da taxa neutra de juros.

### **E o que o sr. achou dessa decisão?**

Foi um erro crasso de política monetária. E só desapareceu porque veio a pandemia. Na confusão da pandemia, as pessoas não perceberam direito o que estava acontecendo. O meu ponto é que, precisando de mais receitas, o governo comece a pôr pressão no Banco Central para tentar acelerar o crescimento (econômico) e, assim, gerar a receita necessária para poder cumprir a meta de resultado primário. Eu temo que este Banco Central, tendo procedido da forma como procedeu em 2019, ceda a esse tipo de pressão. O que significa que o resultado final desse malfadado exercício fiscal vai ser o Banco Central trabalhar com uma meta implícita de inflação superior à meta (definida). Vamos ter mais inflação do que devia.



**Pastore: BC pode trabalhar com uma meta implícita de**



***inflação superior à meta definida Foto: WERTHER SANTANA/ESTADÃO CONTEÚDO***

**O sr. já vê esse cenário com a composição atual do Banco Central, sem levar em contas próximas trocas na diretoria?**

Isso. Eu estou dizendo o seguinte: este Banco Central, parecido com o de hoje, estava lá em 2019, quando ele cometeu aquele erro. Quando o Banco Central comete um erro como aquele, ele produz uma depreciação do real. Eu peguei 20 países emergentes, exportadores, não exportadores, etc. O real se depreciou 40%. Nenhum desses países teve essa depreciação. O BC errou a mão da taxa de juros. Baixou o diferencial da taxa de juros do Brasil e dos Estados Unidos mais do que devia. Eu temo o seguinte: se o Banco Central tem esse perfil, eu acho que ele pode errar, e nós não teremos só um problema fiscal. Nós teremos um problema fiscal e um problema monetário.

**E se chegar nesse cenário descrito pelo sr., como o investidor olha para o Brasil?**

O Brasil não acaba. O País cresce menos, tem uma inflação mais alta, perde oportunidades de crescer. Tudo isso acontece. São as consequências desse tipo de cenário.

**Mas o juro pode chegar a quanto no Brasil dado o nosso quadro fiscal?**

A visão mais otimista que tem no mercado está colocando o juro entre 9,5% e 10%. A minha calibragem, aqui na consultoria, com as nossas contas com modelo, é de 10,5%, para entregar (a inflação) na meta em 2025. O temor que eu tenho é que o Banco Central vai levar a taxa abaixo desses níveis.

**No último comunicado do Copom, um ponto que chamou a atenção foi a falta de sinalização para a questão fiscal. O sr. ainda vê o BC preocupado com o rumo das contas públicas?**

O Banco Central só muito recentemente passou a estimativa de taxa neutra dele de 4% para 4,5%. Eu vou dizer o seguinte: 4,5% não é a taxa neutra no Brasil. É mais alta. Política fiscal expansionista produz uma taxa neutra mais alta. O Banco Central tem de estar preocupado em defender o seu mandato, que é trazer a inflação para meta. Não estamos num mundo no qual a vida dele está fácil. A vida do BC está muito difícil. E a pressão que a política fiscal exerce sobre a monetária é material e relevante. Eu acho que (o BC) tinha obrigação de continuar revelando a existência desse tipo de conflito. Não adianta omitir este conflito, porque os seus resultados estão aparecendo. Consequentemente, o Banco Central para ser transparente na comunicação, tinha de estar insistindo na existência do conflito da política fiscal com a monetária.

**E, ao longo do governo, o sr. acredita no cumprimento das metas fiscais de 2025 e 2026?**

O Brasil é um país que tem das cargas tributárias mais altas do mundo. Temos uma certa vontade de pertencer à OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico). Para pertencer a esse grupo, a economia brasileira deveria ter padrões semelhantes aos demais países da OCDE. A nossa carga excede a carga tributária da OCDE. Se não quiser ter uma carga tributária excessiva no Brasil, tem de controlar gastos. O que o governo teria de fazer em 2025 e 2026 é mudar totalmente o enfoque de como está levando a sua proposta de ajuste fiscal. Tem de começar a controlar gastos para evitar um aumento de carga tributária excessivo. Se ele não controlar gastos e não puder fazer esse aumento excessivo de carga tributária, nós vamos ter um crescimento de dívida muito grande. É um crescimento que produz prêmio de risco em tudo quanto é ativo, principalmente na taxa de juros, e impede que o País cresça. O governo tem de ter juízo e fazer reformas que permitam cortar gastos.

**Tem uma agenda importante no Ministério do Planejamento de revisão de gastos. Isso não deve andar?**

Eu não conheço o detalhe do que estão propondo. O dia que eles propuserem, a gente discute. Por enquanto, estou ouvindo conversas.

**Com esse cenário que o sr. desenha, como encerra a relação dívida/PIB?**

O mercado financeiro responde a pesquisa Focus, do Banco Central. Em nenhum ano, nem em 2024 nem em 2025 nem em 2026 a mediana das expectativas de resultado primário da pesquisa dá o resultado primário que o governo diz que é a meta dele. Na pesquisa Focus, tem um déficit de 0,7% do PIB em 2024, também estão previstos déficits em 2025 e 2026. Se a gente seguir a pesquisa Focus, com o

atual diferencial entre a taxa real de juros e a taxa de crescimento econômico, você vai chegar a uma relação de dívida/PIB entre 82% e 85% do PIB lá no final do governo Lula. É uma dívida muito alta para um país emergente, como é o caso brasileiro, com a péssima tradição fiscal que nós temos.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 18/09/2023*

## **SELIC: MERCADO VÊ CORTE DE 0,5 PONTO ESTA SEMANA, MAS NÃO DESCARTA 0,75 NAS PRÓXIMAS REUNIÕES**

De 69 instituições ouvidas, 12 acreditam que Copom pode acelerar a redução dos juros nas duas reuniões deste ano após a de setembro

*Por Daniel Tozzi Mendes e Marianna Gualter*

São Paulo - Um novo corte de 0,5 ponto porcentual da taxa Selic, hoje em 13,25%, na reunião desta semana do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central é um consenso no mercado. Essa é a expectativa unânime de 69 instituições consultadas pelo Projeções Broadcast. Os dados recentes mais benignos da inflação, porém, recolocaram no radar uma possível aceleração do ritmo de redução dos juros, para 0,75 ponto, nas reuniões seguintes antes do fim de 2023, ainda que essa posição seja minoritária.

O Itaú Unibanco, que antes projetava três cortes de 0,5 ponto até o fim do ano, passou a prever redução de 0,75 ponto nos juros em dezembro após o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de agosto, que ficou abaixo do esperado. Além da reunião desta semana, na terça e quarta-feiras, o Copom também ter encontros nos dias 31 de outubro e 1º de novembro e nos dias 12 e 13 de dezembro.



***Diretoria do Banco Central se reúne nesta terça e quarta-feiras para definir a nova taxa Selic Foto: André Dusek/Estadão***

Em relatório, o economista-chefe do Itaú Unibanco, Mario Mesquita, atribuiu a revisão à dinâmica mais benigna da inflação de serviços e à desaceleração da atividade econômica - que, na avaliação dele, deve ficar mais evidente ao longo do segundo semestre. O Itaú reduziu as projeções para a Selic no fim de 2023 (11,75% para 11,5%) e de 2024 (9,5% para 9,0%).

Em agosto, o IPCA, o índice oficial de inflação do País, registrou um avanço de 0,23%, abaixo das estimativas do mercado, de 0,28%. Com isso, a taxa acumulada em 12 meses subiu pelo segundo mês consecutivo, passando de 3,99% em julho para 4,61% em agosto de 2023, mas ainda no intervalo da meta de inflação para este ano perseguida pelo Banco Central, que tem teto de tolerância de 4,75%.

Das 69 instituições consultadas, 55 esperam cortes sequenciais de 0,5 ponto nos juros até o fim de 2023, enquanto 12 preveem aceleração do ritmo de baixa, com ao menos uma redução de 0,75 ponto este ano. Uma das instituições prevê um corte de 0,5 e outro de 0,25 ponto, e outra informou apenas a projeção para a reunião desta semana.

### **Olho em 2025**

O estrategista-chefe da Warren Rena, Sérgio Goldenstein, também espera aceleração dos cortes na Selic a partir de dezembro. Além da desinflação dos serviços e da desaceleração da atividade econômica, ele cita o ganho de relevância do ano de 2025 no horizonte relevante da política monetária (ou seja, o cenário a ser levado em consideração pelo BC) como um fator que deve levar à intensificação do ciclo.

“Na medida em que avançamos no tempo, 2025 vai ganhando peso no horizonte relevante. É importante lembrar que, já no último Copom, a projeção para inflação do comitê para 2025 estava cravada em 3%, em linha com a meta”, afirma Goldenstein.

Um corte de 0,75 ponto ainda este ano não é corroborado, porém, pelo economista-chefe da G5 Partners, Luis Otávio de Sousa Leal, embora ele avalie que a inflação mais benigna de serviços mantém essa possibilidade na mesa.

Por enquanto, Leal conserva a perspectiva de manutenção do ritmo de cortes até o fim do ano, levando a Selic a 11,75% na reunião de dezembro. Para uma aceleração, seria necessário também uma mudança de tom na comunicação do Banco Central, avalia.

“Ela teria de dar mais ênfase à desinflação de serviços como vetor que possibilitaria essa aceleração”, afirma. “Entre as três condicionantes mencionadas pelo BC na última ata, é a que eu vejo com mais chance de seguir acontecendo.”

O economista da XP Investimentos Rodolfo Margato pondera que, apesar da leitura mais benigna da inflação corrente, outros vetores jogam contra uma possível aceleração do ritmo de cortes da Selic este ano: a depreciação recente do câmbio e a elevação dos preços internacionais do petróleo. Por isso, a casa prevê manutenção do ritmo de 0,5 ponto para os cortes da Selic, chegando a 11,75% no fim de 2023.

Margato projeta uma Selic de 10% no fim do ciclo de cortes, a ser atingido em meados de 2024 - acima do previsto pela maioria do mercado, por conta das incertezas na conjuntura doméstica e internacional. “Se chegarmos no segundo trimestre do ano que vem com um cenário externo mais favorável, um câmbio mais próximo de R\$ 4,50, recuo nos preços do petróleo e alguma acomodação das discussões fiscais no Brasil, pode haver espaço para níveis abaixo de 10% para a Selic”, diz.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 18/09/2023*

ECONÔMICO  
**Valor**

Informação que vira dinheiro.

**VALOR ECONÔMICO (SP)**

**MAERSK SUBSTITUI DOCUMENTO PORTUÁRIO POR BLOCKCHAIN EM TRANSPORTE NA ÁSIA E PLANEJA REDUZIR USO DE PAPEL**

Transporte de sucata entre empresa de Cingapura e siderúrgica indiana foi o primeiro a usar documentação eletrônica em toda a transação

*Por Ricardo Bomfim, Valor — São Paulo*



*Revista Sustentabilidade 31/08/2023 Maersk — Foto: Divulgação*

O conglomerado dinamarquês de logística Maersk substituiu recentemente o documento de conhecimento de embarque (bill of lading, ou BL) de papel em um transporte internacional de cargas por um registro em blockchain. De acordo com a Maersk, os planos são de emitir 50% dos seus conhecimentos de embarque digitalmente em um prazo de cinco anos e 100% até 2030.

A carga transportada foi um carregamento de metal de sucata da companhia de commodities de Cingapura, Maptrasco, para a siderúrgica indiana Jindal Stainless. Já a certificação em blockchain

ocorreu por meio da iniciativa TradeTrust Framework, liderada pela Enterprise Singapore e pela autoridade tecnológica de Cingapura, a IMDA.

Anteriormente, o Valor noticiou que a Maersk estava convencendo cafeicultores a usar o blockchain da plataforma TradeLens, desenvolvida em conjunto pela IBM e pela GTD Solution, como solução de rastreabilidade na cadeia de transporte da commodity. Contudo, a Maersk informou à reportagem que a iniciativa foi descontinuada em 29 de novembro do ano passado devido à “falta de participação de todos os players do setor”.

Nesta operação mais recente, a Jindal assegurou uma carta de crédito com o banco indiano ICICI para financiar o pagamento e a Maptrusco enviou a carga de Miami para o porto de Gujarat enquanto firmava uma parceria com o DBS Bank para receber os direitos da carta de crédito. Então, a empresa de Cingapura enviou o conhecimento de embarque eletrônico (eBL) para o DBS, que o verificou junto com outras documentações antes de transferir a propriedade do eBL para o ICICI.

Uma vez na Índia, o ICICI usou sua própria plataforma de blockchain, a TradeChain, para transferir o eBL para a Jindal Stainless, que depois mostrou o documento eletrônico à Maersk quando os containers de sucata chegaram ao porto de Gujarat para poder receber a carga e descarregá-la.

A autoridade de tecnologia de Cingapura afirmou em nota que este foi o “primeiro carregamento a passar por um processo de transação totalmente sem papel envolvendo comerciantes, expedidores e bancos”. A Maersk, por sua vez, afirmou que segue acreditando que a digitalização no transporte marítimo e na logística “transforma as cadeias de abastecimento” e mudará “profundamente a forma como as empresas agem”.

Já a Enterprise Singapore afirmou que tornar os conhecimentos de embarque eletrônicos previne fraudes que ocorrem quando se envia uma versão de papel pelo correio.

“Estamos felizes que com a interoperabilidade entre plataformas demonstradas comerciantes poderão agora conseguir um acesso maior ao trade finance por documentações mais confiáveis que atinjam os requisitos das instituições financeiras”, disse Tan Soon Kim, vice-presidente da Enterprise Singapore.

A TradeTrust está em desenvolvimento há quatro anos e pode usar o blockchain Ethereum ou Polygon para funcionar. Ela usa prestadores de serviço para absorver as tarifas de gás (custo cobrado pelas blockchains públicas para registrar um contrato inteligente no processo conhecido como “mintagem”).

## NOVO TERMINAL NO RJ VAI ABRIR PORTAS PARA MINERADORAS

Antaq aprovou projeto de construção de porto em Itaguaí e edital vai ao TCU; obra deve viabilizar exportação de minério de ferro das pequenas produtoras de MG

*Por Ivo Ribeiro e Taís Hirata — De São Paulo*



**Pequenas empresas em MG preveem exportar 75% da produção projetada de 101 milhões de toneladas de minério em 2025 — Foto: Maria Tereza Correia/Valor**

As pequenas produtoras de minério de ferro de Minas Gerais, após anos de pleitos junto a governos estaduais e federais, poderão, finalmente, dispor de um terminal portuário dedicado a embarques de sua produção para o mercado externo.



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) acaba de aprovar um projeto de construção de novo terminal em Itaguaí (RJ), entre os empreendimentos de Vale e CSN, numa área popularmente denominada de “Área do Meio”. Dentro da agência, o projeto é conhecido como ITG-02.

Ao se concretizar, esse terminal irá mexer com o mercado da commodity no país e ampliar a oferta do produto globalmente. Essas mineradoras, chamadas de “mineradoras sem porto”, terão condições de ampliar a capacidade de produção e de exportação.

Atualmente, elas ficam dependentes de espaços nos terminais portuários de Vale e CSN na região portuária de Itaguaí, litoral do Estado do Rio. Devido à dificuldade de exportar, acabam vendendo grande parte da produção às duas empresas, que são líderes no país e donas de portos.

As pequenas mineradoras têm alegado que, em razão disso, ficam com seus planos de expansão limitados, uma vez que o grande mercado consumidor é o externo, especialmente o da China. Vale e CSN Mineração dão preferência à produção própria.

Segundo a Antaq, a previsão é publicar o edital do leilão do terminal no primeiro trimestre de 2024, considerando que o trâmite no Tribunal de Contas da União (TCU) ainda será iniciado. O edital passa antes no Ministério de Portos e Aeroportos. A proposta do edital do ITG-02 foi aprovada na agência no início de setembro.

Conforme dados da Antaq, o contrato deverá ter prazo de 25 anos e prevê investimentos de R\$ 2,7 bilhões no novo terminal, que terá área de 348.937 m<sup>2</sup> e capacidade estática de 900 mil toneladas. O Valor apurou que o montante poderá atingir até R\$ 3,2 bilhões ao longo da concessão, além da outorga. E que a capacidade poderá movimentar até 30 milhões de toneladas por ano.

O empreendimento poderá ser acessado por rodovias e ferrovias e tem como área de influência os Estados do Rio, Minas Gerais, Espírito Santo e São Paulo. Em Minas, que é o maior produtor de minério do país, a produção está centrada na região do Quadrilátero Ferrífero, onde estão localizadas dezenas de minas de menor capacidade.

O Valor apurou que seriam beneficiadas com o novo terminal mineradoras como J. Mendes, Cedro, Vallourec, Musa (ligada à Usiminas), Herculano, ArcelorMittal Mineração, Itaminas, Minerita, Mineral, Gerdau (se um dia decidir exportar), AVG, Global, Bemisa, Comisa, entre outras pequenas produtoras da commodity do aço.

Conforme informações obtidas pelo Valor, a produção dessas empresas foi de 49 milhões de toneladas em 2020, sendo 63% para embarque ao mercado internacional. Para 2021, a previsão era de 55 milhões de toneladas, com 32 milhões de toneladas para exportação via o Sistema Sepetiba.

A projeção para 2025 é de exportar 73,4 milhões de toneladas de minério com os aumentos de oferta. Estima-se para o ano volume produzido de 101 milhões de toneladas dessas mineradoras. O novo terminal entraria em operação por volta de 2026.

Atualmente, os embarques de minério de terceiros somam em torno 18,4 milhões de toneladas pelo Porto Sudeste, 11 milhões pelo terminal da CSN Mineração e cerca de 5 milhões de toneladas pelo da Vale. No Complexo Portuário de Itaguaí a Vale opera o Terminal da Ilha Guaíba e o Terminal da CPBS, a CSN Mineração tem o Tecar e Porto Sudeste um TUP voltado a cargas de terceiros.

No edital, há uma restrição para que grupos que já atuam na região [casos de Vale, CSN e Porto Sudeste] possam disputar. Segundo a regra, “empresas já detentoras de participação relevante no mercado de movimentação de minério de ferro no complexo portuário do Porto de Itaguaí somente poderão ser declaradas vencedoras no certame em caso de não haver proposta válida de outras empresas”.

Segundo apurou o Valor, já há diversos grupos independentes se movimentando para disputar o leilão de licitação do empreendimento. Eles deverão se organizar para irem sozinhos ou com formação de consórcios.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/09/2023



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### APLICATIVO PERMITE MONITORAR EMBARCAÇÕES EM TEMPO REAL

Ferramenta busca aumentar a segurança e agilizar salvamentos

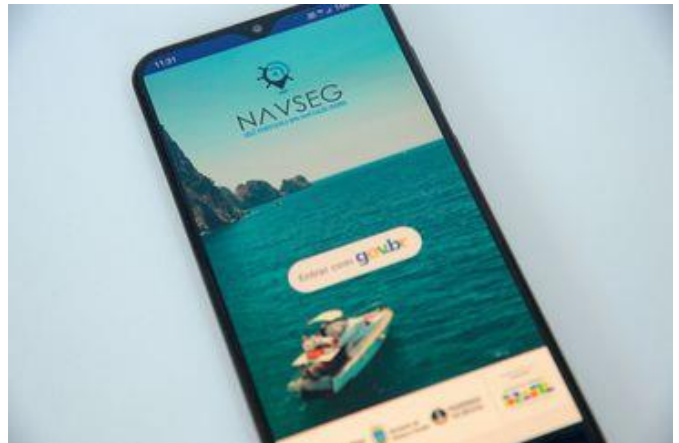
Por Vitor Abdala - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro



Rio de Janeiro (RJ), 14/09/2023 – Embarcações na Baía de Guanabara, na zona sul da capital fluminense. Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil© Tomaz Silva/Agência Brasil

Um aplicativo lançado nesta semana pela Marinha do Brasil garantirá o monitoramento, em tempo real, de embarcações durante suas movimentações. O Navseg precisa ser baixado pelo condutor do barco, o qual deverá registrar e compartilhar seu plano de viagem na ferramenta online.

Rio de Janeiro (RJ), 14/09/2023 – Interface do aplicativo NAVSEG, lançado pela Marinha e Ministério do Turismo para segurança das navegações. Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil - Tomaz Silva/Agência Brasil



Com a viagem náutica registrada no Navseg, a Capitania dos Portos, vinculada à Marinha, receberá, a cada 15 minutos, informações sobre a posição da embarcação. Assim é possível localizá-la mais rapidamente em caso de necessidade de socorro ou salvamento, tanto no mar quanto em rios e lagos.

Os clubes náuticos e marinas cadastrados no aplicativo também receberão notificações automáticas, por e-mail, informando o início e a conclusão da viagem.



O aplicativo substituirá o Aviso de Saída, um documento que é preenchido em papel pelo navegador e entregue à marina ou à Capitania dos Portos. O Navseg pode ser baixado para os sistemas iOS e Android.

Rio de Janeiro (RJ), 14/09/2023 – Embarcações na Baía de Guanabara, na zona sul da capital fluminense. Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil - Tomaz Silva/Agência Brasil

No dia do lançamento do aplicativo, em 13 de





agosto, 2.600 pessoas já haviam feito seu download, de acordo com a Marinha.

“Por meio desse aplicativo, a Marinha vai poder monitorar a posição da embarcação a cada momento durante a sua navegação. Se a embarcação tiver uma emergência, uma necessidade de atendimento, a Marinha já sabe onde a embarcação está. Isso vai poupar tempo e esse tempo é precioso na hora do atendimento”, afirma o diretor de Portos e Costas da Marinha, vice-almirante Sergio Renato Berna Salgueirinho,

O Navseg foi desenvolvido pelo Centro de Análises de Sistemas Navais da Marinha, em parceria com o Ministério do Turismo, e busca aumentar a segurança de embarcações de esporte, recreação, pesca, turismo náutico, transporte de cargas e de passageiros.

“Além de ajudar a preservar vidas humanas e aumentar a segurança da navegação no nosso país, o aplicativo também significa ampliar o adequado aproveitamento de um dos maiores potenciais turísticos do Brasil. E, com 35.000 km de vias navegáveis e 8.500 km de costa, temos muito a avançar neste segmento”, afirma a secretária-executiva do Ministério do Turismo, Ana Carla Lopes.

*Fonte: Agência Brasil - DF*  
*Data: 18/09/2023*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### ENAUTA CONCLUI CAMPANHA DE PERFURAÇÃO NO CAMPO DE ATLANTA

*Da Redação OFFSHORE 18/09/2023 - 19:25*

Ao todo, foram perfurados três poços produtores e um poço piloto, dentro do prazo e do orçamento previstos

A Enauta concluiu com sucesso a perfuração e a completação do poço #7 (“7-ATL-7HA-RJS”), o último do conjunto de seis poços da Fase 1 do desenvolvimento do campo de Atlanta, na Bacia de Santos. Segundo a companhia, o trabalho foi executado dentro do prazo e do orçamento previstos.

“A conclusão desta primeira campanha em Atlanta foi muito importante para o projeto. Significa uma relevante redução dos riscos inerentes a uma atividade de perfuração de poços. Temos agora todos os poços já prontos para serem interligados ao novo FPSO que chegará com uma capacidade de produção de 50 mil barris por dia. Vou mais além, mostra ainda a nossa capacidade de realização e a robustez do projeto como um todo. Esperamos entrar em produção abaixo do orçamento aprovado e antes do prazo previsto no FID (Final Investment Decision).”, ressalta Carlos Mastrangelo, COO da Enauta.

O poço #7 encerra a campanha de perfuração iniciada no final do ano passado, através da sonda "Alpha Star". Durante esse período, a Enauta construiu três poços produtores, e um poço piloto, que possibilitou a confirmação de uma nova acumulação de óleo, Atlanta NE. Somando esses poços, foram quase 15 mil metros perfurados ao longo de toda a campanha. A Enauta também inovou ao construir dois poços simultaneamente, em série, otimizando tempo, recursos e minimizando a geração de resíduos.

A Fase 1 do desenvolvimento de Atlanta, com o novo FPSO "Atlanta", está prevista para entrar em produção em meados de 2024 e conta com investimentos de US\$ 1,2 bilhão. A plataforma está sendo convertida em Dubai, nos Emirados Árabes.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 18/09/2023*

## SVITZER PARTICIPA DE LOGÍSTICA COM PORTA-CONTÊINERES MOVIDO A METANOL VERDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18/09/2023 - 20:47



### Divulgação Svitzer

*Operação de rebocagem ocorreu na última semana, em Copenhague, na Dinamarca*

A Svitzer auxiliou, na última semana, o primeiro porta-contêineres movido a metanol verde da Maersk, em Copenhague, na Dinamarca. A subsidiária de apoio portuário da Maersk ajudou na logística da embarcação, que estava atracada próximo à sede do grupo para a cerimônia de batismo. O metanol verde é considerado um combustível de queima limpa produzido a

partir de fontes renováveis. Para o grupo, o combustível tem potencial de reduzir significativamente as emissões provenientes do transporte marítimo.

A chegada do navio denominado 'Maersk Laura' contribui com os esforços do grupo para reduzir emissões. A Svitzer pretende reduzir a intensidade das emissões de carbono em 50% até 2030 e neutralizar o carbono até 2040. A Maersk estabeleceu a meta de se tornar neutra em carbono até 2050.

O diretor-geral da Svitzer Americas, Arjen Van Dijk, afirmou que o uso do metanol verde no transporte marítimo ainda está seguindo em seus estágios iniciais, mas existe um potencial para causar um impacto significativo no meio ambiente. "A Svitzer está empenhada em apoiar o desenvolvimento desta tecnologia e espera desempenhar um papel na transição para um futuro mais sustentável para o transporte marítimo através da construção do primeiro rebocador híbrido de metanol e célula de combustível do mundo", disse o executivo.

O diretor-geral da Svitzer no Brasil, Daniel Reedtz, disse que uma embarcação movida a metanol verde é um passo positivo a caminho de um futuro mais sustentável para o transporte marítimo, aumentando a conscientização sobre a importância de biocombustíveis no enfrentamento contra as mudanças climáticas. Segundo Cohen, também mostra o compromisso da Svitzer e do grupo Maersk na direção do carbono zero. "O Brasil tem um potencial para ser um produtor relevante de biocombustíveis verdes. A Svitzer pretende ser uma parte desta transformação", acrescentou Cohen.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/09/2023

## MARIANA PESCATORI COMANDARÁ SECRETARIA DE PORTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18/09/2023 - 20:07



Foto: Sérgio Francês/MPor

*Engenheira substituirá Fabrizio Pierdomenico numa das principais pastas do Ministério de Portos e Aeroportos*

A engenheira civil Mariana Pescatori vai comandar a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), em substituição a Fabrizio Pierdomenico, que ficou no cargo durante a gestão do então ministro Márcio França, que foi para o recém-criado Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte. O anúncio foi feito pelo ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, na

tarde desta segunda-feira (18), em Brasília, menos de uma semana após sua posse. De acordo com o MPor, a nomeação da nova secretária deve ser publicada no Diário Oficial da União (DOU) já nos próximos dias.

Mariana Pescatori é a primeira mulher a assumir a SNPTA. Engenheira civil formada na Universidade de Brasília (UnB), Mariana é mestre em Planejamento Estratégico na área de Aviação Civil pela École Nationale de l'Aviation Civile (França), tem MBA em Engenharia e Gestão Portuária pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e fez intercâmbio em Planejamento Estratégico, Operações Marítimas e Transporte Marítimo na Universidade do Porto, em Portugal.

Servidora de carreira da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Mariana Pescatori integra a equipe da secretaria desde 2010, quando a estrutura ainda pertencia ao Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil. Foi também diretora da atual Infra S.A. e, atualmente, acumula a função de presidente do Conselho de Administração do Porto de Santos.

Costa Filho afirmou que Mariana Pescatori é um dos melhores quadros dessa nova geração no setor portuário brasileiro, além de se tratar de uma profissional muito preparada, séria, que tem espírito público. “Temos a certeza e a confiança de que ela dará uma bela contribuição ao Brasil, dialogando com o setor produtivo, com os trabalhadores, imprimindo a governança que precisamos para tirar as obras de infraestrutura do papel e colocar o setor portuário na ordem do dia nacional”, comentou.

O ministro também agradeceu a contribuição do secretário Fabrizio Pierdomenico à frente da SNPTA. “O secretário ajudou bastante com a agenda portuária e hidroviária ao longo do primeiro semestre, preparando projetos e um conjunto de ações que vamos dar seguimento, a fim de avançar na agenda governamental para o setor”, concluiu.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/09/2023*

## ANTAQ E GIZ CELEBRAM ACT PARA DESENVOLVIMENTO DE ESTUDO SOBRE DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18/09/2023 - 19:29*



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit) celebraram, nesta segunda-feira (18), um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) voltado ao desenvolvimento do projeto voltado à descarbonização no setor portuário no âmbito do projeto H2Uppp (International Hydrogen Ramp-Up Programme), financiado pelo Ministério da Economia e Ação Climática (BMWK) da Alemanha.

O estudo desenvolvido tem o objetivo de verificar a preparação da infraestrutura portuária nacional para o recebimento de embarcações que trafegam com combustíveis zero carbono, para o uso e exportação do hidrogênio verde e seus derivados (PtX) e para o fornecimento de energia proveniente de fontes renováveis para embarcações atracadas.

Outro ponto de destaque do trabalho será o levantamento das medidas que já estão sendo adotadas visando à redução de emissão de gases de efeito estufa pelas infraestruturas portuárias brasileiras e seus projetos em hidrogênio verde.

O ACT prevê a divisão do projeto em três eixos. O Eixo 1 tratará da Revisão da Experiência Internacional Análise de documentos, artigos técnicos e científicos e estudos sobre transição energética e descarbonização no transporte marítimo e nos portos. Toda essa atividade caberá à Antaq.

Já o Eixo 2 será de responsabilidade da GIZ e abarcará um diagnóstico da Descarbonização dos Portos, levantamento de informações por meio de aplicação de questionário ou reunião com grupo focal ou entrevista com aplicação de questionário semiestruturado.

O terceiro e último eixo será conduzido pela Antaq e apresentará um Estudo de Caso por meio de levantamento de campo e entrevista semiestruturada com portos e entidades do setor portuário.

O evento de assinatura do ACT contou com a presença do diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, que enalteceu a parceria entre Antaq e GIZ. Nery também falou sobre a importância do projeto na busca da descarbonização do setor portuário nacional.

“Dentro da Agenda Ambiental da Antaq deste ano, foram incluídos três estudos que são estratégicos e importantes, dentre eles este que estamos tratando agora. Iremos entender como os portos estão preparados para receber embarcações que trafegam com combustíveis menos poluentes, se estão preparados para práticas de descarbonização até o suprimento de infraestrutura para as embarcações e instauração de parque offshore”, disse.

Junto com o diretor-geral, esteve presente o diretor de Gestão e Modernização Portuária no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Otto Burlier, que enfatizou a agenda ambiental como prioridade para o Brasil. Ressaltou também que o Plano Setorial Portuário deverá abarcar ensinamentos trazidos por este e outros estudos feitos pela Antaq e órgãos envolvidos.

“De fato, essa agenda de sustentabilidade nos portos brasileiros é muito importante para o Ministério. Temos trabalhado em conjunto com outros membros de governo objetivando transformar o Brasil em um expoente nessa transição energética. Certamente devemos aproveitar esse aprendizado trazido pelo estudo na metodologia do plano setorial portuário”, afirmou.

O relator do eixo 1 do projeto voltado à descarbonização no setor portuário na Antaq, diretor Caio Farias, também esteve presente no evento. Ele destacou que todo o projeto será uma importante contribuição da Antaq para o desenvolvimento sustentável do setor.

“Fiquei muito feliz e entusiasmado com a relatoria desse processo certo da sua importância e significado para o setor. Esperamos que todo esse diagnóstico seja uma contribuição significativa da Agência para o desenvolvimento sustentável do nosso setor e acrescente mais informações ao debate que ainda é insipiente em nosso país”, declarou.

O evento contou com a presença dos diretores Flávia Takafashi e Alber Vasconcelos, do diretor de Energias Renováveis e Eficiência Energética da GIZ, Johannes Michael Kissel.

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

**Data: 18/09/2023**

## PORTO DO RIO INAUGURA SERVIÇO DA COSCO

**Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18/09/2023 - 19:18**



A Rio Brasil Terminais, no Porto do Rio de Janeiro, conta agora com o serviço ESE2, da chinesa Cosco Shipping. A inclusão do terminal foi comemorada na sexta-feira (15), com a atracação do navio “Xin Nan Tong”.

O serviço conecta a Europa, a partir dos estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais. A Rio Brasil Terminal integra o Grupo ICTSI - International Container Terminal Services. A rota Europa-Leste da América do Sul opera com capacidade de 4.500 TEUs por navio.

Grande exportador de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, o Rio de Janeiro também possui papel importante na importação de petrolíferos, automóveis e peças, produtos eletrônicos, máquinas e equipamentos industriais, produtos químicos e farmacêuticos.

O presidente da PortosRio, Alvaro Savio, disse que o serviço que é uma marca significativa para o Porto do Rio de Janeiro e que também ajudará muito o estado vizinho, Minas Gerais.

### Clia

A Rio Brasil Terminal e a Cosco assinaram um contrato preliminar para operação do Clia Pouso Alegre. Esse corredor abrange a cadeia de suprimentos como pátio de contêineres vazios e armazéns alfandegados no estado de Minas Gerais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/09/2023

## PORTOS DE NAVEGANTES E ITAJAÍ MOVIMENTAM 1,4 MILHÃO DE TONELADAS EM AGOSTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18/09/2023 - 19:04



Em agosto, o Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu registrou a movimentação de 1.479.322 toneladas, das quais 801.139 toneladas foram destinadas à exportação e 678.183 toneladas à importação. No acumulado do ano, de janeiro até o mês de agosto, o complexo movimentou um total de 10.669.966 toneladas.

81 embarcações foram operadas em agosto, das quais 64 na Portonave, 10 no Cais Público do Porto de Itajaí, dois no TUP Teport, quatro no TUP Barra do Rio e um no TUP Braskarne.

Na Portonave, a movimentação em agosto registrou 1.418.648 toneladas e 126.861 TEUs. No acumulado de janeiro a agosto, foram movimentadas 10.270.680 toneladas e 924.652 TEUs.

No Porto de Itajaí (Cais público/berços 03 e 04), a movimentação total de cargas atingiu 42.178 toneladas em agosto, com um acumulado anual de 65.931 toneladas.

A Braskarne registrou uma movimentação total de 4.534 toneladas em agosto, enquanto o terminal Teport movimentou 13.960 toneladas no mesmo período.

A agosto, o Porto de Itajaí recebeu oito navios, incluindo um navio de cargas de celulose ("Saga Odyssey"), dois ro-ro ("Canadian Highway" e "Cape Town Highway"), dois navios da Marinha do Brasil (F-45 "Fragata União" e "Mearim"), uma embarcação da Marinha Argentina (D13 "CT Sarandi", um navio com desembarque de 17.343 toneladas de barras de ferro e fio máquina ("AP Dubrava") e outro com embarque de 27.500 toneladas de açúcar ("Akson Sandra").

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/09/2023

## CANAL DE SÃO LOURENÇO INICIA DRAGAGEM EM DEZEMBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18/09/2023 - 18:43

*Obra tem previsão de término em 15 meses e vai impulsionar a economia de Niterói/RJ, principalmente a indústria naval, a pesca e os terminais portuários*



A Prefeitura de Niterói e o Consórcio Fluminense, vencedor da licitação e formado pelas empresas DTA Engenharia Ltda e SK Infraestrutura Ltda., assinaram nesta segunda-feira (18) contrato para obra de dragagem do Canal de São Lourenço. A intervenção, que começará em dezembro, após a execução do projeto básico de engenharia, terá investimento de cerca de R\$ 138 milhões, por parte da Prefeitura de Niterói. A previsão de término é de até 15 meses.

A obra de dragagem do Canal de São Lourenço tem o objetivo de ampliar o acesso da infraestrutura aquaviária ao complexo industrial e portuário de Niterói e vai revitalizar todo segmento dentro o projeto Niterói 450 anos, voltado para Economia do Mar. A prefeitura estima que a obra resulte em cerca de 20 mil empregos diretos e indiretos.

“A dragagem faz parte de um trabalho árduo que estamos tendo há muitos anos, que incluiu várias etapas, até chegarmos propriamente a essa fase dos projetos que serão executados pelo consórcio vencedor. Estamos falando de um dos maiores licenciamentos ambientais da história do estado. É uma intervenção que vai alavancar a indústria naval e de pesca, gerando emprego e renda para nossa cidade e fazendo a economia girar em todos esses setores, projetando Niterói”, disse o prefeito Axel Graef.

O desassoreamento do trecho da Baía de Guanabara acontecerá entre a Ilha da Conceição e a Ponte Rio-Niterói e aumentará de 7m para 11m o calado, o que permitirá o aumento da função operacional dos estaleiros, o estímulo a novas construções de embarcações e a movimentação do setor de reparos e offshore.

Para garantir a execução das obras, a Prefeitura de Niterói custeou o Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) com um investimento de R\$ 772 mil. O estudo foi entregue ao Instituto Estadual do Ambiente (Inea) e, após a análise para liberação das licenças, os resultados foram apresentados pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) aos órgãos competentes do Governo Federal.

O estudo realizado pela Prefeitura também incluiu o uso e ocupação do solo urbano, os usos residenciais, comerciais de serviço, lazer industrial e público. O aspecto econômico, que inclui economia social e renda média da população no entorno, também foi levado em consideração, assim como nível de empregabilidade, proporção da população economicamente ativa, número de habitantes por idade, etnia e sexo.

“Estamos hoje dando mais esse passo para uma luta de 15 anos com a parceria desse governo. A dragagem vai agregar também o social e melhorias nos estaleiros e seus sítios e a circulação nova da água”, destaca o presidente do INPH, Domênico Accetta.

Após a conclusão da dragagem do Canal de São Lourenço, a intenção é que o Terminal Pesqueiro de Niterói possa ser instalado, tornando-se um Entrepósito de Pesca. O espaço e a infraestrutura já existem e o terminal chegou a ser inaugurado há 10 anos pelo governo federal. Mas nunca funcionou, com a comercialização e distribuição do pescado.

### **Projeto geométrico e com sinalização náutica**

Antes de iniciar a dragagem, é necessária a retirada de um material acumulado que não pode ser aproveitado. Para isso, serão instaladas geobags, em uma técnica que armazena e desidrata a retenção de sólidos ou lodo da água, sem devolvê-los ao mar. Em outra etapa, a obra se concentrará na parte de trás dos estaleiros, onde já foi feita, há alguns anos, uma intervenção, mas não deste porte. Também será feito estudo geométrico e de sinalização náutica.

“Somos um grupo brasileiro e essa é uma das maiores obras já realizadas por uma prefeitura no Brasil. Não é uma dragagem convencional, pois são várias etapas, com retirada de sedimentos contaminados. Isso exigirá muita técnica. Será um grande desafio e tudo será feito com equipamentos especializados e utilizando mão de obra local”, explicou João Acácio Gomes de Oliveira Neto, presidente da DTA Engenharia, líder do consórcio.

### Expectativa dos setores

Wilson Coutinho, diretor do Porto de Niterói, estima o crescimento da movimentação após a dragagem. “Temos a expectativa de, após a dragagem, aumentarmos em até mais de 30% a médio prazo as nossas atracções e serviços portuários. Nos últimos 15 anos já tivemos um aumento com duas mil atracções por anos após um período de estagnação na década de 70 e agora temos um fator exponencial de crescimento”, disse Coutinho.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/09/2023*

### ANTAQ E GIZ CELEBRAM ACORDO PARA DESENVOLVIMENTO DE ESTUDO SOBRE DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17/09/2023 - 20:03*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit) celebram nesta segunda-feira (18) um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) voltado ao desenvolvimento de projeto de descarbonização no setor portuário. A iniciativa está inclusa no âmbito do projeto H2Uppp (International Hydrogen Ramp-Up Programme), financiado pelo Ministério da Economia e Ação Climática (BMWK) da Alemanha.

O estudo que será desenvolvido tem o objetivo de verificar a preparação da infraestrutura portuária nacional para o recebimento de embarcações que trafegam com combustíveis zero carbono, para o uso e exportação do hidrogênio verde e seus derivados (PtX) e para o fornecimento de energia proveniente de fontes renováveis para embarcações atracadas

Outro ponto de destaque do trabalho será o levantamento das medidas que já estão sendo adotadas visando à redução de emissão de gases de efeito estufa pelas infraestruturas portuárias brasileiras e seus projetos em hidrogênio verde.

Ainda no dia 18, a Antaq, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Portos e Aeroportos, o projeto H2Uppp, a GIZ e a WayCarbon promovem um Workshop para engajamento e nivelamento do projeto. Estarão presentes representantes de portos brasileiros.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/09/2023*

### TAXAS DO MERCADO CHARTER SOBEM COM O CONGESTIONAMENTO NO CANAL DO PANAMÁ

*Da Redação NAVEGAÇÃO 17/09/2023 - 19:46*

O congestionamento contínuo do Canal do Panamá, exacerbado pelo impacto do El Niño até ao final de 2023, aumentará os custos das viagens e poderá afetar os padrões comerciais, caso tempos de espera tornem a travessia comercialmente inviável.



A avaliação é da consultoria inglesa Drewry, que verifica haver melhoria nas taxas de fretamento no mercado de graneis sólidos para os navios sub-Capesize em agosto, em meio ao aumento do congestionamento no Canal do Panamá. As taxas de time charter para um ano subiram no oitavo mês do ano, depois de terem caído durante três meses consecutivos.

A tonelagem em espera aumentou proporcionalmente às restrições ao tráfego de navios. O número de navios que aguardam na região do Panamá foi maior em relação ao ano anterior em quase todos os dias de agosto de 2023.

Embora todos os segmentos de navios tenham sofrido com o congestionamento, em agosto a interrupção parece ter afetado mais severamente os navios Handysize e Supramax do que os Panamax, alerta a Drewry.

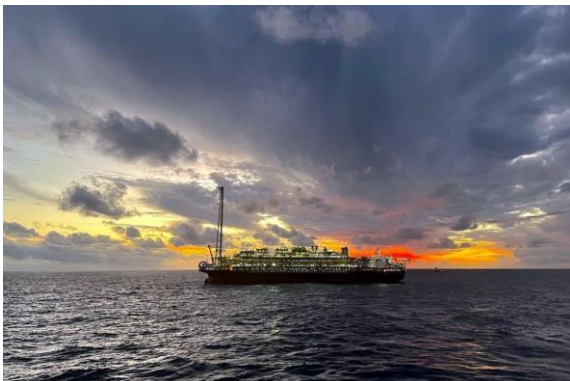
Como é provável que o impacto do El Niño se intensifique, restrições ao tráfego impostas pela autoridade do canal devem permanecer, resultando em custos de viagem mais elevados. Se um navio tradicional Panamax com cinco anos de idade que navega na rota Colômbia-Chile através do Canal do Panamá mudasse para uma rota alternativa através do Estreito de Magalhães, os custos da viagem aumentariam em um mínimo de 34%, quantifica a Drewry. Da mesma forma, um navio que atualmente se deslocasse dos EUA para a China veria um aumento de 28% nos custos se passasse pelo Cabo da Boa Esperança em vez do Canal do Panamá.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/09/2023*

## REGIME DE PARTILHA SUPERA A MARCA DE 500 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO PRODUZIDOS DESDE 2017

*Da Redação OFFSHORE 17/09/2023 - 19:29*



A produção acumulada em regime de partilha superou a marca de 500 milhões de barris de petróleo. A produção foi iniciada em 2017 com a então chamada Área de Desenvolvimento de Mero. Hoje, sete contratos estão em atividade, com 13 FPSOs (navio-plataforma) e atingiram o total de 518 milhões de barris produzidos até o mês de julho.

Os campos de Búzios, Mero e Sépia são os principais produtores neste regime. Nestes seis anos, a produção acumulada de gás natural com aproveitamento comercial também cresceu e somou 1,44 bilhão de m<sup>3</sup>.

As parcelas acumuladas de direito da União nestes contratos atingiram, no mesmo período, a marca de 30 milhões de barris de petróleo e de 167,20 milhões de m<sup>3</sup> de gás natural com aproveitamento comercial. A produção da União leva em conta o percentual de excedente em óleo de cada campo e o volume de custos recuperados em cada projeto. Por esta razão, as principais contribuições vieram dos campos de Mero, Sapinhoá e Búzios.

Em relação ao gás natural da União, a maior parte da produção é oriunda do Campo de Sapinhoá.

### Produção de julho





A produção média diária dos contratos continua em ascensão. No mês de julho alcançou novo recorde, com 899 mil barris de petróleo por dia (bpd), com destaque para a produção de Búzios (474 mil bpd) e Mero (217 mil bpd). Deste total, 43,56 mil bpd foram de direito da União.

A produção média diária de gás natural disponibilizado para exportação foi de 3 milhões m<sup>3</sup>/dia, um resultado 11% maior em relação ao período anterior. A média do total do excedente da União no gás natural disponível foi de 46 mil m<sup>3</sup>/dia, com Búzios respondendo pela maior parte (40 mil m<sup>3</sup>/dia).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/09/2023*

### **ARTIGO - CONTÊINERES EM SANTOS - VERTICALIZAÇÃO OU DISTRAÇÃO?**

*Por Julio Favarin e Ana Luiza Becker Salles OPINIÃO 17/09/2023 - 19:20*

Se a perspectiva da infraestrutura portuária brasileira é promissora após o anúncio de R\$ 54,8 bilhões em investimentos para o setor no novo PAC, vale alertar que ainda temos problemas urgentes para resolver antes de alcançarmos esse futuro brilhante. O Porto de Santos atingiu uma movimentação recorde de 5 milhões de TEUs em 2022 e enfrenta gargalos sérios na operação de contêineres, com aumento de tarifas de até 170% desde 2021, segundo relatórios recentes de instituições financeiras.

O maior porto da América Latina opera perto do limite – alerta feito desde 2018. A retomada da atividade econômica pressiona sua infraestrutura e os impactos da falta de capacidade geram maiores custos, filas e desvio de cargas de São Paulo. Além disso, existe restrição no canal de acesso a navios de grande porte, que já são realidade no México e Peru. Causa surpresa Santos não ter sido contemplado no PAC.

Mas enquanto o porto mais importante do país carece de capacidade, o planejamento da expansão portuária foi contaminado pelo debate sobre verticalização, uma discussão infrutífera e já superada, mas que ainda trava a agenda de investimentos.

Verticalização portuária é o termo utilizado para exemplificar quando o dono da carga, ou responsável pelo transporte, investe em um terminal próprio em busca de capacidade de escoamento e competitividade. Petrobras e Vale possuem terminais próprios. Grãos, celulose, veículos, combustíveis são setores cujas empresas investem nessa direção. Da mesma forma, de nada adianta uma empresa de navegação transportar mercadorias se não tiver onde atracar no destino. Entre as licitações dos últimos cinco anos em Santos, 60% foram arrematadas por empresas verticalizadas.

Segundo dados da consultoria Drewry, 90% dos 20 maiores portos no mundo possuem um ou mais terminais verticalizados. Eles são exemplos de eficiência, tecnologia e descarbonização.

Terminais verticalizados trazem melhorias operacionais, aumento de capacidade, segurança e competitividade, além de queda de preços. Em Santa Catarina, terminais verticalizados levaram o estado a ser o segundo hub brasileiro. Hoje a região atrai cargas de outros estados.

Uma consulta pública ocorrida em 2022 sobre um novo terminal de contêineres em Santos esbarrou no debate sobre verticalização. Na ocasião, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) se manifestou asseverando que "a simples verticalização é insuficiente para se concluir por efeitos concorrenciais negativos que demandem uma intervenção da autoridade concorrencial" e frisando que a Antaq possui ferramentas para contra condutas anticoncorrenciais.

Mas se o debate da verticalização foi superado mundo afora, se temos exemplos com efeitos concorrenciais positivos, se o Cade já construiu entendimento próprio e se o governo definiu e utiliza parâmetros limítrofes em suas licitações, por que ainda esperamos tanto para viabilizar novos investimentos em Santos?



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 157/2023  
Página 66 de 66  
Data: 18/09/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



*Autores Julio Favarin é sócio executivo da Garín Infraestrutura. Engenheiro e Mestre Naval pela POLI USP, e Economista pela PUC SP. Ana Luiza Salles é sócia da Garín Infraestrutura, responsável por regulatório, gestão de contratos e relações governamentais. É advogada, especializada no setor portuário há dez anos.*

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/09/2023



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 18/09/2023