

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 013/2024  
Data: 24/01/2024**



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
PREFEITOS PEDEM CONCLUSÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA NOS ACESSOS ÀS CIDADES PORTUÁRIAS DA BAIXADA .....	4
PARQUE VALONGO TERÁ LINHA TURÍSTICA HIDROVIÁRIA EM SANTOS; ESTADO DESTINARÁ R\$ 14 MILHÕES.....	5
DORIA EXALTA VISÃO EMPRESARIAL DO MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS, SILVIO COSTA FILHO.....	7
REPORTO TERÁ IMPACTO DE ATÉ R\$ 5 BILHÕES .....	7
TRANSPORTE MARÍTIMO VÊ CUSTO SUBIR COM ATAQUES.....	8
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>9</b>
FERROVIA TRANSNORDESTINA, DO CEARÁ, VAI GERAR 1.300 EMPREGOS.....	9
ENERGIA EÓLICA NA BAHIA TEM 50 NOVAS USINAS .....	11
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....</b>	<b>12</b>
RENOVAÇÃO DO REPORTO É TEMA DE EVENTO MINISTERIAL .....	12
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....</b>	<b>13</b>
GOVERNO DETALHA SOBRE A AMPLIAÇÃO DO REGIME TRIBUTÁRIO PARA INCENTIVAR INVESTIMENTOS EM PORTOS E FERROVIAS .....	13
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF .....</b>	<b>14</b>
TRANSPORTES - PRORROGAÇÃO DO REGIME TRIBUTÁRIO QUE INCENTIVA INVESTIMENTOS EM FERROVIAS E PORTOS IMPULSIONARÁ COMPETITIVIDADE NO PAÍS, DIZ RENAN FILHO .....	14
<b>PORTAL PORTO GENTE .....</b>	<b>16</b>
CONDOMÍNIO LOGÍSTICO EM DEBATE ABERTO .....	16
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>17</b>
EDITORIAL – A SOLUÇÃO INTERMODAL.....	17
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Efeitos “controlados” 1.....</i>	<i>18</i>
<i>Efeitos “controlados” 2.....</i>	<i>18</i>
<i>Efeitos “controlados” 3.....</i>	<i>18</i>
<i>Efeitos “controlados” 4.....</i>	<i>18</i>
<i>Brasil x Chipre.....</i>	<i>18</i>
NACIONAL - PRORROGAÇÃO DO REPORTO CUSTARÁ ATÉ R\$ 5 BILHÕES ATÉ 2028, DIZ MINISTRO.....	18
TRANSPORTE AÉREO FECHA 2023 COM MELHOR RESULTADO DESDE O INÍCIO DA PANDEMIA .....	20
NACIONAL - BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,013 BI NA TERCEIRA SEMANA DE JANEIRO.....	20
REGIÃO NORDESTE - ZPE DO CEARÁ REGISTRA ALTA DE 12,2% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS .....	21
PORTO DO ITAQUI - PORTO DO ITAQUI REALIZA OPERAÇÃO COM CINCO NAVIOS DE COMBUSTÍVEIS SIMULTANEAMENTE .	22
REGIÃO SUL - NOVA ETAPA DE DRAGAGEM GARANTE 14 M DE PROFUNDIDADE NO CANAL EXTERNO DE ITAJAÍ .....	22
NACIONAL - EXPORTAÇÕES DE MADEIRA BRASILEIRA CAÍRAM EM 2023 .....	24
GOVERNO DE SANTA CATARINA FARÁ MISSÃO INTERNACIONAL NO ORIENTE MÉDIO .....	24
INTERNACIONAL - CRISE NO MAR VERMELHO: TRÁFEGO CAIU 22% NA REGIÃO, AFIRMA UE .....	25
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>26</b>
EMISSIONES DE ENERGIA ESTÃO ENTRANDO EM ‘DECLÍNIO ESTRUTURAL’, DIZ IEA .....	26
BNDES PREVÊ R\$ 2 BI PARA RENOVAÇÃO DE FROTA DE NAVIOS COM FOCO EM COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS.....	28
GERAÇÃO NUCLEAR DEVE ATINGIR NOVO RECORDE ATÉ 2025.....	29
EPBR FARÁ COBERTURA COMPLETA DO BRAZIL OFFSHORE WIND SUMMIT.....	31
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>32</b>
TCU AUTORIZA GOVERNO A SEGUIR COM RENOVAÇÃO DE CONTRATOS DE DISTRIBUIDORAS DE ENERGIA.....	32
MERCADANTE DEFENDE APOIO À INDÚSTRIA NAVAL E PROMETE LIBERAR R\$ 2 BI DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE.....	33
ENERGIA ELÉTRICA: CRESCIMENTO DO MERCADO LIVRE PODE ELEVAR AINDA MAIS A TARIFA .....	34
‘SUBSÍDIOS NÃO DERAM CERTO NO PASSADO’, DIZ CEO DA SUZANO SOBRE POLÍTICA INDUSTRIAL. EMPRESA FAZ 100 ANOS 36	
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>38</b>
MERCADANTE DEFENDE QUE BRASIL REPITA MODELO DA EMBRAER COM AVIÕES E SE ESPECIALIZE EM FAZER NAVIOS .....	38
GM ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 7 BI NO BRASIL DE OLHO EM REGULAÇÃO DE ELÉTRICOS E CONCORRENTE CHINESA .....	39
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>41</b>
BNDES REDUZ JUROS PARA MODERNIZAR INDÚSTRIA NAVAL .....	41



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 013/2024  
Página 3 de 54  
Data: 24/01/2024  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

DECRETO TRAZ LISTA COM 11 EMPREENDIMENTOS PORTUÁRIOS QUALIFICADOS PARA PPI .....	42
HIDROGÊNIO, EÓLICAS, OFFSHORE E PORTOS .....	43
INCENTIVO A PORTOS VAI CUSTAR R\$ 5 BILHÕES ATÉ 2028, AFIRMA MINISTRO .....	45
EUA COMEÇAM A DESAFIAR O DOMÍNIO COMERCIAL DA CHINA NA ÁFRICA .....	45
COM R\$ 8 BI EM DÍVIDAS, OSX ENTRA EM SUA SEGUNDA RECUPERAÇÃO.....	49
EXPORTAÇÕES DO JAPÃO SE RECUPERARAM EM DEZEMBRO, PUXADAS PELOS EMBARQUES DE AUTOMÓVEIS .....	50
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF.....</b>	<b>51</b>
ISENÇÃO PARA INVESTIMENTOS EM PORTOS CUSTARÁ ATÉ R\$ 5 BI.....	51
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>52</b>
TRAÇANDO A ROTA PARA A DESCARBONIZAÇÃO DO SETOR DE NAVEGAÇÃO.....	52
CANAL DE ACESSO DE RIO GRANDE E OUTROS 10 PROJETOS SÃO QUALIFICADOS NO PPI .....	53
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>54</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	54



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## PREFEITOS PEDEM CONCLUSÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA NOS ACESSOS ÀS CIDADES PORTUÁRIAS DA BAIXADA

Finalização das avenidas perimetrais do Porto de Santos e construção da terceira pista da Imigrantes são prioridade

Por: Bárbara Farias



**O Seminário de Infraestrutura: Portos e Aeroportos, realizado pelo Grupo de Líderes Empresariais (Lide), nesta segunda-feira (23), em São Paulo Foto: Vanessa Rodrigues/AT**

A conclusão das obras das duas avenidas perimetrais de acesso ao Porto de Santos e a construção da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, ligando o Planalto à Baixada Santista, foram os principais pleitos dos prefeitos das três cidades portuárias da Baixada Santista durante o Seminário de Infraestrutura: Portos e Aeroportos, realizado pelo Grupo de Líderes Empresariais (Lide), nesta terça-feira (23), em São Paulo. O encontro contou com a presença do vice-governador do Estado, Felício Ramuth (PSD), e empresários.

O vice-governador afirmou que o Estado está atento aos dois projetos de infraestrutura considerados estratégicos: terceira pista da Imigrantes e o túnel submerso Santos-Guarujá. “O governador Tarcísio de Freitas autorizou os estudos do projeto da terceira pista com o objetivo óbvio de diminuir o gargalo, principalmente da descida ao Porto de Santos. Além disso, estamos acompanhando, em conjunto com o Governo Federal, a situação da travessia seca, o túnel Santos-Guarujá”.

No entanto, além dessas intervenções, os prefeitos de Santos, Rogério Santos (Republicanos); de Guarujá, Válder Suman (PSDB); e de Cubatão, Ademário Oliveira (PSDB), pedem a realização de obras pontuais que mitigarão os constantes congestionamentos nas entradas dos três municípios. Além disso, o chefe do Executivo cubatense defendeu a união de forças entre os prefeitos para solucionar as pendências.

“Cubatão passa por um processo de transição. Nós já fomos o maior polo petroquímico da América e hoje abrigamos os maiores operadores logísticos. Cubatão é uma cidade retroportuária que atende as margens Direita e Esquerda do Porto. Temos que pensar em conjunto uma boa logística para que os cidadãos não sejam afetados drasticamente. Deve-se trabalhar sistemicamente para minimizar todo o impacto das safras do algodão, do milho e da soja. São três vezes ao ano”.

Diante desse cenário, Oliveira observa que não adianta construir a terceira pista se os pontos de estrangulamento locais não foram resolvidos. “Estamos discutindo um problema organizacional de fluxo, não tem como enviar mais caminhões do que a capacidade de escoamento do Porto de Santos, senão nossas rodovias acabam servindo de pátios reguladores. Antes de pensar na terceira pista, que vai nos ajudar e muito, é preciso pensar nos ramais, interligações e binários que conectam essas cidades”.

### Projetos metropolitanos

Com a palavra, Rogério Santos destacou a relevância dos projetos metropolitanos em estudos para a melhoria da mobilidade urbana e desenvolvimento socioeconômico dos municípios. “O Aeroporto de Guarujá é importante para o turismo, o turismo de negócios e também é fundamental para os negócios do Porto de Santos.



O prefeito santista também falou que o município tem potencial para desenvolver um parque industrial voltado à atividade portuária, assim como Cubatão e Guarujá. Outro assunto abordado no Lide foi o projeto do túnel do maciço, ligando as zonas Noroeste e Leste de Santos (leia mais na página A-8).

Por sua vez, o prefeito Válter Suman ressaltou o potencial de desenvolvimento de Guarujá para “ocupação portuária, retroportuária e o Aeroporto Civil Metropolitano”. Citou também o túnel submerso e as obras da segunda fase da Avenida Perimetral da Margem Esquerda. “O Porto, hoje, movimenta quase 30 mil caminhões por dia considerando Guarujá e Santos”.

Suman também pontuou que “Guarujá tem uma margem de mais de 1,5 mil metros de Porto e mais de 4,5 milhões de metros quadrados de retroporto, que somam um grande potencial junto a Cubatão, Santos, iniciativa privada, Autoridade Portuária e Governos Estadual e Federal. Uma somatória de forças que beneficiará a população”.

### Setor empresarial

O consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, que participou do debate sobre os desafios logísticos, observou que “a terceira via é muito importante para as pessoas que querem acessar a Região Metropolitana, mas a gente precisa entender também como isso fica dentro do contexto portuário. Não adianta criar um grande funil para a nossa região e colapsar o trânsito mais do que está colapsado, principalmente para acesso ao Porto e às cidades de Santos, Guarujá e Cubatão”.

O presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, resumiu a importância da conclusão das perimetrais e a construção da terceira pista da Imigrantes. “Sem isso, não adianta ter os melhores terminais do mundo, porque a carga não vai chegar nem sair do Porto”.

Ele afirmou que os investimentos nos acessos rodoviário, ferroviário e aquaviário são essenciais. “O aprofundamento do canal de acesso, por exemplo, é uma discussão de longa data para que os navios New Panamax consigam entrar no Porto, pois representam redução significativa no frete marítimo, o que é um benefício enorme para o comércio exterior brasileiro”.

### Aeroportos

O segundo painel do encontro discutiu sobre a nova era das concessões de aeroportos e os planos do Governo do Estado e da iniciativa privada. Sobre esse tema, o vice-governador de São Paulo, Felício Ramuth, destacou o incentivo fiscal do Estado para fortalecer o setor. “Reeditamos uma medida de benefício para as empresas aéreas em relação ao ICMS, garantindo a ampliação da malha de aeroportos e novos voos em aeroportos não atendidos”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/01/2024

## PARQUE VALONGO TERÁ LINHA TURÍSTICA HIDROVIÁRIA EM SANTOS; ESTADO DESTINARÁ R\$ 14 MILHÕES

Passeio incluirá canal do Porto de Santos, Caruara, Cubatão, Guarujá e Bertioga

Por: Bárbara Farias



**Parque Valongo tenha linha turística hidroviária** Foto: Sílvio Luiz/AT

O Parque Valongo, em construção na área dos antigos armazéns 4,5 e 6 do Porto de Santos, contará com uma linha turística hidroviária. A Prefeitura de Santos receberá R\$ 14 milhões do Governo do Estado para a construção de um portinho no Bairro Caruara, na Área Continental. Ele será um ponto de embarque e desembarque de passageiros. O assunto foi abordado no Seminário de Infraestrutura: Portos e



Aeroportos, realizado pelo Grupo de Líderes Empresariais (Lide), nesta terça (23), em São Paulo.

“O Parque Valongo terá uma estação hidroviária que atenderá o turista de praia, mas também mostrará o nosso potencial riquíssimo de história e arquitetura. A ideia é embarcar o turista de praia no atracadouro do terminal da Ponte Edgard Perdigão, na Ponta da Praia, navegando pelo canal do Porto de Santos, avistando os terminais e a movimentação de navios, e desembarcando na região central, onde terá uma série de opções de passeios”, explicou o prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos).

Ele ressaltou que o turista também terá acesso ao turismo ecológico. “A partir do Parque Valongo, será possível visitar Cubatão, Bertioga e Guarujá por hidrovia. Para conectar tudo isso, teremos ainda nesse ano, no orçamento estadual, um aporte de R\$ 14 milhões para um portinho no Caruara. É uma comunidade de cultura caiçara, de muitos pescadores, e vamos trabalhar juto com eles, gerando renda na cultura caiçara. A linha turística engloba ainda o Circuito dos Fortes, em Bertioga e Guarujá, e fará conexão com o Aeroporto de Guarujá”, complementou Santos.

O prefeito de Guarujá, Válter Suman (PSDB), também defende a expansão do modal hidroviário na região. “A hidrovia é um modal novo, de menor custo e mais sustentável que tem que ser explorado”. Na mesma linha, o presidente do Lide Litoral Paulista, Jarbas Vieira Marques Junior, ressaltou que o momento é oportuno para aprofundar as discussões. “O Brasil é um país riquíssimo em hidrovias”.

### **Terminal de Passageiros**

Rogério Santos revelou que o Governo Federal deverá sinalizar sobre a possibilidade de transferência do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, ainda neste semestre. Hoje, a infraestrutura para receber cruzeiros marítimos fica na região de Outeirinhos e a ideia é que, no futuro, os transatlânticos sejam levados ao Valongo.

“Já existe um estudo de viabilidade econômica, financeira e jurídica porque envolve uma concessão. Eu sei que o diálogo entre a Autoridade Portuária, o Ministério de Portos e Aeroportos e o concessionário está bem avançado e há todo um empenho do Município, inclusive, cedendo áreas para que o terminal possa ficar mais próximo da zona urbana, em área de interesse turístico, histórico e arquitetônico, no Centro Histórico de Santos”.

### **Túnel do maciço**

O prefeito santista propôs ainda a retomada do projeto do túnel do maciço como uma alternativa de acesso a Santos aos automóveis e caminhões que trafegam em direção à zona urbana. O projeto consiste na ligação da Zona Noroeste à Zona Leste de Santos. “O túnel do maciço é uma alternativa de acesso aos veículos que vêm da Rodovia dos Imigrantes, ligando São Vicente a Santos”.

A proposta do prefeito é segreggar o tráfego portuário do urbano. “A Anchieta recebe diariamente mais de 25 mil caminhões, que chegam e saem do Porto de Santos. Se fizermos o maciço central bem na divisa entre Santos e São Vicente, teremos uma entrada para automóveis e caminhões urbanos. Essa é uma nova entrada da Cidade. É um túnel metropolitano, pode ser feito junto com o imerso, que abrirá um corredor de passagem na chegada de Santos para Guarujá. O túnel do maciço custa em torno de R\$ 400 milhões”.

### **Túnel Santos-Guarujá**

Em relação ao túnel submerso Santos-Guarujá, o prefeito espera que a União e o Estado entrem em um consenso sobre o projeto e mitiguem impactos na zona urbana.

“É uma questão de diálogo. A gente aguarda uma reunião do presidente Lula com o governador Tarcísio de Freitas para que haja essa participação conjunta entre os dois governos no projeto. Santos, Guarujá e Cubatão têm suas demandas, seus pontos estratégicos para que essa obra não cause impactos negativos nas áreas urbanas”.

## DORIA EXALTA VISÃO EMPRESARIAL DO MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS, SILVIO COSTA FILHO

Ex-governador de São Paulo elogia ações que visam atrair investimentos para logística  
*Por: Bárbara Farias*



**O ex-governador de São Paulo, João Doria Foto: Vanessa Rodrigues/AT**

Atrair investimento privado para infraestrutura logística é o caminho para o desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda. No entanto, para isso, é necessário reduzir o Custo Brasil. Quem afirma é o ex-governador de São Paulo e co-chairman do Lide, João Doria, que enalteceu o perfil visionário do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, para alavancar o setor, durante o

Seminário de Infraestrutura: Portos e Aeroportos, realizado ontem, em São Paulo.

“Quanto mais o governo apostar no privado, mais vamos ganhar. O ministro tem uma visão moderna, que não é partidária nem ideológica. Ela tem que ser liberal-social, não tem que estar comprometida com questões políticas, mas com as causas empresariais, porque é o setor privado que, especificamente nesse campo, pode gerar milhares de novos empregos. Talvez possamos acelerar um pouco mais, dada a dinâmica da economia brasileira e a posição que o Brasil ganha com mais destaque no plano mundial”.

Doria disse que participou do Fórum Econômico Mundial, em Davos, na Suíça, na semana passada, e viu que empresas internacionais têm interesse em investir no País, desde que o ambiente de negócios seja favorável. “O Brasil é uma opção importante para investidores internacionais. Eu vi, ouvi e dialoguei com esses investidores em Davos e em Zurique. Para isso, nós temos que ter logística e eficiência para reduzir o Custo Brasil e aumentar a nossa competitividade”.

### Infraestrutura

Sobre o seminário, Doria salientou que se trata de agregar valor, uma vez que o Estado de São Paulo abriga o Porto de Santos, que concentra os maiores volumes de exportação e de importação do Brasil e da América Latina, e os dois maiores aeroportos do País: Congonhas e Guarulhos.

“Colocar o Executivo e o Legislativo juntos no plano do que representa a logística para o Brasil, especialmente para São Paulo e a Baixada Santista, é fundamental. Os modais de São Paulo representam uma parcela considerável da economia brasileira. Reunir os responsáveis do setor privado e do setor público para um debate construtivo sobre perspectivas alinha o planejamento, define e traça a orientação adequada e única a todos”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 24/01/2024*

## REPORTO TERÁ IMPACTO DE ATÉ R\$ 5 BILHÕES

Implementado em 2004, regime para investimentos em modernização de portos e de ferrovias foi prorrogado até 2028

*Por: A Tribuna Digital - SP*



**Isenção de impostos na compra de máquinas e equipamentos portuários está entre as missões do Reporto Foto: Sílvio Luiz/AT**

A prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) até 2028 pode representar uma desoneração de até R\$ 5 bilhões em um período de cinco anos, de acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Um evento foi realizado ontem pelo

Governo Federal, em Brasília, para celebrar a medida. O ministro reiterou que impacto da medida dependerá do montante de investimentos do setor privado.

Implementado em 2004, o Reporto isenta empresas do pagamento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), de contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e do Imposto de Importação na compra de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens para utilização exclusiva na execução de serviços ligados ao setor portuário.

O Reporto vem sendo prorrogado desde 2007 e, a princípio, seus benefícios fiscais seriam extintos no ano passado. Mas o programa foi ampliado até 31 de dezembro de 2028 depois que o setor se mobilizou e conseguiu o apoio do governo, com o argumento de que o fim do Reporto implicaria encarecimento estimado em 10% nos investimentos portuários.

A lei prorrogando o programa, aprovada pelo Congresso, foi sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) no fim do ano passado.

### Competitividade

A cerimônia de ontem também a participação dos ministros da Fazenda, Fernando Haddad, e dos Transportes, Renan Filho, além de representantes do setor privado. Nele, Costa Filho afirmou que sua pasta trabalha com a expectativa de R\$ 15 bilhões, em investimentos privados, e em torno de R\$ 1 bilhão em investimentos públicos em projetos de modernização de docas e portos públicos neste ano. E reiterou que o investimento no País em portos estratégicos contribui para a ampliação da capacidade de exportação e importação.

“A gente tem procurado cada vez mais melhorar a governança, levar investimentos, estruturar esses portos, para cada vez mais a gente poder ampliar as exportações e importações no Brasil, melhorando a nossa competitividade para o mercado internacional”, disse o ministro.

Segundo Costa Filho, a prorrogação do Reporto garantiria previsibilidade para os investimentos no setor. “É importante registrar e agradecer que só o setor portuário aportou mais de R\$ 10 bilhões ao longo de 2023. Foi o maior volume nos últimos anos, o que significa mais renda, emprego e desenvolvimento no País. Estou muito confiante”.

No evento, Haddad defendeu a agenda de desoneração de investimentos e exportações no País, reiterada com a prorrogação do programa de portos. Segundo ele, esse programa consideraria dois pilares da reforma tributária recém-aprovada, justamente por prever a redução de tributos em investimentos e exportações.

A desoneração de investimentos, disse, é a “espinha dorsal da reforma tributária”. “Não existe país que se desenvolva sem estímulo ao investimento e à exportação. O Brasil não pode se isolar”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 24/01/2024*

## TRANSPORTE MARÍTIMO VÊ CUSTO SUBIR COM ATAQUES

Setor sofre com rebeldes no Mar Vermelho

*Por: A Tribuna Digital - SP*



***O navio grego Zografia foi atingido por um ataque dos rebeldes houthi na semana passada e chegou ao Canal de Suez para trabalhos de reparo Foto: Reprodução***

Os preços do transporte marítimo global continuam a subir, conforme os rebeldes houthi seguem atacando os navios de carga no Mar Vermelho e nos arredores. As interrupções estão em um ponto-chave para os navios que passam pelo Canal de





Suez e criam problemas nas cadeias de suprimentos da Europa e dos Estados Unidos, atrasando as remessas e aumentando os custos de transporte.

Os custos médios mundiais de transporte de um contêiner de 40 pés subiram 23% na semana até 18 de janeiro, para US\$ 3.777 (R\$ 18,6 mil), de acordo com a Drewry Shipping Consultants, com sede em Londres, mais do que dobrando em relação ao mês passado.

Os aumentos são percebidos muito além das rotas comerciais interrompidas que ligam a China à Europa e à costa leste dos Estados Unidos. As tarifas do mercado spot para enviar um contêiner da China para Los Angeles subiram 38% na semana até 18 de janeiro, para US\$ 3.860 (R\$ 19 mil).

“A volatilidade está de volta, em grande parte no transporte internacional de contêineres”, disse o diretor-gerente do grupo Drewry Shipping Consultants, Philip Damas.

As grandes empresas que têm contratos de longo prazo com transportadoras marítimas são, em boa parte, imunes às oscilações do mercado spot. Mas Damas disse que muitas dessas empresas estão pagando sobretaxas de 20% ou mais, além das tarifas contratuais, para compensar os custos mais altos de transporte, como combustível e seguro.

O Fundo Monetário Internacional (FMI) afirma que o tráfego marítimo pelo Canal de Suez caiu 37% até agora, em 2024, em relação ao ano anterior, e as principais transportadoras marítimas desviaram navios por rotas alternativas pela África, acrescentando mais de uma semana de trânsito.

Os atrasos já estão afetando alguns fabricantes na Europa, como as indústrias automobilísticas da Tesla e da Volvo, devido à escassez de peças.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 24/01/2024



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### FERROVIA TRANSNORDESTINA, DO CEARÁ, VAI GERAR 1.300 EMPREGOS

As obras do trecho cearense vão ser concluídas no final de 2026 ou no começo de 2027  
Por Ângela Fernanda Belfort



**Avançam as obras da Ferrovia Transnordestina no Ceará, enquanto o trecho pernambucano continua paralisado. Foto: Transnordestina/Site do governo do Ceará**

O trecho cearense da Ferrovia Transnordestina vai gerar 1.300 empregos nos lotes 4 e 5 que totalizam 101 km, passando pelos municípios de Acopiara, Piquet Carneiro e Quixeramobim, todas no Ceará. Esta parte da ferrovia vai custar R\$ 1 bilhão. A expectativa é de que as obras comecem em março próximo. Também há a expectativa de que ocorra a geração de 2.500

empregos indiretos nas cidades onde ocorrerão as obras.

As obras dos lotes 4 e 5 incluem cinco milhões de metros cúbicos de movimento de terra, 11 viadutos, cinco pontes e todo o sistema de drenagem. A ordem de serviço dos lotes 4 e 5 foi assinada nesta terça-feira (23) em Fortaleza com as presenças do governador do Ceará, Elmano de Freitas; do diretor-presidente da Transnordestina Logística SA (TLSA), Tufi Daher. A construtora que vai fazer a obra é a Marquise Infraestrutura, que já é responsável pela construção dos lotes 1, 2 e 3.

A Transnordestina que está em construção terá 1.206 km de extensão, sendo 608 km no Ceará. Os trilhos vão passar por 53 municípios, começando na cidade de Eliseu Martins, no Piauí, depois tem um pequeno trecho em Pernambuco que segue até a cidade de Salgueiro. A partir desta cidade, a ferrovia segue para Missão Velha, onde começa uma reta que vai do Sertão cearense ao litoral, acabando no Porto de Pecém, na Região Metropolitana de Fortaleza.

Ainda no Ceará, serão construídos três terminais pra dar suporte a movimentação da futura carga. Um deles será destinado aos grãos, e estará localizado na região entre Iguatu e Quixadá. A localização dos outros dois – um para combustíveis e outro para fertilizantes – ainda será definida pela empresa Transnordestina Logística S.A., que está à frente das obras.

A grande carga que pode dar viabilidade econômica ao projeto é o minério de ferro do Sul do Piauí. Atualmente, este minério não é exportado, porque se for transportado por caminhões deixa de ser competitivo. Também poderão embarcar nos trilhos da futura ferrovia os grãos cultivados no Sul do Maranhão e Sul do Piauí.

“Nós temos um prognóstico de que vamos dobrar o volume de cargas no Porto do Pecém, e vamos ajudar muito várias cadeias produtivas no interior do Ceará. Com a Transnordestina vai vir milho e soja para os produtores de leite, de suíno, de aves. A Transnordestina cruza o sertão, entrando pelo Cariri, passando pelo Sertão Central e Maciço de Baturité, até chegar ao Porto do Pecém. Nosso polo calçadista também vai poder exportar”, disse o governador Elmano de Freitas (PT) durante a solenidade.

Ainda de acordo com o governador, os investimentos no Ceará somarão R\$ 6,5 bilhões e serão aportados mais R\$ 2 bilhões no Porto do Pecém para construir a infraestrutura necessária no final da ferrovia e a movimentação de cargas que nascerá como consequência da ferrovia. Grande parte dos recursos a serem empregados são públicos. Recentemente, a Sudene liberou cerca de R\$ 800 milhões para este trecho da ferrovia.

A expectativa da TLISA é de o transporte experimental de grãos seja iniciado em 2025, levando o produto do interior do Piauí até a bacia leiteira cearense nos municípios de Quixeramobim e Piquet Carneiro. Entre o fim de 2026 e o começo de 2027, a ferrovia deve entrar em operação.



**Existem cerca de 180 km de ferrovia que foram implantados no trecho Salgueiro-Suape. Foto: Angela Fernanda Belfort**

### **Transnordestina pernambucana parada desde 2016**

Iniciada no primeiro governo Lula em junho de 2006, as obras do projeto original da Ferrovia Transnordestina era composto por dois ramais a partir da cidade de Salgueiro, no Sertão de

Pernambuco, sendo que um ramal seguiria para Pecém e o outro viria para o Porto de Suape, em Pernambuco. O trecho Salgueiro-Suape tem 548 km de extensão e está totalmente paralisado desde 2016 e tem cerca de 180 km implantados.

Subsidiária da Companhia Siderúrgica Nacional, a TLISA construiu uma parte do trecho pernambucano e do cearense ao mesmo tempo e depois começou a abandonar a parte pernambucana do projeto. Até que em dezembro de 2022, a empresa assinou um termo aditivo devolvendo a parte pernambucana da concessão.

Na última visita que o presidente Lula fez a Pernambuco, o ministro dos Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, disse que o presidente Lula vai dar a ordem de serviço para o trecho pernambuco até setembro deste ano. Na mesma solenidade, também foi divulgado que o edital de contratação das obras será lançado em junho. No entanto, ainda não está definido se o empreendimento será uma Parceria Público Privada, uma concessão ou se será feita com recursos públicos.

No Orçamento Geral da União de 2024, está previsto R\$ 450 milhões para o trecho pernambucano da obra. Isso é cerca de 10% dos recursos que são necessários para concluir a parte pernambucana da Ferrovia.

Para o desenvolvimento ocorrer de forma integrada no Nordeste é importante que os dois trechos da ferrovia sejam implantados, como defendem vários especialistas em desenvolvimento regional.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 24/01/2024**

## ENERGIA EÓLICA NA BAHIA TEM 50 NOVAS USINAS

Bahia rivaliza com o Rio Grande do Norte pela primeira posição no ranking nacional de potência outorgada na energia eólica e também na produção

**Por Fernando Ítalo**



**Energia eólica na Bahia avança ainda mais com 54 usinas em construção, segundo o secretário Angelo Almeida/Fonte: Arquivo pessoal**

A energia eólica na Bahia encerrou 2023 com 50 novas usinas em operação, que totalizam investimentos de R\$ 10 bilhões. Os dados são do Informe Executivo de Energia Eólica, produzido pela Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico (SDE).

O governo da Bahia afirma que o número de plantas inauguradas ano passado é um recorde estadual na série histórica iniciada em 2012. Com esse resultado, os baianos avançaram ainda mais na briga que travam com o Rio Grande do Norte em torno do primeiro lugar no ranking nacional de potência eólica outorgada e também na produção desse tipo de energia.

Segundo a SDE, ao todo 312 parques eólicos estão em operação atualmente no mercado baiano, com uma capacidade de 8,9 gigawatts (GW) de potência outorgada. O informe divulgado pela secretaria ressalta que as usinas que já estão funcionando representam aportes de R\$ 42 bilhões e geram atualmente 89 mil empregos.

O secretário Angelo Almeida, da SDE, comemora o crescimento da energia eólica na Bahia. “Nosso estado segue se consolidando como liderança nacional na geração de energia limpa. O recorde de novas usinas eólicas em 2023 reforça a nossa posição na vanguarda da sustentabilidade e destaca o nosso potencial para impulsionar a matriz energética brasileira”, afirma.



**Potência outorgada de energia eólica na Bahia atinge 8,9 GW, o que coloca o estado atrás apenas do Rio Grande do Norte/Foto: SDE-BA (Divulgação)**

### Energia eólica na Bahia segue avançando

Angelo Almeida garante que a Bahia vai manter uma postura agressiva na expansão da geração eólica no curto, médio e longo prazos e com isso evidencia a disposição do estado para acirrar a briga com os potiguares.

“Estamos em plena ascensão, com 54 usinas eólicas em construção e 211 em projetos ainda não iniciados”, contabiliza.

“Esses números sinalizam um horizonte promissor para o estado, consolidando nossa posição de protagonismo na geração de energia limpa no Brasil. Esse cenário não apenas fortalece



economicamente a Bahia, mas também cria oportunidades de emprego e impulsiona o desenvolvimento regional”, analisa.

### **Energia eólica na Bahia fica em 2º lugar em produção**

Em 2023, a Bahia foi o 2º maior produtor de energia eólica no país. As usinas baianas responderam por 33% de toda a geração eólica no Brasil, de acordo com a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE).

### **Energia eólica lidera expansão da geração em 2023**

Os dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) apontam que o setor eólico dominou a expansão da geração no Brasil em 2023.

Segundo a instituição, o Brasil ganhou 113 novas usinas eólicas ano passado, com capacidade total instalada que soma 4,1 GW. Esses números mostram um avanço sem precedentes do setor no país. É um recorde na série histórica iniciada em 2014.

O levantamento aponta o Rio Grande do Norte na liderança do ranking de novos parques eólicos: 45 usinas entraram em operação ano passado no mercado potiguar.

Com a expansão, o estado aumentou sua capacidade de geração eólica instalada em 1,88 GW. A sequência de entrada em funcionamento de novas plantas no estado foi arrasadora, com unidades inauguradas em todos os meses de 2023.

Em segundo lugar na classificação da Aneel aparece a Bahia, com 40 plantas inauguradas no período e crescimento de 1,29 GW na potência instalada. O ranking da agência ainda está em fase de revisão, daí a diferença em relação aos números apresentados pelo governo baiano.

### **Piauí também se destaca em novos parque eólicos**

O Piauí também teve destaque no levantamento da Aneel, com, 16 usinas eólicas iniciando a produção em escala comercial em 2023. Esse empreendimentos acrescentaram 517 megawatts (MW) à capacidade total do estado. Na Paraíba, 11 parques foram inaugurados, e, em Pernambuco, três.

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 24/01/2024*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## **ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS**

### **RENOVAÇÃO DO REPORTO É TEMA DE EVENTO MINISTERIAL**

Programa de incentivos fiscais visa à modernização de instalações portuárias e infraestruturas ferroviárias e tem sua execução fiscalizada pela ANTAQ

Brasília 23/01/2024 - Nesta terça-feira (23), os ministros de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, da Fazenda, Fernando Haddad, e dos Transportes, Renan Filho, detalharam a política de Renovação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto.

Estendido pelos próximos cinco até 2028, o Reporto tem como principal foco a modernização das instalações portuárias e das infraestruturas ferroviárias por meio da concessão de incentivos voltado à aquisição de maquinários e equipamentos.

De acordo com a diretora da ANTAQ Flávia Takafashi os investimentos oriundos do Programa resultam em maior eficiência e competitividade do setor e a Agência atua para garantir que os investimentos sejam realizados. “Uma vez aprovados os investimentos pelo MPor, cabe à Agência



fiscalizar sua execução e garantir que tragam, de fato, modernização e ampliação da capacidade dos portos e das instalações portuárias”, afirmou.

### Sobre o Reporto

Criado pela Lei nº 11.033 de 2004, o Reporto é um regime aduaneiro especial que prevê incentivos fiscais para investimentos em portos e vem sendo prorrogado pelo Congresso desde 2007. Em 2008, concessionárias de transporte ferroviário foram incluídas entre as empresas beneficiadas. A última prorrogação do Programa ocorreu em dezembro de 2023.

Por meio do Programa, as empresas podem adquirir maquinários e equipamentos com a suspensão de tributos federais, como o Imposto de Importação e Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI e PIS/Cofins—Importação.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

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

**Data: 24/01/2024**

 Presidência da República

 Portos e Aeroportos

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

### GOVERNO DETALHA SOBRE A AMPLIAÇÃO DO REGIME TRIBUTÁRIO PARA INCENTIVAR INVESTIMENTOS EM PORTOS E FERROVIAS

A extensão do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto, até 2028 está alinhada com a Reforma Tributária, essencial para manter a eficiência, competitividade e investimentos no setor portuário brasileiro



**Ministros anunciam ampliação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - Foto: Eduardo Oliveira**

O Governo Federal ampliou por mais cinco anos o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). O anúncio foi feito nesta terça-feira (23) pelos ministros de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, da Fazenda, Fernando Haddad e dos Transportes, Renan Filho, no auditório do Ministério da Fazenda, em Brasília (DF).

Criado durante o primeiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o programa pretende fomentar investimentos em infraestrutura logística, visando melhorar a eficiência operacional e a competitividade de portos e ferrovias do País. Com a prorrogação, estima-se que, para cada real de renúncia fiscal, sejam atraídos aproximadamente cinquenta reais em investimentos.

Entre as vantagens destacadas estão, a eficiência logística, o fomento à inovação e o benefício para treinamento e formação de trabalhadores.

Além disso, sem o programa, os empreendimentos se tornariam, segundo dados do Ministério de Portos e Aeroportos, cerca de 7% mais caros, com uma queda de 25% na aquisição de equipamentos ferroviários e aumento nos custos de concessões e prorrogações ferroviárias.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ressaltou os portos para a economia brasileira. "Nós precisamos cada vez mais estruturar os portos do Brasil, melhorando a governança, melhorando a tecnologia, melhorando cada vez mais a interlocução com o mercado internacional. E



tudo isso é fundamental, que passa por investimentos públicos, privados, mas sobretudo investimentos do próprio setor produtivo", destacou.

O diretor-presidente da Associação dos Terminais Portuários, Jesualdo Conceição, lembrou a importância dos portos brasileiros para o transporte de mercadorias. "Quando se fala do setor portuário, sem dúvida nenhuma, nós estamos falando da soberania nacional, e nós temos certeza que os senhores entenderam isso, porque é pelo setor portuário que mais de 96% do fluxo do comércio internacional é realizado, as nossas divisas, as nossas exportações, o agronegócio 100% sai pelo setor portuário", disse.

Segundo o ministro dos Transportes, Renan Filho, "o Reporto garantirá mais facilidade para investimento, ajudará na competitividade internacional do Brasil, garantirá novos empregos e, certamente, ajudará o desenvolvimento da economia", disse.

### Dados

Atualmente, o setor de portos emprega mais de 272.820 trabalhadores, divididos entre atividades diretas e indiretas nos portos e na navegação. Nos últimos seis anos, o setor atraiu R\$42,7 bilhões em investimentos, com um benefício de R\$1,08 bilhão advindo do programa. Para o período de 2023 a 2026, espera-se um total de R\$75,9 bilhões em investimentos, evidenciando a importância estratégica do programa para o desenvolvimento econômico do país.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, esclareceu que o Reporto tem papel fundamental no estímulo ao investimento e à exportação. Segundo ele, "não existe um país que se desenvolva sem esses impulsos. O país não pode se isolar." Haddad também enfatizou os recordes alcançados no comércio exterior, destacando o saldo comercial recorde de quase 100 bilhões de dólares no ano passado.

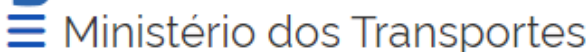
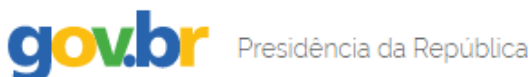
### O que é

O Reporto é um regime aduaneiro especial criado para incentivar investimentos na recuperação, modernização e ampliação de portos e ferrovias brasileiras, com a suspensão e/ou isenção de tributos. Esse regime foi criado por meio da Lei nº 11.033, de 21/12/2004.

Com o Reporto, as empresas podem adquirir maquinários e equipamentos com a suspensão de tributos federais, como Imposto de Importação e Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI e PIS/Cofins—Importação.

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

*Data: 24/01/2024*



## GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

### TRANSPORTES - PRORROGAÇÃO DO REGIME TRIBUTÁRIO QUE INCENTIVA INVESTIMENTOS EM FERROVIAS E PORTOS IMPULSIONARÁ COMPETITIVIDADE NO PAÍS, DIZ RENAN FILHO

Governo Federal ampliou o Reporto por mais cinco anos para aumentar eficiência logística. Agenda conjunta reuniu os ministros dos Transportes, da Fazenda e de Portos e Aeroportos nesta terça-feira (23)

Como forma de fomentar investimentos em infraestrutura logística com foco na operação de portos e ferrovias, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) será prorrogado por mais cinco anos pelo Governo Federal. Os detalhes da medida foram apresentados nesta terça-feira (23) pelos ministros dos Transportes, Renan Filho; da Fazenda, Fernando Haddad; e de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.



**Para ministro dos Transportes, medida impulsionará investimentos, competitividade, geração de emprego - Foto: Marcio Ferreira/MT**

“Temos que fazer o que for possível para desonerar os investimentos no país, e o Reporto significa isso. Essa prorrogação, somada ao acordo que fizemos para a retirada do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para o setor ferroviário são medidas fundamentais para fomentar o setor”, defendeu Renan Filho. O ministro se refere à proposta do Ministério dos Transportes para isenção do ICMS de empreendimentos ferroviários, aprovada em agosto Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz).

Com a prorrogação do Reporto, estima-se que, para cada real de renúncia fiscal, sejam atraídos aproximadamente R\$ 50 em investimentos. “O Brasil já é o segundo destino de investimento internacional no planeta, mas pode receber ainda mais investimentos, porque temos excelentes projetos, garantimos segurança alimentar e temos uma agenda em consonância com a agenda ambiental internacional”, pontuou o ministro dos Transportes. “O Reporto garantirá mais facilidade para investimento, ajudará na competitividade, na geração de novos empregos e no desenvolvimento da economia”, acrescentou.

### Benefícios

Entre as vantagens da medida, está o aumento da eficiência logística, o fomento à inovação e o benefício para treinamento e formação de trabalhadores, além de diminuição dos custos de aquisição de equipamentos ferroviários.

“Sabemos que a densidade na malha ferroviária está aquém para as necessidades do Brasil, por isso essa estratégia é tão importante. Investir em ferrovias é investir no desenvolvimento econômico do nosso país, aumentar a participação na matriz logística por meio de um transporte mais seguro e com menor emissão de gases de efeito estufa”, apontou o diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Davi Barreto. De acordo com ele, o setor investiu R\$ 156 bilhões nos últimos anos e teve crescimento de 98% de movimentação ferroviária, com 85% de redução nos índices de acidentes.

No caso do setor portuário, de acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos, atualmente, o segmento emprega mais de 272.820 trabalhadores, divididos entre atividades diretas e indiretas nos portos e na navegação. Nos últimos seis anos, o setor atraiu R\$ 42,7 bilhões em investimentos, com um benefício de R\$ 1 bilhão advindo do programa. Para o período de 2023 a 2026, espera-se um total de R\$ 75,9 bilhões em investimentos, evidenciando a importância estratégica do programa para o desenvolvimento econômico do país.

### O que é o Reporto?

Criado por meio da Lei Federal nº 11.033/2004 [[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/lei/11033.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/11033.htm)], o Reporto é um regime aduaneiro especial que objetiva incentivar investimentos na recuperação, modernização e ampliação de portos e ferrovias brasileiras, com a suspensão e/ou isenção de tributos.

Com o Reporto, as empresas podem adquirir maquinários e equipamentos com a suspensão de tributos federais, como Impostos de Importação e sobre Produtos Industrializados (IPI), além do PIS/COFINS – Importação.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF**

**Data: 24/01/2024**

### PORTAL PORTO GENTE

#### CONDOMÍNIO LOGÍSTICO EM DEBATE ABERTO

Editor Portogente

***O sucesso na distribuição física é a filosofia de operação.***

Era de se esperar a franca expansão que ocorre no setor de condomínios logísticos. Desde a década de 90, quando foram introduzidas as primeiras dessas logísticas que alavancaram o comércio dos EUA da era da Internet. Hoje, tecnologias como Blockchain e Inteligência Artificial (IA) sofisticam e tornam mais ágil a distribuição física na Internet, que potencializa o processo de crescente globalização – aqui e agora. Debate às 3<sup>as</sup> feiras nesta seção.



***Condomínio Logístico em debate aberto Portogente.png***

***Veja mais \* Marketing domina redes de negócios de condomínios logísticos***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115765-marketing-domina-redes-de-negocios-de-condominios-logisticos>

Entender e atuar nesse processo é imperativo no desenvolvimento de produtividade e exige um debate corporativo permanente, de forma a compartilhar experiências e incorporar modernidade ao setor. Trata-se de abranger limites além dos mais visíveis e tangíveis do que prosperidade econômica e disponibilidade e utilização de tecnologia de ponta. E assim, preparar-se para enfrentar a competição nos padrões da nova configuração internacional.

***Veja mais \* Os melhores critérios para escolher Condomínios Logísticos***

<https://portogente.com.br/noticias-corporativas/114661-os-melhores-criterios-para-escolher-condominios-logisticos>

Ao abordar o projeto de Condomínios Logísticos, é oportuno e tem relevância a tecnologia de projetos. Dessa forma, a visão imobiliária do setor é apenas um detalhe com variáveis espaciais relativas às áreas, nas dimensões, localização e funcionalidade para promover logísticas eficazes, por exemplo, para fluxos do e-commerce. Sob a ótica construtiva, a metodologia de trabalho é igual em outras obras da construção civil, com novos processos de decisão.

***Veja mais \* Condomínio logístico é novo tempo do just-in-time***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/103605-condominio-logistico-e-novo-tempo-do-just-in-time>

Nesse sentido, Portogente abre seu espaço web para promover esse diálogo na Internet, como uma ágora da rede de conexão das logísticas na movimentação multimodal de mercadorias. Assim, é possível estabelecer os indicadores tanto de modernidade organizacional quanto individual. Neste sentido, está lançando o prêmio ESG Condomínios Logísticos, promovendo práticas sustentáveis, sociais e com governança.

***Veja mais \* Condomínios logísticos e as práticas ESG***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115750-condominios-logisticos-e-as-praticas-esg>





As atividades essenciais de transporte, manutenção de estoques e processamentos de pedidos são cada vez melhor integradas por novas tecnologias para ter sucesso em um mercado dinâmico. A expansão das logísticas demanda arranjos estratégicos para que a empresa crie valor para os acionistas, como resultado da organização e se diferenciar de maneira própria. Portogente disponibiliza um corpo técnico de excelência em logística multimodal.

**Veja mais *\*Guia Condomínios Logísticos facilita decisão na distribuição de mercadorias***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115049-guia-condominios-logisticos-facilita-decisao-na-distribuicao-de-mercadorias>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/01/2024



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – A SOLUÇÃO INTERMODAL**

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

OA prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) até 2028 – oficializada pelo Governo no final do ano passado e reapresentada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, nessa terça-feira, dia 23 – é uma medida estratégica que merece destaque. Embora acarrete uma renúncia fiscal entre R\$ 4 bilhões e R\$ 5 bilhões, essa decisão visa a impulsionar os investimentos e a modernização nos setores portuário e ferroviário associados.

A isenção de impostos e tributos proporcionada pelo Reporto é um incentivo crucial para a modernização dessas infraestruturas, melhorando as operações e reduzindo os custos logísticos. Esse alívio fiscal, que inclui impostos como Imposto de Importação, IPI, PIS e Cofins, é uma ferramenta eficaz para encorajar investimentos e, conseqüentemente, gerar maior competitividade para os produtos brasileiros no mercado internacional.

Ao lado do ministro Costa Filho, o ministro dos Transportes, Renan Filho, destacou com razão que essa renúncia fiscal é compensada pelos investimentos resultantes. Para cada real de incentivo, o setor produtivo investe R\$ 50, uma relação que destaca a eficácia desse estímulo fiscal na promoção de investimentos.

A prorrogação do Reporto é especialmente relevante considerando que os portos movimentam 96% do comércio exterior brasileiro. A extensão desse regime tributário não apenas contribuirá para o desenvolvimento econômico, mas também garantirá a eficiência operacional dessas estruturas cruciais para o comércio internacional.

A decisão está alinhada com as diretrizes da reforma tributária e reflete a busca por um desenvolvimento econômico e ambiental sustentável. A desoneração de investimentos e exportações é fundamental para estimular o crescimento do País, gerar empregos e respeitar o meio ambiente.

Além disso, o compromisso de incluir tratamentos diferenciados para investimentos portuários na regulamentação da reforma tributária mostra uma visão proativa do Governo em garantir que o setor continue a receber incentivos além de 2028.

Em resumo, a prorrogação do Reporto é uma medida assertiva que contribuirá não apenas para a modernização das infraestruturas portuárias e ferroviárias, mas também para a competitividade e eficiência do comércio brasileiro no cenário global. Essa renúncia fiscal é um investimento estratégico que promete retornos significativos para a economia do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2024

### NACIONAL - HUB – CURTAS

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

#### **EFEITOS “CONTROLADOS” 1**

Os impactos da greve dos auditores fiscais no comércio exterior brasileiro estão, “a princípio”, “controlados”, afirmou ontem o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. E por isso, não foram verificados prejuízos na movimentação de cargas em portos e aeroportos - 96% das trocas comerciais do País ocorrem em instalações portuárias. A declaração de Costa Filho foi feita durante sua participação na apresentação da renovação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) ontem, em Brasília.

#### **EFEITOS “CONTROLADOS” 2**

Segundo o ministro, "não houve ainda de maneira mais objetiva prejuízos, até porque está sendo sanado dentro de um plano estratégico que os portos públicos e privados adotaram. Vamos ter desenho mais claro até sexta, a nossa secretaria de portos junto de Antaq está fazendo monitoramento para que não haja prejuízo ao escoamento da produção".

#### **EFEITOS “CONTROLADOS” 3**

De acordo com o Sindifisco Nacional, que representa os auditores-fiscais da Receita Federal, a greve está afetando o desembaraço de mercadorias em alfândegas de 17 estados e no Distrito Federal. Desde o início do protesto, somente cargas perecíveis, vivas, perigosas, medicamentos e alimentos são liberados.

#### **EFEITOS “CONTROLADOS” 4**

A greve está ocorrendo nas unidades aduaneiras dos aeroportos de Viracopos (SP), Guarulhos (SP) e Vitória (ES), dos portos de Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ), Itaguaí (RJ) e Salvador (BA) e nas alfândegas de São Paulo, Vitória, Porto Alegre (RS), Foz do Iguaçu (PR), Uruguaiana (RS), Santarém (PA), Pacaraima (RR), na do Distrito Federal e nas dos estados de Alagoas, Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Minas Gerais, Goiás, Tocantins, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

### **BRASIL X CHIPRE**

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, teve na terça-feira, dia 23, uma audiência com o embaixador do Chipre no Brasil. Vasilios Philippou. Segundo o ministro, a reunião serviu para estreitar as relações bilaterais entre os dois países. Em vídeo postado em suas redes sociais, Costa Filho fala sobre a possibilidade de o Brasil receber mais navios do país europeu para fortalecer o comércio exterior.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/01/2024

### **NACIONAL - PRORROGAÇÃO DO REPORTO CUSTARÁ ATÉ R\$ 5 BILHÕES ATÉ 2028, DIZ MINISTRO**

Pela estimativa do ministro Silvio Costa Filho, só neste ano a isenção para melhorias em portos será de R\$ 2 bilhões

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



**Os ministros de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, dos Transportes, Renan Filho, e da Fazenda, Fernando Haddad, participaram da cerimônia de prorrogação do Reporto (Foto: Eduardo Oliveira/MPor)**

**ESSE INCENTIVO DESONERA INVESTIMENTO E GARANTE MAIS COMPETITIVIDADE PARA NOSSAS EXPORTAÇÕES, QUE GERAM SUPERÁVIT DE US\$ 100 BILHÕES NA BALANÇA COMERCIAL”**

**RENAN FILHO**



### *ministro dos Transportes*

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou na terça-feira, dia 23, que a extensão do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) até 2028 terá um custo entre R\$ 4 bilhões e R\$ 5 bilhões. No decorrer deste ano, o Governo Federal deixará de arrecadar R\$ 2 bilhões, com a diminuição desse valor nos anos subsequentes. Mas segundo ele, os investimentos gerados compensam a renúncia fiscal.

A declaração foi dada durante a cerimônia de prorrogação do Reporto, realizada no Ministério da Fazenda. Costa Filho explicou que o impacto financeiro deste ano já está contemplado no Orçamento de 2024, sancionado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva na última segunda-feira (22).

O Reporto proporciona isenção de impostos e tributos, como o Imposto de Importação, o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), o Programa de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), para investimentos na modernização de portos e ferrovias associadas a portos.

De acordo com o ministro dos Transportes, Renan Filho, esse benefício fiscal, ao facilitar melhorias na infraestrutura desses segmentos, acaba agilizando as operações e reduzindo os custos logísticos dos produtos brasileiros. E assim, impulsiona a competitividade dessas cargas no mercado internacional. Por isso, destacou que a renúncia fiscal originada é compensada pelos investimentos. “Esse incentivo desonera investimento e garante mais competitividade para nossas exportações, que geram superávit de US\$ 100 bilhões na balança comercial”, disse o ministro. “Para cada real de incentivo, o setor produtivo investe R\$ 50”, complementou.

Renan Filho mencionou a possibilidade de incluir um tratamento diferenciado para investimentos portuários na regulamentação da reforma tributária por meio de projetos de leis complementares ainda este ano, assegurando incentivos para os terminais portuários após 2028.

Silvio Costa Filho enfatizou a importância dos portos, responsáveis por movimentar 96% do comércio exterior brasileiro, e destacou que o setor investiu R\$ 10 bilhões apenas no ano passado.

### **Desenvolvimento**

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, defendeu a desoneração de investimentos e exportações como meio de impulsionar o desenvolvimento do país.

“Dois pilares estão neste ato [extensão do Reporto]: a desoneração de investimento e a desoneração de exportação. Não existe país que se desenvolva sem estímulo a investimento e a desoneração”, declarou. “Sem estímulo ao investimento, ele não vai voltar, já que está em patamares muito aquém do nosso potencial”, disse Haddad, acrescentando que a prorrogação do Reporto está alinhada com as diretrizes da reforma tributária e a política de desenvolvimento econômico e ambiental.

“O objetivo é fazer o país crescer com sustentabilidade fiscal, social e ambiental. Esse é o tripé da nossa matriz de desenvolvimento, gerando emprego de qualidade, com bons salários, e respeitar o meio ambiente”, disse.

Haddad ressaltou que os investimentos federais em 2023 superaram os quatro anos anteriores, com os indicadores de qualidade de estradas e cargas apresentando melhorias. “Tivemos uma safra recorde no ano passado sem problemas logísticos, pois as coisas estão caminhando”, declarou.

A prorrogação do Reporto por cinco anos foi aprovada pelo Congresso em 22 de dezembro, assegurando investimentos de R\$ 52 bilhões em terminais portuários concedidos à iniciativa privada ou arrendados apenas nos anos de 2024 e 2025, segundo a Associação Brasileira de Terminais Portuários.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 24/01/2024**

## TRANSPORTE AÉREO FECHA 2023 COM MELHOR RESULTADO DESDE O INÍCIO DA PANDEMIA

Setor registrou mais de 112 milhões de passageiros, número 15% maior do que o de 2022

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



**No mercado doméstico, foram contabilizados 91,4 milhões de passageiros nos aeroportos brasileiros no ano passado, refletindo um incremento de 11,2% em relação a 2022**

A aviação civil brasileira movimentou 112,6 milhões de passageiros no ano passado. É o melhor desempenho anual desde o início da pandemia de Covid-19, em 2020. Pela primeira vez desde o surto, os resultados do setor ultrapassaram a marca de 100 milhões de passageiros anuais, correspondendo a 95% da movimentação total registrada em

2019.

Essas estatísticas foram divulgadas na mais recente atualização do relatório de demanda e oferta, publicado mensalmente pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). O relatório abrange diversos dados, incluindo movimentação de passageiros, transporte de cargas, fluxos por aeroporto, companhia aérea, rotas, entre outros.

Comparado a 2022, o resultado de 2023 representa um aumento notável de 15,3% na movimentação total. No âmbito doméstico, foram contabilizados 91,4 milhões de passageiros em 2023, refletindo um incremento de 11,2% em relação a 2022. Enquanto isso, o mercado internacional atingiu a marca de 21,2 milhões de passageiros, registrando um aumento expressivo de 37,5% em comparação ao ano anterior.

### Dezembro

Em dezembro de 2023, aproximadamente 8 milhões de passageiros foram transportados no mercado doméstico, indicando um aumento de 3,7% em relação a dezembro de 2022. No mercado internacional, cerca de 2 milhões de passageiros foram registrados, representando um aumento notável de 21,8% em comparação ao mesmo período do ano anterior. Esses números equivalem a 89,9% e 97,4%, respectivamente, dos registros pré-pandêmicos de dezembro de 2019.

No que diz respeito à demanda doméstica, medida em passageiros por quilômetro (RPK), houve um aumento de 3,7% em relação a dezembro de 2022, enquanto a oferta por assentos, medida em assentos por quilômetro oferecidos (ASK), apresentou uma redução de 1,3%. No mercado internacional, a demanda cresceu 17,2%, enquanto a oferta registrou um aumento de 12,5% em dezembro de 2023.

No segmento de transporte de cargas, a carga doméstica movimentou 43,1 mil toneladas em dezembro de 2023, um aumento de 5,9% em comparação ao mesmo mês de 2022. A carga internacional processou 69,3 mil toneladas, demonstrando um acréscimo de 2,2% em relação ao movimentado em dezembro de 2022.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2024

## NACIONAL - BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,013 BI NA TERCEIRA SEMANA DE JANEIRO

Segundo dados do Governo, saldo positivo no acumulado do mês é de US\$ 4,471 bilhões

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





A balança comercial brasileira registrou um superávit de US\$ 1,013 bilhão na terceira semana de janeiro, conforme divulgado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Esse saldo positivo resultou de exportações no montante de US\$ 5,512 bilhões e importações de US\$ 4,499 bilhões. No acumulado do mês, o superávit atingiu a cifra de US\$ 4,471 bilhões.

No período analisado, as exportações apresentaram um incremento de 22,4% em comparação ao mesmo período do ano anterior. O setor de Agropecuária registrou um crescimento de US\$ 55,2 milhões (34,2%). A Indústria Extrativa teve um acréscimo de US\$ 85,57 milhões (35,4%), enquanto os produtos da Indústria de Transformação avançaram em US\$ 90,25 milhões (14,4%).

Quanto às importações, observou-se um crescimento mais modesto de 1,7% na média diária. No segmento de Agropecuária, houve uma leve queda de US\$ 0,05 milhões (-0,2%), na Indústria Extrativa a redução foi de US\$ 20,16 milhões (-27,1%), e nos produtos da Indústria de Transformação, registrou-se um aumento de US\$ 36,31 milhões (4,4%).

O Governo Federal interpreta esses números como reflexo da recuperação da economia brasileira e do restabelecimento do comércio internacional. O aumento expressivo nas exportações, especialmente nos setores de Agropecuária e Indústria Extrativa, impulsionou o superávit da balança comercial, sendo considerado pelo Governo como um contribuinte significativo para o crescimento do país.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*  
*Data: 24/01/2024*

## REGIÃO NORDESTE - ZPE DO CEARÁ REGISTRA ALTA DE 12,2% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Quase 10 milhões de toneladas passaram pela instalação durante o ano de 2023

Por PAULO JOSÉ RIBEIRO [paulo.ribeiro@redebenews.com.br](mailto:paulo.ribeiro@redebenews.com.br)



**O total exato de toneladas movimentadas na ZPE Ceará entre os meses de janeiro e dezembro foi de 9.975.627, cerca de 1 milhão a mais do que no acumulado de 2022 Foto: Divulgação**

A Zona de Processamento e Exportação (ZPE) do Ceará, que integra o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, movimentou quase 10 milhões de toneladas em 2023. O número representa um crescimento de 12,2% em relação ao ano anterior.

O total exato de toneladas movimentadas na ZPE Ceará, entre os meses de janeiro e dezembro, foi de 9.975.627, aproximadamente 1 milhão a mais do que no acumulado de 2022. O resultado equivale a mais da metade de todas as cargas movimentadas no complexo, durante o ano, pelo Porto do Pecém, terminal offshore que conta com uma infraestrutura completamente integrada à ZPE. Os gates da free trade zone cearense tiveram cerca de 55% da quantidade total da movimentação.

O presidente da ZPE Ceará, Eduardo Neves, destacou a alta, alcançada no ano em que a instalação completa uma década de existência. “Ao longo desses 10 anos, já foram mais de 83 milhões de toneladas movimentadas, uma média de 8,3 milhões de toneladas por ano, o que consolida a ZPE como uma política pública fundamental para a balança comercial cearense”, afirmou.

O minério de ferro foi o maior destaque entre as cargas que passaram pela ZPE, responsável por 4,59 milhões de toneladas, crescimento de 14,3% na comparação com o resultado de 2022. As placas de aço produzidas na ArcelorMittal Pecém, siderúrgica que fica instalada no Setor 1 da free trade zone, foram responsáveis por uma movimentação de 2,94 milhões de toneladas, avanço de 9,4% em relação ao ano anterior.

### ZPE Ceará

Primeira Zona de Processamento de Exportação a entrar em operação no Brasil, a ZPE Ceará conta com 6.182 hectares de área para investimentos e faz parte do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, uma joint venture localizada na Região Metropolitana de Fortaleza e formada pelo Governo do Estado do Ceará e pelo Porto de Roterdã, na Holanda.

As empresas que se instalam em uma ZPE têm acesso a tratamento tributário, cambial e administrativo especiais, além de segurança jurídica e procedimentos burocráticos simplificados.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 24/01/2024**

## PORTO DO ITAQUI - PORTO DO ITAQUI REALIZA OPERAÇÃO COM CINCO NAVIOS DE COMBUSTÍVEIS SIMULTANEAMENTE

Comandada pela Transpetro, ação executada em quatro berços do complexo maranhense durou 48 horas

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** [paulo.ribeiro@redebeneews.com.br](mailto:paulo.ribeiro@redebeneews.com.br) e Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**A operação simultânea com cinco navios de combustíveis aconteceu no sábado e no domingo da semana passada e foi a primeira realizada no Porto do Itaqui em sua história**

Pela primeira vez em sua história, o Porto do Itaqui (MA) realizou uma operação simultânea de cinco navios de combustíveis. A ação aconteceu no último sábado (20) e domingo (21), e foi comandada pela Transpetro.

A operação ocorreu nos berços 102, 104, 106 e 108 do porto e durou 48 horas. O navio Ioannis Zafirakis, da Petrobras, descarregou 5 mil toneladas de óleo combustível no berço 102. No berço 104, o navio Darcy Ribeiro, também da Petrobras, desembarcou 3.500 toneladas de GLP (Gás Liquefeito de Petróleo).

Já no berço 106, o navio NT Torm Aslaug, da Petrobras, fez uma operação Ship to Ship (STS), descarregando 20 mil metros cúbicos de gasolina para o navio PS Singapore, da Raízen. Outra embarcação da Raízen, o navio Fair Wonder, descarregou 10 mil metros cúbicos de diesel S10.

O presidente do Porto do Itaqui, Gilberto Lins, destacou a importância da operação. “Essa foi uma conquista importante para a Transpetro e para o Porto do Itaqui. Ela demonstra que o porto está preparado para atender à demanda crescente de combustíveis na região”, ressaltou.

A operação simultânea de cinco navios de combustíveis no Porto do Itaqui foi considerada um marco para a logística do transporte marítimo no Maranhão, já que se mostra capaz de atender a grandes demandas de forma eficiente e segura. A implementação do STS no pier 106, foi uma das principais intervenções que ajudaram o porto a realizar a operação com um porte inédito. A instalação reduziu o tempo de estadia dos navios em até 50%.

“A Transpetro trabalha para buscar alternativas para aumentar a eficiência das nossas operações no Porto do Itaqui, visando sempre a redução de gargalos, aumento de flexibilidade e a redução do tempo de espera dos navios dos nossos clientes”, ressaltou o gerente setorial do Terminal da Transpetro de São Luís, José Carlos de Souza Júnior.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 24/01/2024**

## REGIÃO SUL - NOVA ETAPA DE DRAGAGEM GARANTE 14 M DE PROFUNDIDADE NO CANAL EXTERNO DE ITAJAÍ

Na campanha, a draga de sucção (Hopper) HAM 316 dragou mais de 4 milhões de metros cúbicos

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



***Além de garantir a segurança de entradas e saídas de navios maiores no porto, os serviços de dragagem de manutenção ainda têm a finalidade de reduzir os impactos de inundações***  
***Foto: Luciano Sens/Superintendência do Porto de Itajaí***

A Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) anunciou a conclusão de mais uma etapa nos trabalhos de dragagem de manutenção no canal de acesso ao Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu. Na campanha, de novembro do ano passado até o início de janeiro, a draga de sucção (Hopper)

HAM 316 dragou mais de 4 milhões de metros cúbicos.

Com a conclusão da dragagem de manutenção, manteve-se a profundidade de 14 metros no canal de acesso externo de Itajaí, enquanto que o canal interno e áreas das bacias de evolução estão com profundidade de 13,5 metros.

Com a recuperação de profundidades de até 14 metros, e garantindo a segurança de entradas e saídas de navios maiores no complexo portuário, os serviços ainda têm a finalidade de reduzir os impactos de inundações, fazendo com que a grande vazão das águas das chuvas que descem do Alto Vale e Vale do Itajaí (Rio do Sul e Blumenau), possam se dissipar.

No ano passado, ocorreram diversas enxurradas com o registro de seis enchentes nestas regiões, e, que afetaram significativamente o município de Itajaí, trazendo prejuízos aos munícipes.

“A nossa profundidade, estando agora com 13,5 metros no canal interno e áreas de Bacia de Evolução, e, 14 metros no canal externo, garante não só a segurança de navegação, como também a prevenção de enchentes. Se não fosse a dragagem sendo feita no momento que estamos agora, com estas cotas de profundidade, certamente as enchentes teriam sido muito mais severas aqui na região de Itajaí”, destacou o diretor geral de Engenharia, Jucelino dos Santos Sora.

De acordo com o relatório de volumetria disponibilizado pela empresa contratada pelos serviços de manutenção de dragagem, a Van Oord, e, apresentado para a Superintendência do Porto de Itajaí, o relatório informou que o volume total de sedimentos removidos durante a última campanha com a draga, que compreende o período de 16/11/2023 à 10/01/2024, foi 4.002.223m<sup>3</sup>.

Ainda de acordo com o relatório de volume dragado, foram realizados nesta campanha de dragagem, 605 ciclos (ida e volta), e, com base na densidade na cisterna, cada ciclo apresenta 6.615 metros cúbicos coletados, totalizando um montante removido de 4.002.223m<sup>3</sup>.

De bandeira do Panamá, a draga HAM 316 foi fabricada na Holanda, construída em 1998, possui tonelagem bruta de 9.865 toneladas, e, comprimento de 128,46 metros por 22 metros de boca (largura). Sua capacidade de armazenamento de carga é de 11.409 quilos.

“Esta última campanha de dragagem superou todas expectativas. Foi uma dragagem que possibilitou, estudos indicam isso, uma intensa vazão do rio Itajaí Açu, minimizando, de forma profunda, brusca, os impactos que as cheias do mês de novembro poderiam causar caso o Rio não estivesse com essa profundidade. Há de se dizer ainda que esses 4 milhões de metros cúbicos dragados, equivalem a 800 mil caçambas cheias”, comentou Fábio da Veiga, Superintendente do Porto de Itajaí.

A draga Hooper (HAM 316), do tipo sucção, deverá retornar no final de março ou início de abril para sua última campanha deste contrato. Após seu término de trabalhos em Itajaí, uma nova draga, ainda maior de aproximadamente 18 mil metros cúbicos, será enviada para atuar numa nova campanha.

Segundo a Autoridade Portuária, atualmente, os serviços de dragagem continuam com a draga NJORD, equipamento este que injeta potentes jatos de água no fundo do rio, fazendo com que sedimentos sejam eliminados junto com a correnteza.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/01/2024

## NACIONAL - EXPORTAÇÕES DE MADEIRA BRASILEIRA CAÍRAM EM 2023

Levantamento aponta que redução do volume chegou a 6% e cenário ainda pode ser reflexo da pandemia

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



*Apesar da queda em 2023, o levantamento mostra tendência de alta em 2024, impulsionada pela melhora na economia, inflações mais controladas e redução das taxas de juros*

**globais/Divulgação**

As exportações de madeira em 2023 caíram 6% em volume em comparação com o ano de 2022, segundo dados de um levantamento feito pela WoodFlow, startup brasileira que exporta o produto. Na análise do CEO da empresa, Gustavo Milazzo, o cenário ainda é fruto dos impactos da pandemia.

“A redução de 6% nos volumes de madeira exportados em 2023, ainda é reflexo dos altos estoques mundiais formados durante a pandemia. Além da redução de volume, os preços ficaram bem abaixo do que foi praticado no ano anterior”, avaliou Milazzo.

O estudo mostra que em todos os meses do ano passado, os volumes exportados ficaram abaixo do registrado no ano anterior, porém, enquanto a linha de tendência de 2022 apontava queda, 2023 terminou com tendência de alta, impulsionada também pela melhora na economia, inflações mais controladas e redução de taxas de juros globais, fatores que, de acordo com a startup, voltam a movimentar o mercado de construções, sobretudo no maior comprador de madeira brasileira: os Estados Unidos.

“O exportador de madeira brasileiro está com melhores expectativas para 2024. Com a possível retomada de crescimento das principais economias mundiais e compradores dos nossos produtos, somado à redução dos altos estoques gerados durante a pandemia, reflete em uma perspectiva positiva para este ano novo”, pontuou Gustavo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/01/2024

## GOVERNO DE SANTA CATARINA FARÁ MISSÃO INTERNACIONAL NO ORIENTE MÉDIO

Áreas de procura para atração de parcerias incluem portos, aeroportos e infraestrutura

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

O governador de Santa Catarina, Jorginho Mello (PL), e demais secretários estaduais vão realizar no mês que vem uma missão internacional nos Emirados Árabes Unidos. O objetivo da viagem será apresentar a empresários e potenciais investidores estrangeiros sobre os projetos e atrativos do estado, com foco principal nas áreas de portos, aeroportos e infraestrutura.



“Vamos mostrar aos investidores todos os atrativos de Santa Catarina, um estado inovador e competitivo, que apoia o setor produtivo e cuida das pessoas. Somos reconhecidos pela diversidade da nossa indústria e pelo perfil empreendedor, é um estado bonito, com grande potencial turístico e industrial que pode ser ainda mais conhecido aos olhos do mundo”, comentou Jorginho Mello.

“Temos muito o que mostrar aos investidores internacionais. Somos o segundo estado mais competitivo do país, com o sexto maior PIB do Brasil e grande diversidade produtiva. Oferecemos fácil acesso a seis portos, 21 aeroportos e uma malha rodoviária eficiente, facilitando a distribuição nacional e internacional”, disse o secretário da Fazenda, Cleverson Siewert.

Segundo o governo catarinense, a comitiva do estado fará uma visita ao Porto Jebel Ali Port, considerado o porto movimentado em cargas no Oriente Médio.

A missão internacional no Oriente Médio está prevista para ocorrer entre os dias 17 e 25 de fevereiro. As agendas, que ainda estão em andamento para serem confirmadas, vão ser realizadas em Dubai e em Abu Dhabi.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 24/01/2024**

## INTERNACIONAL - CRISE NO MAR VERMELHO: TRÁFEGO CAIU 22% NA REGIÃO, AFIRMA UE

Queda tende a continuar, segundo comissário de Comércio da União Europeia  
Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** [paulo.ribeiro@redenenews.com.br](mailto:paulo.ribeiro@redenenews.com.br)



**Comissário de Comércio da União Europeia, Valdis Dombrovskis (Foto: Reuters)**

O comissário de Comércio da União Europeia (UE), Valdis Dombrovskis, afirmou que o tráfego de navios no Mar Vermelho teve uma queda de 22% em um mês. A derrocada acontece em meio a ataques do grupo rebelde houthi.

Dombrovskis declarou que a UE é uma “potência comercial” e ressaltou a liberdade de navegação na região como uma necessidade para a economia global. “Entre 25 e 30% dos contêineres mundiais passam pelo Mar Vermelho e este mês vimos uma diminuição de 22% no tráfego. Nós exportamos serviços no valor de 3,1 trilhões de euros e importações de 2,8 trilhões”, destacou o político da Letônia, que também é vice-presidente executivo da Comissão Europeia.

O político acrescentou que o aumento dos impactos das ações dos houthis na região vai depender da duração da crise. “Neste momento não há impactos visíveis nos preços da energia, nem nos preços dos bens, mas já estamos a ver efeitos no preço dos transportes”, concluiu, enfatizando que este é um “fator de risco”.

E a queda tende a aumentar, segundo Dombrovskis, já que companhias de logística estão fazendo os percursos ao redor do continente africano. Ele ainda disse que a Comissão está monitorando a situação de perto.

### Crise

Embarcações que passam pela região sul do Mar Vermelho, próximo à costa iemenita, têm sido alvos dos rebeldes houthis desde novembro. O grupo afirma que os ataques são uma reação às ofensivas de Israel contra o Hamas e os bombardeamentos do país na Faixa de Gaza.

No último dia 12 de janeiro, a Marinha dos EUA e empresas de navegação e marinha mercante emitiram alertas para que navios evitem a região sul do Mar Vermelho, próximo à costa iemenita.

A intensificação das agressões no último mês preocupam as grandes potências globais. Os ataques têm afetado o comércio ao redor do mundo, alterando a rota de navios em milhares de milhas náuticas pela costa da África. Além de perturbar as cadeias de abastecimento, há receios de que os ataques possam tornar mais difícil a manutenção do controle da inflação internacional.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/01/2024



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### EMISSÕES DE ENERGIA ESTÃO ENTRANDO EM 'DECLÍNIO ESTRUTURAL', DIZ IEA

Intensidade de CO<sub>2</sub> na geração global de eletricidade está programada para diminuir a uma taxa duas vezes maior do que a registrada antes da Covid-19

Por *epbr* 24 de janeiro de 2024 *Em Transição energética*



BRASÍLIA — A Agência Internacional de Energia (IEA, em inglês) disse, nesta quarta (24/1), que as emissões de gases de efeito estufa provenientes da geração de eletricidade estão entrando em declínio estrutural à medida que a substituição de fontes fósseis por renováveis ganha ritmo.

Publicado hoje, o relatório *Electricity 2024* indica que emissões globais de CO<sub>2</sub> da geração devem diminuir mais de 2% em 2024, após um aumento de 1% em 2023. Isso será seguido por pequenas reduções em 2025 e 2026.

O aumento das emissões no ano passado foi motivado pelo forte crescimento na geração de energia a carvão, especialmente na China e na Índia. Os países passaram por secas severas que prejudicaram a produção hidrelétrica.

A participação dos fósseis no mix de fornecimento de eletricidade, no entanto, deve começar a cair já nos próximos anos, à medida que renováveis e nuclear expandem capacidade, e chegar a 54% em 2026, ante 61% em 2023. Será a primeira vez, desde de 1971, que os fósseis responderão por menos de 60% da matriz.

“Embora condições climáticas extremas, choques econômicos ou mudanças nas políticas governamentais possam levar a aumentos temporários nas emissões em anos individuais, espera-se que o declínio mais amplo nas emissões do setor de energia persista à medida que as capacidades de energia renovável e nuclear continuam a se expandir e a substituir a geração a partir de combustíveis fósseis”, analisa a agência.

#### Intensidade de CO<sub>2</sub> em queda

A intensidade de CO<sub>2</sub> na geração global de eletricidade está programada para diminuir 4% entre 2023 e 2026, o dobro dos 2% observados no período entre 2015 e 2019.

A União Europeia deve registrar a maior taxa de redução da intensidade de emissões, com uma média de 13% ao ano, seguida pela China (6%) e pelos Estados Unidos (5%).



O relatório prevê que as renováveis fornecerão mais de um terço da geração total de eletricidade global até o início de 2025, ultrapassando o carvão.

A participação das renováveis na geração de eletricidade deve subir de 30% em 2023 para 37% em 2026, com destaque para as instalações de painéis solares pelos próprios consumidores.

Mas o fator determinante nas perspectivas globais será a evolução das tendências na China, onde mais da metade da geração mundial de energia a carvão ocorre.

De acordo com a IEA, a geração a carvão na China caminha para uma lenta queda estrutural, impulsionada pela forte expansão de renováveis e crescimento na geração nuclear, além de um crescimento econômico moderado.

Já a geração global de energia por meio de gás natural deve aumentar ligeiramente ao longo do período de projeção.

“Em 2023, as acentuadas quedas na geração de energia a gás na União Europeia foram mais do que compensadas por ganhos maciços nos Estados Unidos, onde o gás natural, que tem substituído cada vez mais o carvão, registrou sua maior participação na geração de energia. A produção global de energia a gás cresceu menos de 1% em 2023. Até 2026, projetamos uma taxa média anual de crescimento de cerca de 1%”, diz o relatório.

Enquanto a geração a gás na Europa segue em queda, Ásia, Oriente Médio e África devem impulsionar o crescimento global, com a demanda por energia aquecida e perspectivas de disponibilidade adicional de suprimento de GNL a partir de 2025 em diante.

### **Clima e segurança energética**

Apesar das projeções otimistas, a IEA chama a atenção para os impactos das mudanças climáticas sobre a segurança energética global.

O ano de 2023 foi classificado pelos cientistas como o mais quente já registrado, e o aumento da temperatura causou instabilidades na geração de energia em diversas partes do mundo.

Canadá, China, Colômbia, Costa Rica, Índia, México, Turquia, Estados Unidos e Vietnã, entre outros países, todos registraram uma redução na geração de energia hidrelétrica, por exemplo.

Até as emissões de gases de efeito estufa caírem e o clima estabilizar, a tendência é que eventos extremos continuem ocorrendo e a uma intensidade cada vez maior, o que requer planejamento do setor elétrico.

O fator de capacidade global de hidrelétricas, uma medida-chave da taxa de utilização, caiu para abaixo de 40%, no ano passado, o valor mais baixo registrado em pelo menos três décadas, segundo a IEA. Em certos países, a diminuição na produção de energia hidrelétrica levou a escassez de energia, aumento da dependência de fontes fósseis como carvão e gás, e preocupações com a estabilidade do fornecimento de eletricidade.

“A tendência global destaca a suscetibilidade da energia hidrelétrica a padrões climáticos e a possível exposição de países que dependem fortemente de hidro para gerar eletricidade. Diversificar as fontes de energia, construir interconexões de energia regional e implementar estratégias para geração resiliente diante de padrões climáticos mutáveis se tornará cada vez mais importante”, destaca.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**  
**Data: 24/01/2024**

## **BNDES PREVÊ R\$ 2 BI PARA RENOVAÇÃO DE FROTA DE NAVIOS COM FOCO EM COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS**

Banco anunciou redução da taxa de juros para projetos de construção e modernização da frota marítima acional

*Por Gabriel Chiappini 24 de janeiro de 2024 Em Biocombustíveis, Política energética, Transição energética*



**Presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, durante lançamento da iniciativa BNDES Azul, no navio de pesquisa da Marinha do Brasil (Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil)**

RIO – O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou, nesta quarta (24/1), a redução de taxas de juros para modernização da frota naval brasileira, dentro do programa “BNDES Azul”.

A ideia segundo o presidente da instituição, Aloizio Mercadante, é fomentar a produção de navios nacionais que utilizem combustíveis sustentáveis, com etanol, metanol verde, amônia e hidrogênio verdes.

“Temos que voltar a construir navio, mas navio do futuro”, disse Mercadante. “Nossa expectativa [em 2024] é de, no mínimo, R\$ 2 bilhões de reais para construção naval”.

O montante esperado para este ano será disponibilizado via Fundo da Marinha Mercante, administrado pelo BNDES.

O programa BNDES Azul apresentou a redução de 0,4 p.p. na taxa de juros para financiamento de modernização de embarcações; 0,2 p.p. para projetos de docagem, reparo e manutenção; e 0,24 p.p. no financiamento para construção de novas embarcações.

“O que nós estamos convocando é desenvolver tecnologia para navio com energia renovável. Esse é o futuro da navegação (...) O Brasil tem muita especialidade em etanol, biocombustível, além do metanol verde, amônia verde e hidrogênio. O Brasil pode sair na frente e ocupar a liderança”.

### **Brasil articula defesa do uso de etanol como combustível marítimo**

Os projetos de navegação com combustíveis sustentáveis também poderão acessar as linhas de financiamento do Programa Mais Inovação e do Fundo Clima. Além disso, o banco tem um carteira de R\$ 6 bilhões para modernização de infraestrutura portuária, de olho no portfólio de mais de R\$40 bi em projetos no setor dentro do PAC.

### **Brasil precisa de frota verde para ser competitivo**

Segundo Mercadante, o Brasil precisa liderar a transição energética no setor marítimo, para cumprir as decisões da Organização Marítima Internacional (IMO), que estabelece a redução das emissões de CO2 por viagem internacional, em média, em pelo menos 40% até 2030. A organização também discute a taxa de emissões no setor.

“A IMO estabeleceu que até 2030, 40 % da frota marítima mundial tem que ter combustível renovável. Isso significa que nós temos uma grande oportunidade de fazer reformas para substituir petróleo por energia renovável e ao mesmo tempo construir novas embarcações”, avalia o presidente do BNDES.

“Os países que não tiverem navio com energia renovável, com combustível renovável, vão pagar multa e perder competitividade”, acrescenta.

### **Transporte marítimo precisa investir até US\$ 28 bi por ano para net zero em 2050**

Mercadante ressalta que 95% das exportações brasileiras são via transporte marítimo, mas a participação de navios brasileiros é muito pequena.



“O Brasil exporta mais de US\$340 bilhões, R\$1,7 trilhões, por ano, e não temos praticamente uma frota própria. É muito pequena nossa participação”.

Historicamente, o presidente lembrou que o banco contabiliza uma carteira de R\$22 bi de empréstimos no setor marítimo, com uma parte importante, R\$13,6 bi, no setor de óleo e gás, especialmente offshore em embarcações no pré-sal.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 24/01/2024**

## GERAÇÃO NUCLEAR DEVE ATINGIR NOVO RECORDE ATÉ 2025

Entre 2024 e 2026, espera-se que uma capacidade adicional de 29 GW de energia nuclear entre em operação em todo o mundo

*Por epbr 24 de janeiro de 2024 Em Setor elétrico, Transição energética*



**Usina nuclear de Kashiwazaki-Kariwa operada pela Tepco no Japão (Foto Divulgação Tepco)**

BRASÍLIA — Até 2025, a geração global de energia nuclear deve ultrapassar seu último recorde de 2021 e, junto com fontes renováveis como solar, eólica e hidroelétrica reduzir a participação dos combustíveis fósseis no mix de fornecimento de eletricidade, aponta relatório da Agência Internacional de Energia (IEA, em inglês) publicado nesta quarta (24/1).

Entre 2024 e 2026, a agência projeta uma capacidade adicional de 29 GW de energia nuclear entrando em operação em todo o mundo, sendo mais da metade na China e na Índia. Já a geração deve ter um crescimento de cerca de 3% ao ano, em média, até 2026, se aproximando de 3 mil TWh.

Com novas usinas iniciando operações comerciais em várias regiões, além da recuperação nuclear francesa e das reativações esperadas no Japão, a IEA espera que a geração global seja quase 10% maior em 2026 em comparação com 2023.

“Em 2022 e 2023, muitos países colocaram a implementação ou expansão da energia nuclear no centro de suas estratégias para atingir objetivos de política climática, desencadeando um significativo renascimento do interesse global na energia nuclear”, avalia o documento.

No roteiro para emissões líquidas zero, a IEA indica que a energia nuclear precisa mais que dobrar até 2050, complementando o desenvolvimento de energias renováveis e aliviando a pressão sobre o fornecimento de minerais críticos.

### Estratégia de transição

Na Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP28), realizada em Dubai, no final de 2023, mais de 20 países assinaram uma declaração conjunta para triplicar a capacidade de energia nuclear até 2050.

Globalmente, isso significaria uma adição de 740 GW de capacidade nuclear à capacidade atual de 370 GW.

A Associação Nuclear Mundial estima que, até novembro de 2023, 68 GW estavam em construção, com mais 109 GW atualmente planejados e 353 GW propostos.

Além dos reatores atualmente em construção, mesmo que todos esses projetos planejados e propostos sejam realizados, atingir o objetivo da declaração exigiria uma adição adicional de 210 GW para alcançar o objetivo anunciado até 2050.



“Muitos países estão tornando a energia nuclear uma parte crítica de suas estratégias energéticas, visando garantir a segurança energética enquanto reduzem as emissões de gases de efeito estufa”, observa a IEA.

No entanto, alcançar a meta de triplicar a geração esbarra em desafios como riscos de construção e financiamento no setor.

### **Atrasos nas construções e custo de capital**

Globalmente, os projetos de construção iniciados entre 2010 e 2020 tiveram um atraso médio de cerca de três anos.

Entre os exemplos elencados pelo relatório está o primeiro reator da mais recente usina nuclear dos Estados Unidos, o Vogtle 3, que entrou em operação comercial em 2023, com a expectativa de que a segunda unidade, Vogtle 4, siga no início de 2024.

A construção da usina levou o dobro do tempo esperado. Após o início da construção em 2009, as duas unidades estavam inicialmente programadas para iniciar as operações em 2016 e 2017.

“Com o Vogtle-3 conectado à rede apenas no final de 2023 e o Vogtle-4 agora programado para o início de 2024, a construção levou 14 anos para ser concluída, o dobro do prazo inicial, resultando em um excesso de custo de US\$ 17 bilhões em relação ao orçamento inicial de US\$ 14 bilhões”, relata a agência.

Outro desafio é acesso a financiamento. O custo de capital inicial de uma usina é alto e só é amortizado ao longo de longos períodos, o que torna a lucratividade do projeto um ponto sensível.

Com taxas de juros mais altas, os atrasos na construção podem se tornar ainda mais custosos devido ao aumento do valor do tempo. A maior parte do risco está associada à fase de construção.

### **Pequenos reatores**

Uma nova geração de Reatores Modulares (SMR) pretende enfrentar alguns desses desafios, ao empregar tecnologias modulares, que podem oferecer produção em série em fábrica, permitindo que o produto final seja enviado para o local.

O tamanho menor do projeto ajuda a facilitar o financiamento, pois os requisitos de capital são menores.

E, embora os SMRs estejam atraindo cada vez mais a atenção dos investidores, o desenvolvimento e implementação dessa tecnologia permanecem modestos, avalia a IEA.

Existem diversas tecnologias com diferentes casos de uso sendo desenvolvidas e operadas, desde microreatores com capacidades abaixo de 10 MW até reatores grandes de até 400 MW.

Atualmente, apenas dois China e Rússia operam SMRs, segundo a Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA).

Enquanto a Rússia opera uma instalação com capacidade de 70 MW, a China iniciou recentemente as operações comerciais da primeira unidade em Shidaowan, com capacidade de 200 MW. Os dois países combinados atualmente têm mais 425 MW em construção.

Além disso, a Argentina planeja conectar seu reator de teste Carem25 em 2027. A Agência de Energia Nuclear da OCDE (NEA) estima que a capacidade global de SMR atingirá 21 GW até 2035.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 24/01/2024**

## EPBR FARÁ COBERTURA COMPLETA DO BRAZIL OFFSHORE WIND SUMMIT

Agência vai transmitir ao vivo entrevistas exclusivas em um estúdio dentro do evento que acontece entre 26 e 27 de março no Rio de Janeiro

*Por estúdio epbr 24 de janeiro de 2024 Em Eólica, Mercado offshore, Política energética, Vídeos*



**Tecnologia para produção offshore de hidrogênio via eletrólise com energia eólica (Foto: Divulgação IEA)**

RIO – A agência epbr fará uma cobertura especial do Brazil Offshore Wind Summit, o maior evento sobre energia eólica offshore do Brasil, nos dias 26 e 27 de março, no Rio de Janeiro.

O encontro é promovido pela Associação Brasileira de Energia Eólica e novas Tecnologias (ABEEólica) e Global Wind Energy Council (GWEC), com co-produção da Dominion Consultoria e vai trazer tudo que há de mais atualizado sobre o setor.

A epbr terá um estúdio dentro do evento e vai transmitir ao vivo no canal da agência no Youtube entrevistas com os principais executivos e autoridades do setor com discussões sobre os temas mais importantes para o mercado de energia eólica offshore no Brasil e no mundo.

A cobertura também contará com matérias e conteúdos exclusivos no site e nas redes sociais da epbr.

“A agência epbr é pioneira na cobertura da transição energética e não poderíamos deixar de fazer uma cobertura especial do evento mais importante de eólica offshore do país, o Brazil Offshore Wind Summit“, diz o diretor executivo da agência, Felipe Maciel.

Ele lembra que a busca por informar a sociedade brasileira de forma direta e transparente está no DNA da agência: “Essa parceria é mais um passo na missão de trazer discussões de alto nível e conteúdo de qualidade sobre transição energética para a comunidade epbr.”

Para Elbia Gannoum, presidente da ABEEólica, o evento será essencial para as discussões sobre transição energética.

“O evento tem por objetivo levantar as necessidades para uma indústria que está se construindo no Brasil que é a indústria de eólica offshore. Diante desse cenário de novas perspectivas, nova política industrial do Brasil e o papel do país na transição energética, a epbr é uma agência que tem trazido muito essas discussões“, afirma a executiva.

“É uma agência que conhece bem a indústria energética de forma geral e tem um papel relevante em trazer temas da descarbonização da economia. Essa parceria vai ser fundamental para que possamos avançar nessa trajetória de discutir a transição energética“, acrescenta.

Segundo Ben Backwell, CEO do GWEC, o país tem potencial para ser líder no setor e o Brazil Offshore Wind Summit terá papel importante no seu desenvolvimento.

“O Brasil pode ser um líder global na indústria eólica offshore. Alcançar esse potencial significará novos empregos limpos, construção de novas indústrias limpas e descarbonização dos setores existentes. Estabelecer uma forte cadeia de abastecimento brasileira também garantirá que o país possa desempenhar um papel crucial no preenchimento da lacuna da cadeia de abastecimento identificada pelo GWEC, fortalecendo ainda mais o papel do país no novo sistema energético“, diz o executivo.

“O Brazil Offshore Wind Summit desempenhará um papel crucial no estabelecimento do caminho para esse crescimento, e nossa parceria com a epbr garantirá que as discussões vitais realizadas no Summit sejam ouvidas de forma tão ampla quanto possível.”

A ABEEólica reúne 150 empresas de toda a cadeia produtiva do setor eólico, onshore e offshore, e tem como principal objetivo trabalhar pelo crescimento, consolidação e sustentabilidade dessa indústria no Brasil.

O GWEC é uma organização global que representa todo o setor de energia eólica. Os membros do GWEC representam mais de 1.500 empresas, organizações e instituições em mais de 80 países, incluindo fabricantes, desenvolvedores, fornecedores de componentes, institutos de pesquisa, associações nacionais de energia eólica e renováveis, fornecedores de eletricidade, financeiras e seguradoras.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 24/01/2024*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### TCU AUTORIZA GOVERNO A SEGUIR COM RENOVAÇÃO DE CONTRATOS DE DISTRIBUIDORAS DE ENERGIA

Relator do processo, ministro Antonio Anastasia, defendeu que o tribunal faça uma análise individualizada de cada caso, mas sem que isso impeça a prorrogação

*Por Alvaro Gribel — Brasília*



**Renovações são aguardadas pelo setor elétrico — Foto: Agência O Globo**

O Tribunal de Contas da União (TCU) permitiu, nesta quarta-feira, que o governo prossiga com os processos de renovação dos contratos de concessão de distribuidoras elétricas. Está em jogo a prorrogação de 20 contratos que vencem a partir de 2025, compreendendo 60% do mercado de distribuição de energia do país.

A renovação é aguardada pelo setor elétrico porque trará novas regras para essas empresas.

De acordo com o voto do relator do caso, ministro Antonio Anastasia, que foi seguido pelos demais ministros da corte, caso o Executivo opte pela continuidade da concessão, caberá ao Tribunal fazer uma análise individualizada dos casos, mas sem que isso impeça a formalização da renovação. Além disso, as diretrizes da renovação poderão ser feitas por decreto, sendo dispensada uma nova lei.

"Proponho aos meus pares que, nas hipóteses em que o Poder Concedente optar pela prorrogação de concessão de distribuição de energia elétrica este Tribunal faça o acompanhamento individualizado, por meio de fiscalizações específicas dos processos que resultarão na celebração dos aditivos aos contratos, observando os critérios de materialidade, relevância, oportunidade, risco e tempestividade, sem prejuízo de que o Poder Executivo formalize, por meio de decreto presidencial, as diretrizes, regras e regulamentos a serem aplicados ao caso", afirmou Anastasia.

O caso vinha sendo analisado desde o ano passado, mas em 13 de dezembro foi retirado de pauta a pedido de ministros do governo Lula. Segundo Anastasia, já havia a prerrogativa do Tribunal para permitir a renovação, mas que o processo atual teve um foco preventivo, "com o intuito de que as medidas necessárias ao cumprimento da lei fossem tempestivamente adotada".



Ainda segundo o ministro, o pedido do governo atendeu aos critérios de interesse público, eficiência, eficácia e economicidade.

A renovação das concessões de distribuição envolve grandes grupos do setor elétrico, como Enel, CPFL, Neoenergia, Equatorial, Energisa e Light.

O governo prepara um decreto com as exigências para a renovação das concessões de distribuidoras. O decreto prevê que a empresa interessada na renovação deve assegurar a continuidade do serviço; a eficiência na sua prestação; a modicidade tarifária; e o atendimento de parâmetros de racionalidade operacional e econômica.

A empresa ainda precisará fazer contrapartidas em investimentos num período de cinco anos a partir da assinatura dos contratos. Isso será calculado com base em uma série de indicadores.

### A lista de investimentos inclui também:

- programas para tornar prédios públicos mais eficiente;
- promoção do desenvolvimento econômico e social de populações carentes, por meio de ações exclusivas do setor de energia elétrica;
- investimento na modernização de sistemas de medição e investimentos em painéis solares para redução dos custos de energia elétrica na operação de cisternas e poços artesianos em comunidades sujeitas à insegurança hídrica.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/01/2024

## MERCADANTE DEFENDE APOIO À INDÚSTRIA NAVAL E PROMETE LIBERAR R\$ 2 BI DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE

Dias após o lançamento da nova política industrial do governo federal, presidente do BNDES sugere a volta da produção nacional de embarcações, mas, desta vez, de "navios do futuro", com combustível sustentável

Por Vinicius Neder — Rio

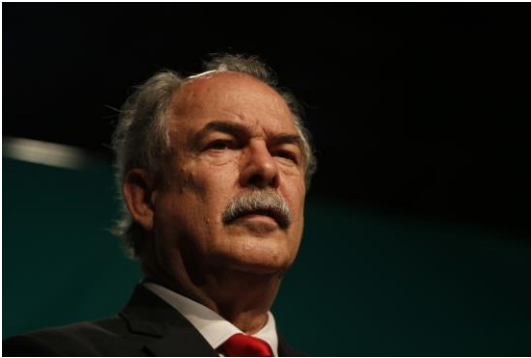


Estaleiros em Niterói (RJ) — Foto: Lucas Tavares/AFP

O presidente do BNDES, Aloízio Mercadante, defendeu o apoio do banco à indústria naval, dias após o governo federal lançar, em Brasília, uma nova política industrial, que promete R\$ 300 bilhões em financiamentos até 2026. Segundo o executivo, os desembolsos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), operado pelo banco, vão dobrar para R\$ 2 bilhões neste ano.

O BNDES será o carro-chefe do novo programa, com R\$ 250 bilhões do valor total, parte em crédito subsidiado, o que levantou dúvidas entre investidores do mercado financeiro e suscitou críticas de economistas que alertaram para o custo fiscal elevado e o retorno duvidoso dos subsídios.

– Já tivemos uma forte indústria da construção naval nos anos 1970. O Brasil hoje é um dos três países que constrói avião. Temos que voltar a produzir navios, mas o navio do futuro, porque é isso que vai ser exigido nos próximos anos – afirmou Mercadante a jornalistas, no Rio, após participar de cerimônia de lançamento do BNDES Azul, conjunto de iniciativas do banco para apoiar “o fortalecimento da indústria naval e o incentivo à descarbonização da frota marítima”.



***Mercadante vê metas de descarbonização da entidade que regula a navegação internacional como uma oportunidade para estaleiros do Brasil — Foto: Cristiano Mariz***

A referência ao “navio do futuro” se deve a uma “oportunidade” identificada por Mercadante. Conforme o presidente do BNDES, as metas da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), que preveem multas para países que não descarbonizarem suas frotas até 2030, exigirá obras em embarcações antigas, para converter seu combustível para renovável, e a construção

de novas, já com combustíveis verdes.

– Até 2030, 40% da frota marítima mundial tem que ter combustível renovável. Isso significa que temos uma grande oportunidade. O Brasil, como tem muita especialidade em etanol e biocombustíveis, pode sair na frente e ocupar a liderança – disse Mercadante.

O BNDES Azul inclui reduções nos spreads (a taxa que o banco adiciona aos juros, para cobrir seus custos operacionais e risco) do banco nos financiamentos a projetos que “comprovem a redução de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEEs)”, conforme os padrões IMO. Em nota, o banco informou que as reduções vão de 0,2 ponto percentual a 0,4 ponto percentual.

### **Fundo da Marinha Mercante tem juros subsidiados**

Mercadante prometeu ainda lançar mão do FMM, do qual o BNDES é o operador, para ampliar os financiamentos para a indústria naval. Ano passado, foram liberados R\$ 1 bilhão do FMM e, este ano, o valor poderá chegar a R\$ 2 bilhões, disse o executivo.

Formado com recursos de uma taxa federal obrigatória cobrada sobre o frete marítimo, o FMM tem juros subsidiados, abaixo dos de mercado, definidos em decreto pelo Conselho Monetário Nacional (CMN) – após a mudança da taxa de juros do BNDES, em 2018, esta continuou como uma das poucas fontes de crédito subsidiado operadas pelo banco, ao lado do crédito rural.

A indústria naval teve ciclos de altos e baixos no Brasil ao longo das décadas. O último movimento de expansão se deu nos governos anteriores do PT, quando a forte expansão das encomendas da Petrobras, que executava um plano de investimentos bilionário, e os financiamentos subsidiados do BNDES garantiam a demanda.

A crise financeira enfrentada pela petroleira estatal, na esteira das investigações da Operação Lava Jato, e o fim dos subsídios no crédito geral do banco de fomento deixaram os estaleiros no vermelho. Assim como havia ocorrido nos anos 1980, houve quebra de empresas do setor.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 24/01/2024**

### **ENERGIA ELÉTRICA: CRESCIMENTO DO MERCADO LIVRE PODE ELEVAR AINDA MAIS A TARIFA**

Nivalde de Castro, coordenador geral do Grupo de Estudos do Setor Elétrico, explica que custo fixo do setor passa a ser compartilhado por número menor de consumidores. Especialista destaca que subsídio é um “câncer” para a tarifa

**Por Luciana Casemiro**

Apesar do Brasil ter um custo de produção de energia entre os mais baixos do mundo, a tarifa paga pelo consumidor vai para o extremo oposto, está entre as mais caras, e este ano, deve subir novamente acima da inflação. E isso deve piorar, com a transferência dos consumidores do mercado cativo de energia para o mercado livre, diz o professor Nivalde de Castro, coordenador geral do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (Gesel), da UFRJ.



***Linhas de transmissão de energia elétrica no Rio — Foto: Arquivo Domingos Peixoto / Agência O Globo***

- À medida que consumidores saiam do mercado cativo para o livre, a conta de quem fica aumenta. Isto porque, estará sendo dividido o custo fixo por menos pessoas. É um cenário de crise.

Há estimativas de que a mudança na regra no Ambiente de Contratação Livre (ACL) vai permitir, por exemplo, que 165 mil empresas de pequeno e médio porte possam escolher seu próprio fornecedor de eletricidade e com isso economizar até 42% na conta de luz. O mercado livre cresceu no ano passado cerca de 20%.

Uma saída pode ser dividir os custos do mercado cativo com o livre, explica o professor:

- Basta você de levar para o mercado livre parte dos encargos. Quando se contrata energia eólica e solar no mercado livre, por exemplo, se paga metade das tarifas de uso da distribuidora e do sistema de transmissão. Por quê se a energia eólica e solar já são tão baratas? Não faz sentido. Então já há um diagnóstico razoável feito, agora falta uma decisão política. O presidente da República, em dezembro, chamou atenção para o fato de que o consumidor residencial já está pagando muito mais caro que as empresas pela energia, então isso parece já estar no radar do governo.

O problema, pondera o especialista, é que o Executivo vem perdendo protagonismo na política energética do país:

- O câncer que a gente tem hoje nas tarifas do setor elétrico do mercado cativo são os subsídios, que é alimentado pelo Congresso Nacional. Em todos os subsídios há ideia de que ele tem alguma função econômica e eventualmente social. Mas no Brasil o pobre que paga tarifa está subsidiando quem tem telhado e dinheiro para instalar um painel fotovoltaico em casa. A chamado geração distribuída, está crescendo aceleradamente, e já recebe mais subsídio que a tarifa social. No projeto de privatização da Eletrobras, se criou bilhões de subsídios para instalação de termelétricas que são uma energia cara e poluente. Enfiaram uma cesta de jabutis, que significará subsídios de R\$ 24 bilhões.

Castro recomenda que o consumidor olhe mais atentamente a sua conta de energia para ver o tamanho do impacto dos subsídios no seu bolso:

- Ao abrir o que compõe a conta você vai ver que paga uma taxa de transmissão, o que significa que se está investindo para levar energia aos consumidores, num país grande, faz sentido, você paga imposto, tudo bem. Mas quando você entra na conta de subsídio, você leva um susto, é uma metástase, que só cresce. Quando produzimos energia solar, cada megawatt custa cerca de US\$ 27, cento e poucos reais, mas o consumidor paga R\$ 900 o megawatt, é uma loucura.

Os eventos climáticos extremos que têm levado a frequentes interrupções no fornecimento e a multiplicação de queixas do consumidor - houve uma alta de 40% nas reclamações à Aneel na comparação de 2023 a 2022 - é outro fator que pode vir a pesar nas tarifas:

- Será exigido das empresas monitorar as condições climáticas, o que é feito muito ainda muito artesanalmente. Será preciso também monitorar a idade, o tamanho e o ciclo de poda da infraestrutura verde. Tudo de forma interligado. A Aneel já lançou um alerta para isso, então, obviamente, não é uma solução de curtíssimo prazo, mas é uma solução. A distribuidora precisará ter uma equipe maior, e isso tem um custo de operação e manutenção.

De uma coisa não há dúvida: a conta para o consumidor vai chegar. Já a melhora do serviço, isso ainda é uma incógnita.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 24/01/2024

### ‘SUBSÍDIOS NÃO DERAM CERTO NO PASSADO’, DIZ CEO DA SUZANO SOBRE POLÍTICA INDUSTRIAL. EMPRESA FAZ 100 ANOS

Walter Schalka defende reforma administrativa para reduzir custo-Brasil e diz que indústrias não precisam de governo. Ele atribui longevidade da gigante de celulose à agilidade e à cultura de inovação

Por João Sorima Neto — São Paulo



**Walter Schalka, CEO da gigante de celulose Suzano, que completa 100 anos — Foto: Divulgação**

O Brasil precisa chegar a seu máximo potencial de crescimento e isso passa pela reforma administrativa e redução do tamanho do Estado, defende o presidente da Suzano, Walter Schalka, em entrevista ao GLOBO. Na percepção do executivo, existe maturidade na economia brasileira para as empresas serem independentes de apoios estatais.

Na segunda-feira, o governo anunciou um pacote de R\$ 300 bilhões de estímulo à indústria, com participação do BNDES, que prevê subsídios e crédito mais barato. Nesta semana, a Suzano comemorou seu 100º aniversário e entrou para a seleta lista de empresas brasileiras seculares.

Em campanha que começa a ser divulgada, a fabricante de celulose se classifica como “uma startup de 100 anos” pela agilidade na tomada de decisões e inovação.

Qual é a avaliação do plano anunciado para promover a neointustrialização do país?

Trabalhar com conteúdo local, com subsídios, não deu certo no passado. Minha percepção é que já existe maturidade na economia brasileira para as empresas serem independentes de apoios governamentais. Esses apoios geralmente têm componente político, lobbies setoriais, e isso não contribui para uma maior produtividade e eficiência da economia brasileira.

Temos então que focar no ganho de competitividade das empresas brasileiras. E, para isso, reduzir o custo-Brasil. Assim, precisamos reduzir o tamanho e melhorar a competitividade do Estado. A eficiência do Estado brasileiro é baixa. Se fizermos essas reformas, vamos liberar muitos recursos para renovar a infraestrutura, que é tão deficiente.

O setor de celulose, e não estou falando só da Suzano, não precisa de proteção nenhuma. Sua proteção está na competitividade criada ao longo do tempo.

Como avalia o primeiro ano do novo governo em termos de condução da economia?

Fico satisfeito de o Brasil estar trabalhando para ter uma disciplina fiscal. O país ainda precisa de



reformas para elevar o seu máximo potencial de crescimento. Precisamos da reforma administrativa e da educação. Infelizmente o Brasil vive ainda uma polarização inadequada, e isso não ajuda a resolver questões estruturais que levem a uma melhor qualidade de vida da população.

**Fábrica da Suzano em construção em Mato Grosso do Sul — Foto: Divulgação**





### **O que permitiu à Suzano completar um século?**

Tem o pioneirismo da família Feffer (fundadora da empresa), que sempre teve características de empreendedorismo e inovação. E a companhia investe 90% da geração operacional de caixa de forma contínua ao longo do tempo, independentemente do ambiente econômico, político, das questões geopolíticas. Isso é uma mola propulsora para o futuro.

A Suzano está sempre procurando ter um diferencial com inovação, que tenha origem na própria companhia, para não replicar o que concorrentes fazem. Temos agilidade no processo de decisão, cultura de inovação e de sustentabilidade. Isso cria diferenciais de difícil replicabilidade. Esse é o conceito que a gente tem no nosso negócio, que produz uma combinação muito forte.

### **Quanto a empresa está investindo neste início de novo ciclo? E quanto investiu nos últimos anos?**

Nos últimos quatro anos, foram R\$ 60 bilhões. É o maior investimento privado do país. No ano passado, foram R\$ 18,5 bilhões, e este ano, mais R\$ 16,4 bilhões. A empresa busca as melhores alternativas de alocação de capital para aumentar sua base fundiária.

Hoje, a Suzano planta 1,2 milhão de árvores todos os dias. E estamos fazendo investimento em plantas novas. Até o fim do primeiro semestre vamos inaugurar a maior planta de celulose do mundo (Projeto Cerrado, em Mato Grosso do Sul). Só em Cerrado, foram R\$ 22,2 bilhões.

### **O que mudou no mercado de celulose com a digitalização e menor uso de papel?**

Muita gente faz a conexão do papel com a questão do imprimir e escrever. Nesse campo, o papel vem perdendo representatividade ao longo do tempo. Mas tem utilizações que estão crescendo. O mercado de tissues (papel higiênico, guardanapos, toalhas de papel), por exemplo, vem crescendo globalmente.

A celulose de fibra curta (produzida pela Suzano) vem ganhando espaço da fibra longa no mundo. Também temos ganhado espaço do plástico. Ao longo do tempo, o plástico terá que ser extinto. E o melhor produto para repor é a fibra de celulose.

### **E como está a Suzano em competitividade no setor?**

Somos o produtor de menor custo global. Nosso custo hoje é da ordem de US\$ 180 por tonelada. Os europeus, canadenses, chineses estão na ordem de US\$ 550 por tonelada. É uma diferença brutal. Mas eles têm vantagem e custo logístico menor, porque o maior consumo está lá.

Nós temos mitigado isso colocando mais ferrovias no nosso sistema, navios de maior capacidade. Acabamos de lançar o maior navio de celulose do mundo.

### **Em busca de mais áreas para eucaliptos, a Suzano briga com culturas de milho e soja?**

Nossa competição é com pasto. Não conseguimos competir com soja e milho, que pagam preços melhores pela terra do que nós. Eles têm um rendimento em reais por hectare melhor que o nosso. Mas com pasto, geralmente degradados há muitos anos, nós conseguimos ter melhor resultado.

São áreas com menor teor de argila e, portanto, não tão competitivas. Compramos ou arrendamos a terra.

### **A Suzano já tem uma 'joint venture' na Finlândia para produzir têxteis sustentáveis. Vai se expandir lá fora?**

Ao longo do tempo a companhia terá que fazer um movimento de internacionalização mais forte. Nós crescemos bastante no Brasil e vendemos para 110 países. Mas, em muitas aplicações do produto para a conversão final, tem que estar próximo do cliente. Já temos essa primeira joint venture, mas temos outras alternativas para olhar o futuro.

### **A companhia anunciou um investimento de US\$ 100 milhões em pesquisa e educação para sustentabilidade. O consumidor já tem essa visão de sustentabilidade?**



Nem no Brasil, nem no mundo, infelizmente. Só uma pequena parte da população de 8 bilhões de pessoas (entre 3% e 4%) tem interesse em sustentabilidade e entende isso como fundamental, um legado para as próximas gerações. A pessoa concorda com a tese, mas se você pergunta se ela pagaria um centavo a mais por um produto sustentável, geralmente a resposta é não.

Ou seja, se tiver algum custo financeiro, eu não quero mudar os meus hábitos. Mas nós seremos forçados a mudar. Estamos indo para o precipício, e esse é um jogo que envolve 8 bilhões de pessoas, que terão de atuar juntas.

### **O Brasil tem vantagens competitivas quando se fala em sustentabilidade. Como fazer para aproveitá-las?**

O país tem uma possibilidade imensa de ter inserção na geopolítica global, por meio da questão ambiental. Nenhuma nação tem o nível de energia renovável que temos na nossa matriz. Poucos países têm a quantidade de água que temos, além da dimensão da Amazônia. Tudo isso é um diferencial competitivo.

Tem um mundo de possibilidades para o Brasil explorar adequadamente para criar muito valor. E o Brasil precisa exigir — e a palavra é essa mesma — do Hemisfério Norte para se sentar na mesa e discutir de igual para igual como resolver as questões climáticas globais.

### **Onde estará e como será a Suzano daqui a cem anos?**

Eu acho que a sociedade vai se beneficiar da relação com a Suzano ao longo da história. Nossos produtos estão do lado certo da equação de sustentabilidade. E também na questão ambiental, que é tão fundamental para a sociedade. Estamos trabalhando para sermos cada vez mais bem posicionados no lado social.

Acho que, mais do que projetar a Suzano daqui a 100 anos, temos de projetar a companhia daqui a três ou cinco anos. Esse é o horizonte que a gente consegue prever. O ambiente global vai se transformando ao longo do tempo, e a capacidade de adaptabilidade da Suzano às novas tendências é que vai fazer dela uma empresa sempre na vanguarda.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 24/01/2024*

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

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **MERCADANTE DEFENDE QUE BRASIL REPITA MODELO DA EMBRAER COM AVIÕES E SE ESPECIALIZE EM FAZER NAVIOS**

BNDES irá destinar ao menos R\$ 2 bilhões em financiamento para a construção naval em 2024; no ano passado, 95% das exportações deixaram o País por mar

*Por Gabriel Vasconcelos*

RIO - O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, disse nesta quarta-feira, 24, que o financiamento do banco à construção naval será de ao menos R\$ 2 bilhões em 2024. A cifra exata, porém, vai depender de “bons projetos”, disse Mercadante.

Ele fez o anúncio em evento do BNDES no Rio de Janeiro, em que foram anunciados R\$ 19 milhões não reembolsáveis para pesquisas de planejamento espacial da Marinha, no âmbito do programa BNDES Azul.

Os recursos se repartem entre as regiões Sul (R\$ 7 milhões) e Sudeste (R\$ 12 milhões). Nesta quarta, foi assinado especificamente o contrato de Planejamento Espacial Marinho (PEM) para o Sul do País. Desembolsos para as regiões Nordeste e Norte ainda são discutidos.

“Em 2024, garanto que não serão menos de R\$ 2 bilhões para financiar construção naval. Mas o BNDES reage a bons projetos, projetos estruturantes. Precisamos de bons projetos, olhando para o futuro”, afirmou Aloizio Mercadante.



**Aloizio Mercadante é o atual presidente do BNDES; ele citou vontade de reativar a indústria naval brasileira Foto: WILTON JUNIOR / ESTADÃO**

Ele lembrou que o financiamento da construção naval pelo BNDES somou R\$ 600 milhões em 2022 e R\$ 1 bilhão em 2023, destacando a aposta crescente do banco na atividade.

Mercadante argumenta que, do total de exportações brasileiras, que no ano passado somaram US\$ 340 bilhões, 95% deixam o País por mar, e por isso o Brasil precisa construir navios com o mesmo grau de especialização com que produz, por exemplo, aviões via Embraer.

“Tivemos uma indústria pujante de construção naval nos anos 1970. Nós precisamos fazer navios, já fizemos, temos tecnologia e acúmulo para isso”, afirmou o presidente do BNDES.

Segundo Mercadante, a conjuntura global oferece uma janela para a construção naval brasileira, devido às exigências da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) relativa à redução de emissões relacionadas à navegação.

“A IMO tem poder decisório e, até 2030, a meta é reduzir em 40% as emissões com uso de combustíveis renováveis. Isso é uma janela que está se abrindo. Podemos usar amônia verde, hidrogênio verde, metanol verde e etanol para entrar nesse disputa fabricando navio a combustível renovável para sair na frente”, continuou.

Segundo Mercadante, executivos otimistas esperam multas de US\$ 40 a US\$ 100 por tonelada para quem não cumprir as exigências, enquanto os pessimistas estimam penalidade de US\$ 500 por tonelada, o que será um diferencial para quem tiver uma “frota verde”.

Ele destacou, ainda, o tamanho da carteira “azul” do BNDES, que já perfaz R\$ 22 bilhões em financiamentos, sendo mais da metade, R\$ 13,6 bilhões voltados a embarcações e navios, sobretudo suporte ao pré-sal e estaleiros. Outra frente, a de portos e terminais, já soma R\$ 6,5 bilhões em financiamentos. E o BNDES também administra o Fundo de Marinha Mercante, com créditos de R\$ 1,2 bilhão.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 24/01/2024**

## **GM ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 7 BI NO BRASIL DE OLHO EM REGULAÇÃO DE ELÉTRICOS E CONCORRENTE CHINESA**

Montadora afirma ainda ter dúvidas sobre a regulação e em como funcionarão os estímulos aos veículos elétricos no Mover, programa de incentivos ao setor lançado no fim do ano pelo governo  
**Por Mariana Carneiro**

A GM anunciou nesta quarta-feira, 24, o investimento de R\$ 7 bilhões até 2028 no Brasil. O anúncio foi feito em Brasília, após uma reunião dos executivos da empresa com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Segundo o presidente da GM América do Sul, Santiago Chamorro, o investimento será feito na modernização das fábricas atuais e na renovação do portfólio de produtos, como Onix, Tracker, Montana e S10, além da incorporação de novos modelos e novas tecnologias.

Durante o anúncio à imprensa, os executivos da GM ressaltaram os investimentos que a montadora vem fazendo em veículos elétricos globalmente. Segundo o presidente da GM Internacional, Shilpan Amin, “o futuro da GM é totalmente elétrico”. No entanto, para o mercado brasileiro, a montadora deverá avaliar o comportamento do consumidor para construir uma ponte até a sua conversão.



“Nós sabemos que mercado a mercado adaptações a este futuro serão diferentes. Por isso, construímos um portfólio de veículos que mira as necessidades dos nossos consumidores e que se adapte de acordo com a sua adaptação”, disse Shilpan.

***Da esq. para a dir., Santiago Chamorro, presidente da GM América do Sul; Shilpan Amin, presidente da General Motors Internacional, e o presidente Lula Foto: Ricardo Stuckert / PR***

Segundo o vice-presidente de Políticas Públicas, Fábio Rua, a avaliação será feita de acordo com a evolução da própria demanda. Ele observa que o mercado de híbridos e elétricos no passado no Brasil foi de uma fatia de 2% a 3% do total.

“Conforme o mercado for se posicionando em relação a novas tecnologias e à descarbonização, a gente vai apresentando (novos produtos)”, disse. “Nosso futuro é elétrico, é inquestionável e ninguém vai voltar atrás em relação a isso, globalmente, e o Brasil faz parte dos nossos investimentos e teremos elétricos aqui. O timing para que isso aconteça vai depender das condições de mercado.”

Neste ano, a GM lançou dois modelos elétricos no Brasil: a Blazer EV e o Equinox EV. Outros três produtos serão apresentados ainda neste ano, mas a empresa não quis antecipar se também serão elétricos.

O investimento da montadora no atual ciclo de quatro anos no Brasil é inferior ao realizado no quadriênio anterior (de R\$ 10 bilhões), mas Fábio Rua afirma que o valor poderá ser ampliado. “Sete bilhões de reais é menos do que R\$ 10 bilhões, mas não terminamos de anunciar nosso novo ciclo de investimentos”, afirmou Rua.

Na conversa com Lula mais cedo, os executivos trataram de temas “do passado e do futuro”, segundo Rua, referindo-se às demissões que a GM fez no ano passado e também sobre os projetos que estão no portfólio da companhia.

Ele afirmou que os cortes foram feitos em uma “conjuntura específica de ajustes pontuais na produção”, mas que a visão da companhia no Brasil é de longo prazo. Os executivos reconheceram que as fábricas no País estão funcionando abaixo da capacidade, mas vê chance de melhora se houver a reativação de mercados importantes, como Colômbia e Chile.

“Houve uma série de especulações de que íamos sair do Brasil, de que a GM seria a nova Ford (que encerrou a produção no Brasil)”, disse Rua. “Nosso planejamento é de longo prazo, a depender das condições de mercado e das decisões que forem tomadas pelo governo e pelos consumidores, podemos aumentar este valor ainda neste ano.”

O presidente da GM Internacional, por sua vez, disse que a conversa com Lula foi “fantástica”. “Creio que a transformação que se quer produzir na indústria não se faz sozinho e terá que envolver todos nós, os fornecedores, parceiros, os clientes, porque essa transformação demandará regulação, infraestrutura, produtos, pessoas e investimentos”, afirmou.

Segundo ele, boa parte da conversa girou em torno de produtos e na transformação tecnológica na qual a empresa pode trabalhar alinhada com o governo. “Muito do ‘mindset’ de Lula e do seu time está alinhado com os investimentos que estamos fazendo”, afirmou.



A montadora, no entanto, afirma ainda ter dúvidas sobre a regulação e em como funcionarão os estímulos aos veículos elétricos no Mover, programa de incentivos ao setor lançado no fim do ano pelo governo.

O governo não só tributou a importação de veículos híbridos e elétricos como criou vantagens a híbridos movidos a etanol em relação aos elétricos.

Fábio Rua afirma não ver tratamento mais vantajoso aos híbridos e que, se este for o entendimento que prevalecer, defenderá a revisão pelo governo federal. O Mover terá etapas de regulamentação nos próximos meses, que ditarão regras sobre os investimentos que as montadoras deverão fazer no Brasil em pesquisa e desenvolvimento e ainda nas condições de tributação para os importadores de híbridos e elétricos que investem no Brasil, como é o caso da GM.

O executivo negou que a GM tenha reduzido os investimentos em razão de vantagens tributárias concedidas à concorrente chinesa BYD, cuja futura fábrica de híbridos e elétricos será instalada em Camaçari, na Bahia. Os benefícios fiscais de ICMS e também de impostos federais, de IPI, PIS e Cofins, foram estendidos até 2033.

“Ele (Lula) reforçou o Mover, a política industrial, para que a gente siga trabalhando para diminuir eventuais assimetrias tributárias que a gente sabe que existem, como o incentivo do Nordeste que foi aprovado na reforma tributária, que ainda não pacifica a questão”, disse. “Precisamos entender bem como essa renovação vai acontecer, lembrando que ela não será automática e ao longo tempo vai diminuindo”.

Rua afirma que montadoras que não estavam na região (Nordeste) foram contra a renovação por uma questão competitiva e que houve um avanço em relação à ideia original.

“Agora temos um phase out (redução gradual), esses degraus vão melhorar as condições de competitividade. Também houve a impossibilidade de que (o benefício) seja usado por fornecedores, de partes e peças da região. As coisas avançaram”, disse.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 24/01/2024*

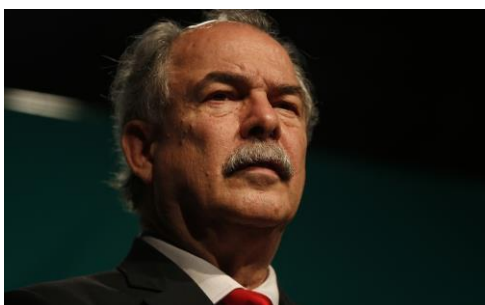


## VALOR ECONÔMICO (SP)

### BNDES REDUZ JUROS PARA MODERNIZAR INDÚSTRIA NAVAL

Medida faz parte da iniciativa BNDES Azul, lançada nesta quarta-feira (24); expectativa é destinar, no mínimo, R\$ 2 bi para construção naval via fundo da Marinha Mercante, diz Aloizio Mercadante

*Por Paula Martini, Valor — Rio*



**Mercadante: 'O transporte marítimo é um segmento que precisa crescer, pois não temos praticamente frota própria' — Foto: Cristiano Mariz/O Globo**

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou, nesta quarta-feira (24), uma redução na taxa de juros para projetos de modernização da indústria naval do país.

De acordo com o presidente do banco, Aloizio Mercadante,

haverá redução de 0,24 ponto percentual nos juros de financiamentos para construção de novas embarcações; de 0,4 ponto percentual para modernização de embarcações; e de 0,2 ponto para projetos de docagem, reparo e manutenção da frota naval.

"A nossa expectativa é destinar, no mínimo, R\$ 2 bilhões para construção naval via fundo da Marinha Mercante, que é administrado pelo BNDES. Por isso estamos reduzindo ainda mais o spread", afirmou.

### **BNDES Azul**

A medida faz parte da iniciativa BNDES Azul, lançada nesta quarta. O pacote para fortalecer a indústria naval e incentivar a descarbonização da frota marítima também prevê linhas com prazo de até 34 anos e emissões de debêntures, como parte do novo ciclo investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

De acordo com Mercadante, projetos com inovação tecnológica, investimentos em PD&I, digitalização e descarbonização também poderão captar com a taxa TR, de 2%. O programa também prevê financiamentos por meio do Fundo Clima, com taxa de 1,1% para iniciativas envolvendo recursos hídricos e florestas nativas.

Ele defendeu que o Brasil volte a construir navios, mas destacou que as embarcações precisam ser movidas a combustível renovável por uma determinação da Organização Marítima Internacional (IMO), que estabelece multas para países que não descarbonizarem a frota até 2030.

"O transporte marítimo é um segmento que precisa crescer, pois não temos praticamente frota própria. Mas estamos convocando para desenvolver navios com energia renovável. Os países que não tiverem navios com energia sustentável vão pagar multa e perder competitividade."

### **R\$ 6 bilhões na área de portos**

Ainda segundo Mercadante, o banco tem uma carteira de R\$ 6 bilhões na área de portos, e há previsão de investimentos acima de R\$ 40 bilhões para construção e modernização do sistema portuário.

O BNDES conta, ao todo, com uma carteira de R\$ 22 bilhões na chamada economia azul, entre projetos já realizado e em andamento. O banco financiou, nos últimos anos, projetos ligados à indústria de óleo e gás, ao turismo marinho e costeiro e ao transporte marítimo, entre outros.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 24/01/2024*

## **DECRETO TRAZ LISTA COM 11 EMPREENDIMENTOS PORTUÁRIOS QUALIFICADOS PARA PPI**

*Por Valor — Brasília*



**Contêiner, porto, cais — Foto: Pixabay**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva publicou decreto com lista de 11 empreendimentos públicos federais do setor portuário qualificados para o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Pelo decreto, que está nesta quarta-feira no Diário Oficial da União (DOU), foram qualificados:

- Terminal VDC29, no Porto Organizado de Vila do Conde, Estado do Pará, que abrange a área de 67.448 metros quadrados, dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais;

- Terminal RDJ10, no Porto Organizado do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, que abrange a área de 15.600 metros quadrados, dedicado à movimentação e armazenagem de cargas gerais não containerizadas;



- Terminal MAC15, no Porto Organizado de Maceió, Estado de Alagoas, que abrange a área de 41.818 metros quadrados, dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente sal;
- Terminal RDJ07, no Porto Organizado do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, que abrange a área de 52.450 metros quadrados, dedicado à movimentação e armazenagem de carga geral e granel líquido - Apoio Logístico Offshore;
- Terminal MCP03, no Porto Organizado de Santana, Estado do Amapá, que abrange a área de 11.677 metros quadrados, dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente soja e milho;
- Terminal REC04, no Porto Organizado de Recife, Estado de Pernambuco, que abrange a área de 9.667 metros quadrados, dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral;
- Terminal REC08, no Porto Organizado de Recife, Estado de Pernambuco, que abrange a área de 7.157 metros quadrados, dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido vegetal;
- Terminal REC09, no Porto Organizado de Recife, Estado de Pernambuco, que abrange a área de 7.760 metros quadrados, dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral;
- Terminal REC10, no Porto Organizado de Recife, Estado de Pernambuco, que abrange a área de 4.462 metros quadrados, dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral;
- Terminal POA02, no Porto Organizado de Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, que abrange a área de 21.151 metros quadrados, dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido;
- Canal de Acesso Aquaviário do Porto de Rio Grande, Estado do Rio Grande do Sul.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 24/01/2024**

## HIDROGÊNIO, EÓLICAS, OFFSHORE E PORTOS

O relatório da International Energy Agency alerta sobre a necessidade de expansão dos investimentos em infraestrutura para armazenamento e transporte de hidrogênio renovável

*Por Giuseppe Giamundo Neto e Joaquim Augusto Melo de Queiroz*

O período que antecede à realização da Conferência do Clima da Organização das Nações Unidas (COP) usualmente movimenta a agenda parlamentar nacional. O ano de 2023 não fugiu à regra. Na semana anterior à COP, intensificaram-se as articulações para a aprovação na Câmara dos Deputados de projetos de lei associados à denominada pauta verde.

Essas propostas estão inseridas no contexto de transição energética para economias com baixa emissão de carbono. E os eventos climáticos extremos, decorrentes do aquecimento global, têm feito soar o alerta da necessidade de mudanças. A cidade de São Paulo, por exemplo, experimentou violentas ondas de calor em novembro de 2023. Temporais e vendavais flagelaram as redes de distribuição de energia elétrica, trazendo caos à população ao longo de dias. O mesmo ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, castigada por enchentes, mortes e com a sua população sem energia elétrica. Há urgência inegável para a implementação de novas políticas públicas que enderecem o desafio climático. E os corredores do Congresso Nacional têm reverberado essa percepção.

Após negociações entre os líderes partidários, o Projeto de Lei (PL) nº 2308/2023 foi aprovado pela Câmara dos Deputados. Em resumo, o projeto visa à instituição do marco legal do hidrogênio de baixa emissão de carbono, conhecido no jargão popular como hidrogênio verde (ou renovável). O tema vem ganhando destaque nas manchetes. E há grande expectativa de que possa fomentar novos investimentos nesse segmento.



O recente memorando de entendimentos formalizado entre os governos alemão e do Piauí, com o fito de implantar usina de produção de hidrogênio renovável em larga escala, ilustra bem essa tendência. A notícia causou alvoroço pelos números grandiosos da empreitada, ainda que represente apenas uma etapa preliminar do projeto. Há uma sensação de corrida contra o tempo. E ela vem acompanhada de intensos debates sobre a necessidade de concessão, e a extensão, de subsídios para a consolidação deste setor. Questões polêmicas. E com defensores aguerridos para as diversas correntes envolvidas.

Enquanto a matéria prossegue para análise pelo Senado, um ponto sensível merece reflexão. Trata-se da necessidade de investimentos na infraestrutura portuária para o desenvolvimento de projetos dessa envergadura. Nos últimos anos, as tratativas para a concepção de projetos de hidrogênio renovável vêm se multiplicando. O Hub de Hidrogênio Verde do Complexo do Porto de Pecém, no Ceará, desponta nesse sentido. Isso porque ele desfruta de parceria com o Porto de Rotterdam, além de já existirem memorandos de entendimento assinados. Projetos no Porto de Açu, no Rio de Janeiro, também ganharam fôlego com os acordos firmados em 2023. O mesmo ocorre em relação ao Hub do Porto de Suape, em Pernambuco.

A despeito das negociações em curso, a infraestrutura desses portos deverá ser modernizada. Sobretudo se considerada a correlação entre a produção de hidrogênio renovável e o desenvolvimento da indústria eólica offshore. Estudo técnico patrocinado pela Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica) aponta que a rede portuária existente não demandaria a construção de novos portos. Em realidade, obras para a melhoria da infraestrutura portuária existente já seriam suficientes. Dentre elas, o estudo assinala a criação de terminais específicos e dedicados à indústria eólica offshore, a aplicação de soluções da indústria 4.0 na infraestrutura e a realização de obras para eventuais adaptações necessárias, tendo em vista a dimensão e os pesos das cargas (vide a execução de serviços de O&M).

Conquanto essas sejam questões que repercutem na análise de viabilidade econômico-financeira desse tipo de projeto, o que se nota é a escassa discussão sobre o tema. O embate quase sempre se concentra na pertinência, ou não, de estabelecimento de subsídios para a produção de hidrogênio renovável e para as usinas eólicas offshore.

O momento é de atenção. Em relatório divulgado pela International Energy Agency (IEA) em 11 de janeiro, houve a sinalização de que projetos para a produção de hidrogênio renovável na América Latina estão atrasados. A situação é mais crítica no Chile e no Brasil. E esse cenário pode significar a perda de competitividade de projetos nacionais frente a projetos adiantados na China. O relatório da IEA alerta ainda sobre a necessidade de expansão dos investimentos em infraestrutura para armazenamento e transporte de hidrogênio renovável.

Há aqui, portanto, uma oportunidade fecunda para a modernização da infraestrutura portuária nacional. Sabe-se que o transporte do hidrogênio renovável representa parcela crítica na cesta de custos para a produção e comercialização desse insumo energético. A existência de uma infraestrutura portuária moderna, apta a disponibilizar uma gestão eficiente desse modal, pode conferir o tônus decisivo para ganhos de competitividade da sua produção no país.

Nessa conjuntura, seria recomendável o desenho de políticas públicas atentas a esse componente da infraestrutura portuária brasileira. Ganhariam a indústria de construção, com a encomenda de novos projetos, a indústria portuária, com a modernização de suas instalações, e o setor energético, com a redução dos custos de produção do hidrogênio renovável.

**Giuseppe Giamundo Neto e Joaquim Augusto Melo de Queiroz são, respectivamente, sócios das áreas de Infraestrutura e Energia de Giamundo Neto Advogados**

***Este artigo reflete as opiniões do autor, e não do jornal Valor Econômico. O jornal não se responsabiliza e nem pode ser responsabilizado pelas informações acima ou por prejuízos de qualquer natureza em decorrência do uso dessas informações***





Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 24/01/2024

### INCENTIVO A PORTOS VAI CUSTAR R\$ 5 BILHÕES ATÉ 2028, AFIRMA MINISTRO

Governo deve se reunir nos próximos dias para discutir p possíveis medidas de apoio às companhias aéreas

Por Murillo Camarotto e Jéssica Sant'Ana — De Brasília

Sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva no final do ano passado, a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) terá um custo fiscal de aproximadamente R\$ 5 bilhões até 2028. A previsão foi revelada ontem pelo ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Segundo ele, a renúncia neste ano deve ser de cerca de R\$ 2 bilhões, pois há “muita demanda reprimida”. Depois, de acordo com o ministro, a demanda recua. O impacto fiscal do programa já está previsto no Orçamento aprovado pelo Congresso.

Presente à solenidade, o ministro dos Transportes, Renan Filho, fez questão de ressaltar que o Reporto é “diferente” dos incentivos tributários que o titular da Fazenda, Fernando Haddad, tentar reduzir.

“Esse incentivo desonera investimento e garante mais competitividade para as nossas exportações, que geram saldo de balança comercial de R\$ 100 bilhões”, afirmou Renan Filho.

Ele também disse que há uma possibilidade “muito viva” de o benefício ser incluído na regulamentação da reforma tributária e, assim, se tornar permanente. “Esse é o nosso interesse, a reforma tributária ainda será regulamentada”, disse. Atualmente, o Reporto - que também inclui investimentos em ferrovias - é válido até dezembro de 2028.

Costa Filho comemorou a prorrogação e lembrou que o setor portuário investiu R\$ 10 bilhões no ano passado. Definida a questão do Reporto, a próxima prioridade da pasta será avançar a agenda de hidrovias no país.

Na pauta dos aeroportos, Costa Filho deve se reunir nos próximos dias com os ministros Rui Costa (Casa Civil) e Alexandre Silveira (Minas e Energia) para debater possíveis medidas de apoio às companhias aéreas, que enfrentam dificuldades financeiras desde a pandemia da covid-19.

De acordo com ele, Lula determinou que uma solução para as empresas seja encontrada. O ministro ressaltou que o governo já adotou algumas medidas, mas que novas poderão ser anunciadas nas próximas semanas. A reunião será na Casa Civil.

Costa Filho afirmou que o governo do então presidente Jair Bolsonaro não contribuiu para o setor e que R\$ 30 bilhões do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) foram devolvidos ao Tesouro no fim de 2022 por não terem sido utilizados. Lembrou, ainda, que a gestão anterior não conseguiu reduzir o preço do querosene de aviação, o que ocorreu em 2023.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 24/01/2024

### EUA COMEÇAM A DESAFIAR O DOMÍNIO COMERCIAL DA CHINA NA ÁFRICA

O governo de Joe Biden fez da melhoria dos laços comerciais com a África uma prioridade de política externa

Por Michael M. Phillips — Dow Jones Newswires, de Luena (Angola)



***O corredor ferroviário Lobito, em Angola, está hoje sob concessão de um consórcio europeu apoiado pelos EUA — Foto: Wolfgang Kaehler/LightRocket via Getty Images***

Em 2012, uma companhia estatal chinesa concluiu a construção de uma estação de trem em Luena, no centro de Angola, e instalou um painel iluminado controlado por computador para exibir os horários de partida e os preços das passagens. Mas os empreiteiros debandaram para a China e, segundo funcionários da companhia ferroviária angolana, se recusaram a informar a senha do computador.

Assim, por mais de uma década o painel exibiu teimosamente os horários dos trens e os preços de 2012. “Durante anos dissemos aos clientes que as informações estavam erradas, de modo que eles pararam de prestar atenção nelas”, diz o cobrador Cahilo Yilinga.

Os erros da China na construção do corredor ferroviário até a República Democrática do Congo ajudaram a criar uma abertura surpresa para os EUA, que se veem subitamente desafiando o domínio comercial de Pequim em lugares improváveis. E um deles é Angola, um país do sul da África que já esteve solidamente integrado ao bloco comunista e é o maior receptor de empréstimos chineses para projetos de infraestrutura.

Em 2022, Angola rejeitou uma proposta chinesa para voltar a operar um serviço de transporte de mercadorias ao longo da linha do Corredor de Lobito. Em vez disso, o país deu uma concessão de 30 anos a um consórcio europeu apoiado pelos EUA que pode transportar milhões de toneladas de minerais de energia verde como cobre, manganês e cobalto do Congo à costa de Angola.

Os EUA planejam emprestar US\$ 250 milhões e seu prestígio para se certificarem de que o projeto do Corredor de Lobito, de US\$ 1,7 bilhão, será bem-sucedido. “Eles esnobaram os chineses”, diz Alex Vines, diretor do programa África do centro de estudos britânico Chatham House.

Na última década, os EUA observaram a campanha da Nova Rota da Seda da China ampliar a influência de Pequim sobre a África, rica em recursos. Também viram a Rússia ganhar terreno, com os mercenários do grupo Wagner, ligado ao Kremlin, fornecendo apoio militar a países africanos - para depois explorar ouro, diamantes e outros materiais.

O governo de Joe Biden fez da melhoria dos laços comerciais com a África uma prioridade de política externa. A conquista da ferrovia, juntamente com vários outros golpes empresariais ocidentais recentes, mostra que os EUA e seus aliados podem resistir na luta por posição econômica e influência política na África, segundo autoridades americanas.

***Esse projeto único é o maior investimento ferroviário já feito pelos EUA na África***  
— Joe Biden

O Export-Import Bank dos EUA está emprestando US\$ 900 milhões a Angola para a compra de equipamentos americanos para projetos de energia solar que deverão fornecer energia para meio milhão de residências. Em setembro, o banco aprovou uma garantia de empréstimo de US\$ 363 milhões para ajudar a Acrow Corp of America de Nova Jersey a vender pontes de aço para o governo angolano.

No mês passado, o consórcio americano All-American Rail Group do Texas assinou um acordo com o governo angolano para explorar melhorias em uma rota ferroviária paralela para o Congo, atravessando o norte de Angola. O Ministério do Transporte de Angola estimou o possível investimento ligado ao projeto, que será mais voltado para o comércio agrícola, em US\$ 4,5 bilhões.

“O que eu peço aos angolanos é que me deem a oportunidade de apresentar o modelo dos EUA, que me deem a oportunidade de sentar à mesa para concorrer”, disse Tulinabo Mushingi, o



embaixador dos EUA em Luanda, a capital de Angola. “Sei que nosso modelo será interessante para os angolanos. Sei que eles vão nos escolher.”

O trabalho chinês de má qualidade e a manutenção angolana ao longo da linha férrea de 1.280 quilômetros que liga o porto de Lobito de Angola no Oceano Atlântico à República Democrática do Congo, ex-Zaire, rico em minerais, deixaram estações em estado precário, sistemas de segurança em alerta, linhas telefônicas desconectadas e trens propensos a descarrilar, segundo a Benguela Railway, a companhia ferroviária estatal, e outras autoridades do setor.

Após perder a nova concessão do Corredor de Lobito para o consórcio suíço-português-belga apoiado pelos EUA, a Citic, companhia que liderou a proposta chinesa, abandonou uma concessão separada de Angola para operar o porto de contêineres de Lobito. “Quando concorremos com a Citic nessa licitação, eles estavam muito convencidos de que ganhariam”, diz Julien Rolland, um executivo graduado da Trafigura, uma trader de commodities com sedes na Suíça e Cingapura e parceira no consórcio vencedor.

“Quando eles perderam, ficaram muito chateados e disseram que abandonariam o porto”. A Citic não respondeu a pedidos de comentários. A Trafigura e o Grupo Mota-Engil, construtora portuguesa com raízes em Angola, controlam cada um 49,5% da parceria vencedora, chamada Lobito Atlantic Railway. A operadora belga de ferrovias Vecturis detém o 1% restante.

Rapidamente o governo Biden aderiu, após o consórcio o procurar durante o processo de licitação. A International Development Finance Corp, uma agência do governo, espera aprovar o empréstimo de um quarto de bilhão de dólares para a Lobito Atlantic Railway para novos vagões de carga e outros custos.

“Esse projeto único é o maior investimento ferroviário já feito pelos EUA na África - que vai criar empregos e ligar mercados para as gerações futuras”, disse Biden em um encontro no Salão Oval em novembro com o presidente angolano, João Lourenço.

Os EUA atribuem a Lourenço o rápido estreitamento das relações entre os dois países, que já se enfrentaram nas linhas da Guerra Fria. Angola conquistou a independência de Portugal em 1975 e rapidamente mergulhou em uma guerra civil obstinada entre facções concorrentes. Rússia e Cuba apoiaram o Movimento Popular de Libertação de Angola (MPLA) de esquerda, liderado por José Eduardo dos Santos. Os EUA e a África do Sul do apartheid apoiaram a União Nacional para a Independência Total de Angola, a Unita, do rebelde Jonas Savimbi.

Os EUA abandonaram a Unita depois que o MPLA venceu as eleições de 1992. As forças de Savimbi lutaram até chegar a um acordo de paz após sua morte em 2002.

Santos terminou seus 38 anos de governo em 2017, deixando Angola como um dos países mais corruptos do mundo, segundo a Transparência Internacional.

Ele também deixou para trás uma dívida enorme, grande parte dela com a China. O governo de Angola gasta mais de 60% de suas receitas com o pagamento de dívidas, segundo o Fundo Monetário Internacional (FMI).

Lourenço, ex-ministro da Defesa de Santos, sucedeu a ele e embarcou em esforço contra a corrupção. Apesar das evidências persistentes do passado de extrema esquerda do país - os visitantes que saem do aeroporto internacional pela avenida da Revolução de Outubro, logo cruzam a avenida Ho Chi Minh -, Lourenço iniciou uma inclinação acentuada em direção ao Ocidente.

Os militares angolanos que ostentam fuzis Kalashnikov, estão negociando um acordo para a compra de armas americanas, incluindo aviões e tanques, segundo autoridades dos EUA. Biden, até mesmo chegou a sugerir que poderá viajar para Angola.



Empresas americanas de petróleo, como a Chevron e a Exxon Mobil, são muito ativas na África há décadas, e continuaram a trabalhar no enclave angolano de Cabinda, rico em petróleo, mesmo durante a guerra civil. Mas muitas companhias americanas consideram a África um grande risco.

“A África foi deixada de lado na agenda das grandes empresas dos EUA”, disse o ministro dos Transportes de Angola, Ricardo D’Abreu. “E por que isso aconteceu? Eu não colocaria toda a responsabilidade no lado americano. Precisamos fazer nossa parte, também.”

Os EUA têm uma desvantagem natural em relação à China. Segundo Assis Malaquias, reitor do Africa Center for Strategic Studies, financiado pelo Pentágono, Pequim pode recorrer a um monte de bancos estatais para financiar projetos liderados por construtoras controladas pelo governo. Já Washington só pode tentar convencer as empresas americanas e oferecer incentivos para que elas voltem a atenção para a África.

Angola é de longe o país da África que mais recebeu créditos da China para obras de infraestrutura, com um total de US\$ 42,6 bilhões em 254 empréstimos para projetos de mineração, energia, transportes e outros entre 2000 e 2020, segundo pesquisadores do Global Development Policy Center, da Universidade de Boston.

Só que recentemente a China começou a restringir a concessão de crédito na África. E alguns projetos concluídos pelos chineses já cheiram a elefante branco.

Por exemplo, o aeroporto de Luau, construído pelos chineses a um custo de US\$ 80 milhões e inaugurado em 2015, não recebe nenhum voo comercial e hoje está fechado, com restaurante, torre de controle, balcões de check-in e área de bagagens vazios.

Segundo o Ministério das Relações Exteriores da China, as obras de infraestrutura construídas pelos chineses criaram as bases para o desenvolvimento econômico de Angola e a reconstrução do pós-guerra. “A cooperação entre Angola e China é proveitosa para os dois lados, e grandes projetos têm sido implementados continuamente com êxito, como demonstração e promoção da amizade entre os dois países”, declarou.

A Lobito Atlantic Railway prevê que vai triplicar o transporte de carga para 1,5 milhão de toneladas por ano até o quinto ano da concessão, e para 5 milhões de toneladas até o 20º ano.

A estatal que administra a ferrovia de Benguela continuará a operar o serviço de passageiros nas ferrovias que compartilhará com a Lobito Atlantic Railway.

O consórcio ocidental cobrirá cerca de US\$ 1,6 bilhão em custos de renovação e de equipamentos e recuperará seu investimento com receitas de frete, segundo Manuel Mota, vice-executivo-chefe da Mota-Engil. O governo angolano recebe US\$ 100 milhões adiantados mais uma série de royalties, que Mota espera que cheguem a US\$ 2 bilhões, sobre a receita de US\$ 10 bilhões no período da concessão.

Hoje, segundo Rolland, da Trafigura, os caminhões que transportam painéis de cobre da República Democrática do Congo precisam de um mês ou mais para chegar aos portos de Durban, na África do Sul, ou Dar es Salaam, na Tanzânia, e sofrem com o risco de sequestros e com as más condições das estradas. O consórcio assegura que, assim que a Lobito Atlantic Railway estiver em plena atividade e os trilhos do lado congolês da linha estiverem limpos, os minerais do cinturão do cobre do Congo chegarão à costa atlântica da África em apenas oito dias.

A perspectiva do governo Biden é de que o corredor ferroviário acabe por chegar à Tanzânia, na costa africana do Oceano Índico.

Nas negociações com seus equivalentes africanos, os diplomatas dos EUA enfatizam que, ao contrário do que aconteceu durante a Guerra Fria, Washington já não espera que os países africanos escolham um dos lados em uma competição pelo poder mundial.



Ainda assim, os EUA não têm vergonha de declarar que o projeto do Corredor de Lobito é uma vitória. “Este é um investimento regional que será um divisor de águas”, disse Biden em setembro.

De seu lado, Angola reluta em antagonizar abertamente a China, sua aliada e credora de longa data. “Estamos empenhados em manter essa relação estratégica”, disse o ministro D’Abreu. “Mas ainda temos nossos interesses.” (Tradução de Lilian Carmona e Sabino Ahumada)

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 24/01/2024*

## COM R\$ 8 BI EM DÍVIDAS, OSX ENTRA EM SUA SEGUNDA RECUPERAÇÃO

Porto do Açu Operações é maior credor individual, com cerca de R\$ 2 bilhões a receber

*Por Luísa Martins, Rodrigo Carro, Kariny Leal — De Brasília e do Rio*



**Empresa de construção naval é a única do antigo império do empresário Eike Batista e já passou por um processo de recuperação judicial entre 2013 e 2020 — Foto: Divulgação**

A 3ª Vara Empresarial do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ) deferiu nesta terça-feira (23) o novo pedido de recuperação judicial da empresa de construção naval OSX, a única do antigo império de Eike Batista ainda controlada pelo empresário. A dívida da companhia é estimada em R\$ 7,94 bilhões.

O juiz Luiz Alberto Carvalho Alves determinou a suspensão de execuções contra a OSX de créditos incluídos no novo processo de recuperação judicial, em especial a da dívida cobrada pela Porto do Açu Operações (PdA) a partir da extinção do acordo de suspensão de cobranças (“standstill”). Assinado originalmente em 2014, o acordo permitiu o adiamento no pagamento do aluguel devido pela OSX à PdA, administradora do Porto do Açu, até o ano passado.

O magistrado também determina aos credores - Porto do Açu Operações, Caixa Econômica Federal, Banco Votorantim e Banco Santander - que se abstenham de suspender o fornecimento de seus serviços, por serem considerados essenciais. Esses são os quatro maiores credores da OSX.

A decisão é válida enquanto perdurar o “stay period” - período durante o qual ficam suspensas ações e execuções contra a empresa em recuperação judicial - ou até a deliberação da assembleia geral de credores quanto à aprovação, ou não, do plano de recuperação judicial da OSX.

Só a Porto do Açu Operações - maior credor individual da companhia - tem cerca de R\$ 2 bilhões a receber, segundo apurou o Valor. Desse total, R\$ 403,3 milhões se referem a aluguéis atrasados. A OSX deve ainda R\$ 3,5 bilhões aos detentores de debêntures com vencimento em 20 anos e R\$ 1,8 bilhão referentes a empréstimos e financiamentos.

Na busca por um acordo voluntário, a OSX chegou a convocar seus principais credores para um processo de mediação em novembro do ano passado, junto à Câmara FGV de Mediação e Arbitragem. Foram realizadas reuniões em dezembro e em janeiro, mas as conversas foram interrompidas a partir da confirmação, no último sábado, de que a OSX havia entrado com novo pedido de recuperação judicial. O primeiro processo de recuperação da companhia se estendeu de 2013 a 2020.

***O principal ponto da recuperação judicial é a negociação com a PdA, da Prumo”***

*— Rodrigo Gallegos*

O que levou a OSX a pedir novamente a recuperação judicial foi a incapacidade de pagar os valores que devia à Porto do Açu, segundo fonte ligada ao caso. Existe uma tentativa de solucionar o

impasse por reuniões de mediação entre a empresa e os credores, mas que tem prazo para terminar em 31 de janeiro, destaca a fonte.

“Eles (OSX) acabaram ajuizando esse segundo pedido de recuperação judicial antes de a mediação, que eles mesmos pediram, fosse concluída. [Isso] nos pareceu uma estratégia contraditória”, afirmou uma segunda fonte, próxima aos credores, sob a condição de anonimato.

De acordo com a decisão do juiz Carvalho Alves, fica facultado à companhia e a seus credores o prosseguimento ou não do processo de mediação.

O advogado Bruno Calfat, que representa a OSX na recuperação judicial, afirmou que a decisão do TJ-RJ interpretou a legislação em sintonia com os tribunais superiores, prestigiando a preservação da empresa e o interesse coletivo.

Em nota, a OSX afirma que recebeu com otimismo o deferimento da recuperação judicial: “A companhia vem, portanto, buscando alternativas, se esforçando para equalizar suas obrigações financeiras e entende que a recuperação judicial é a medida mais adequada para dar continuidade ao seu processo de reestruturação. Ademais, a OSX entende que o mercado encontra-se aquecido e em expansão, contribuindo para melhores possibilidades de ganhos comerciais.”

Ainda em novembro do ano passado, a 3ª Vara Federal Empresarial do Rio de Janeiro determinou uma perícia na contabilidade da OSX após solicitação da Porto do Açú Operações. A PdA declarava que a OSX não havia apresentado documentos que mostrassem como pretendia se reerguer e voltar a ser operacional.

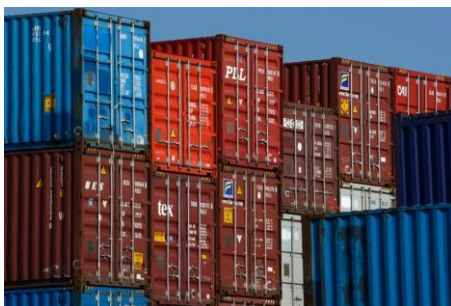
“O principal ponto da recuperação judicial é a negociação com a Porto do Açú Operações, da Prumo. É aí que devem gastar todos os esforços. Os dois lados vão tentar se proteger”, afirma o sócio da RGF Consultoria, Rodrigo Gallegos, acrescentando que a questão está ligada à capacidade de a empresa continuar a operar.

Na opinião da fonte próxima aos credores, o principal desafio que a empresa de Eike Batista terá ao longo dos próximos meses será demonstrar sua viabilidade econômica para conseguir a aprovação de um novo plano de recuperação judicial. “O valor de mercado da OSX [nesse instante] é de aproximadamente R\$ 14 milhões. E a companhia tem uma dívida de R\$ 8 bilhões”, questiona. A OSX terá 60 dias para apresentar seu novo plano de recuperação judicial. **(Colaborou Juliana Schincariol, do Rio)**

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 24/01/2024

## EXPORTAÇÕES DO JAPÃO SE RECUPERARAM EM DEZEMBRO, PUXADAS PELOS EMBARQUES DE AUTOMÓVEIS

As exportações aumentaram 9,8% em relação ao mesmo período de 2022, revertendo queda registrada em novembro  
Por Dow Jones — Tóquio



Containers na zona Portuária de Yokohama, no Japão — Foto: Akio Kon/Bloomberg

As exportações do Japão se recuperaram em dezembro de 2023, lideradas pelo crescimento nas remessas de automóveis, mostraram dados do Ministério das Finanças na noite desta terça-feira (23) — quarta-feira (24) pelo horário local.

As exportações aumentaram 9,8% em relação ao mesmo período de 2022, revertendo queda registrada em novembro.

Economistas consultados pelo provedor de dados FactSet esperavam que as exportações aumentassem 9,1%.

Os embarques para os EUA e a União Europeia lideraram o crescimento, aumentando 20,4% e 10,3%, respectivamente.

Além disso, um aumento nas remessas de automóveis e de equipamento para a fabricação de semicondutores desempenhou um papel fundamental no crescimento das exportações para a China e a Ásia. As exportações para a China e a Ásia aumentaram 9,6% e 3,0%, respectivamente, marcando o primeiro aumento em cerca de um ano.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 24/01/2024*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### ISENÇÃO PARA INVESTIMENTOS EM PORTOS CUSTARÁ ATÉ R\$ 5 BI

Regime especial foi prorrogado até 2028

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



A prorrogação até 2028 do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) custará de R\$ 4 bilhões a R\$ 5 bilhões, disse nesta terça-feira (23) o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Apenas neste ano, o governo deixará de arrecadar R\$ 2 bilhões, com o valor diminuindo nos anos seguintes.

O ministro apresentou a estimativa em solenidade de prorrogação do Reporto, no Ministério da Fazenda. Segundo Silvio Costa, o impacto deste ano já está previsto no Orçamento de 2024, sancionado nesta segunda-feira (22) pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

O Reporto prevê isenção para investimentos em modernização de portos e de ferrovias ligadas a portos nos seguintes tributos: Imposto de Importação, Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins).

Segundo o ministro dos Transportes, Renan Filho, esse incentivo fiscal é diferente dos outros porque aumenta a competitividade dos produtos brasileiros no exterior. Além disso, o benefício gera investimentos que mais do que compensam a renúncia fiscal. “Esse incentivo desonera investimento e garante mais competitividade para nossas exportações, que geram superávit de US\$ 100 bilhões na balança comercial”, disse Renan Filho. “Para cada real de incentivo, o setor produtivo investe R\$ 50”, declarou Renan Filho.

O ministro dos Transportes disse que existe “uma possibilidade muito viva” de incluir um tratamento diferenciado para investimentos em portos na regulamentação da reforma tributária, que será feita por meio de projetos de leis complementares neste ano. Isso garantiria a manutenção de um incentivo para os terminais portuários após 2028.

Silvio Costa lembrou que os portos movimentam 96% do comércio exterior brasileiro. Apenas no ano passado, acrescentou, o setor portuário investiu R\$ 10 bilhões.

### Haddad

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, defendeu a desoneração de investimentos e de exportações para garantir o desenvolvimento do país. “Dois pilares estão neste ato [a prorrogação do Reporto]: a desoneração de investimento e a desoneração de exportação. Não existe país que se desenvolva sem estímulo a investimento e a desoneração”, afirmou. “Sem estímulo ao investimento, ele não vai voltar, já que está em patamares muito aquém do nosso potencial”, acrescentou.

Segundo Haddad, a prorrogação do Reporto está em linha com as diretrizes da reforma tributária, que privilegia a desoneração do investimento, e com a política de desenvolvimento econômico e ambiental. “O objetivo é fazer o país crescer com sustentabilidade fiscal, social e ambiental. Esse é o tripé da nossa matriz de desenvolvimento, gerando emprego de qualidade, com bons salários, e respeitar o meio ambiente”, disse o ministro.

Haddad destacou que os investimentos realizados pelo governo federal em 2023 ultrapassaram os que foram realizados nos quatro anos anteriores. O valor dos investimentos federais no ano passado só será divulgado no fim deste mês, pelo Tesouro Nacional. O ministro ressaltou que os indicadores de qualidade de estradas e de cargas melhoraram. “Tivemos uma safra recorde no ano passado sem problemas logísticos, pois as coisas estão caminhando”, declarou.

A prorrogação do Reporto por cinco anos foi aprovada pelo Congresso em 22 de dezembro, num mutirão para votar projetos de interesse do governo. O incentivo para obras e compra de máquinas e equipamentos para portos existe desde 2004. Segundo a Associação Brasileira de Terminais Portuários, a prorrogação garante investimentos de R\$ 52 bilhões em terminais concedidos à iniciativa privada ou arrendados apenas em 2024 e 2025.

*Fonte: Agência Brasil - DF*

*Data: 24/01/2024*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### TRAÇANDO A ROTA PARA A DESCARBONIZAÇÃO DO SETOR DE NAVEGAÇÃO

*Por Gustavo Paschoa OPINIÃO 24/01/2024 - 17:03*



#### Arquivo/Divulgação

Em um mundo cada vez mais ligado à abordagem ESG, o meio ambiente frequentemente vem se tornando tema central em muitos negócios. A emissão de gases de efeito estufa (GEE) e a sua redução é pauta atual relevante. O transporte marítimo, por sua própria natureza, já é um modal mais sustentável e é responsável por movimentar mais de 80% do comércio internacional, e corresponde a 3% da emissão de gases de efeito estufa, incluindo o CO<sub>2</sub>, segundo dados da Organização Marítima Internacional

(OMI) e da Comissão Europeia.

A OMI estabeleceu a ambição de reduzir as emissões de carbono da navegação internacional em pelo menos 40% até 2030 e 70% até 2050 – em comparação aos níveis de 2008. Isso significa que há a necessidade de fazer uma transição, nas próximas décadas, em grande escala para tecnologias de emissão zero escalonáveis, gerando grandes mudanças no fornecimento de combustível e criando novas oportunidades para várias regiões geográficas.

Nesse sentido, há um grande foco mundial em combustíveis alternativos como o hidrogênio verde e a amônia. A indústria está buscando soluções para melhorar a eficiência energética dos navios com designs inovadores, e alguns até já estão experimentando barcos elétricos!



Aqui no Brasil, estamos bem posicionados para liderar as soluções sustentáveis, especialmente considerando nosso know-how em biocombustíveis de cana-de-açúcar e a possibilidade de infraestrutura portuária verde. Vejo que o país tem um grande potencial com biocombustíveis, tendo em vista o nosso conhecimento em etanol e biodiesel. O Gás Natural Liquefeito (GNL) também é uma opção interessante, considerando nossas reservas.

Vale ressaltar ainda o enorme potencial do hidrogênio verde com toda a nossa capacidade em energias renováveis, e o Complexo do Pecém, localizado na região metropolitana de Fortaleza, vem liderando esses esforços e segue em uma jornada para atrair investimentos para essa criação. A ideia é que o Ceará se transforme em um polo mundial de produção de hidrogênio verde, sendo uma alternativa limpa aos combustíveis fósseis.

A descarbonização marítima apresenta uma ampla gama de oportunidades relacionadas ao fornecimento desses combustíveis no mercado interno, podendo inclusive ser exportados para outros locais com menor potencial renovável. Nesse sentido, é importante adotar uma estratégia de descarbonização de combustíveis marítimos e sua infraestrutura de abastecimento, investindo pesado em pesquisa e desenvolvimento para termos melhores combustíveis e barcos mais eficientes, sem falar em políticas e incentivos para acelerar a adoção dessas soluções, treinando a nossa força de trabalho para acompanhar toda essa evolução.

O custo inicial é, sem dúvida, um grande desafio. Adotar novas tecnologias não é um investimento barato. Além disso, precisamos de uma infraestrutura robusta para esses novos combustíveis. E, não vamos esquecer, a aceitação da indústria e uma regulamentação consistente são essenciais.



Vejo o Brasil como líder em transporte marítimo sustentável, podendo atrair investimentos, expandir o mercado de biocombustíveis e hidrogênio e melhorar a qualidade do ar nas cidades portuárias. É uma situação em que todos ganham!

**Gustavo Paschoa é CEO da Norcoast**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/01/2024

## CANAL DE ACESSO DE RIO GRANDE E OUTROS 10 PROJETOS SÃO QUALIFICADOS NO PPI

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24/01/2024 - 12:03



### Arquivo/Divulgação

Instalações portuárias abrangem desde movimentação de granéis sólidos vegetais e minerais, carga geral, granéis líquidos até atividades de apoio logístico offshore

O governo qualificou 11 projetos do setor portuário no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI). O decreto, publicado nesta quarta-feira (24), inclui terminais em 6 estados, além da concessão do canal de acesso aquaviário do porto de Rio Grande (RS). As instalações abrangem desde movimentação de granéis sólidos vegetais e minerais, carga geral, granéis líquidos até atividades de apoio logístico offshore.

Um dos destaques entre as qualificações é a concessão do canal de acesso aquaviário do Porto de Rio Grande. Outro projeto qualificado para o PPI no Rio Grande do Sul é o terminal POA02, no porto organizado de Porto Alegre, que abrange a área de 21.151 metros quadrados, dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 013/2024  
Página 54 de 54  
Data: 24/01/2024  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

A lista também inclui projetos de quatro terminais no porto organizado de Recife (PE): REC04, que abrange a área de 9.667 m<sup>2</sup>, dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral; REC08, que abrange a área de 7.157 m<sup>2</sup>, dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido vegetal; REC09, que abrange a área de 7.760 m<sup>2</sup>, dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral; REC10, abrange a área de 4.462 m<sup>2</sup>, dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral.

Também foram qualificados dois terminais no porto organizado do Rio de Janeiro (RJ): RDJ10, que abrange a área de 15.600 m<sup>2</sup>, dedicado à movimentação e armazenagem de cargas gerais não containerizadas; e RDJ07, que abrange a área de 52.450 m<sup>2</sup>, dedicado à movimentação e armazenagem de carga geral e granel líquido — apoio logístico offshore.

Da região Norte, foram qualificados no PPI o terminal VDC29, no porto organizado de Vila do Conde (PA), que abrange área de 67.448 m<sup>2</sup>, dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, além do MCP03, no porto organizado de Santana (AP), que abrange a área de 11.677 m<sup>2</sup>, dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente soja e milho.

No Nordeste, foi qualificado o MAC15, no porto organizado de Maceió (AL), que abrange a área de 41.818 m<sup>2</sup>, dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente sal. O decreto com as 11 qualificações no PPI, assinado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva entrou em vigor a partir da publicação.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 24/01/2024*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPIING.COM](http://MERCOSHIPPIING.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: 24/01/2024*