

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 051/2024  
Data: 29/05/2024



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
USINA HIDRELÉTRICA QUE FORNECE ENERGIA AO PORTO DE SANTOS TERÁ EDITAL DE CONCESSÃO EM JUNHO .....	4
PREFEITO DE CUBATÃO NÃO QUER PÁTIO PARA CAMINHÕES .....	5
TRANSFERÊNCIA DE TERRENOS DE MARINHA OFERECE RISCO À EXPANSÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS, DIZ ENTIDADE.....	6
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....</b>	<b>7</b>
AGÊNCIA APRESENTA PROJETO DO RIO MADEIRA PARA POSSÍVEIS INVESTIDORES.....	7
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF .....</b>	<b>8</b>
TRANSPARÊNCIA - EM SÃO PAULO, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ABRE DIÁLOGO PARA PLANEJAR OS RUMOS DOS SISTEMAS RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO DO PAÍS.....	8
MINISTRO DOS TRANSPORTES FALA SOBRE DESAFIOS DO SETOR DE TRANSPORTES EM EVENTO NA CAPITAL PAULISTA .....	9
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>9</b>
EDITORIAL – OFICIAIS DE MARINHA MERCANTE: UMA LACUNA A SER COMBATIDA .....	9
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	10
<i>Rodovias do RS serão liberadas em 20 dias, diz Renan Filho.....</i>	<i>10</i>
NAVEGAÇÃO - ESTUDO APONTA FALTA DE 4 MIL PROFISSIONAIS DE CABOTAGEM ATÉ 2030 .....	11
NACIONAL - MULTILOG CHEGA AOS 28 ANOS COMEMORANDO NOVO PORTO SECO NO PR .....	12
NACIONAL - GRANEL QUÍMICA COMPLETA 50 ANOS E MIRA OITAVO TERMINAL .....	13
NACIONAL - LULA SANCIONA PROGRAMA DE DEPRECIÇÃO ACELERADA .....	14
REGIÃO SUDESTE - RUMO ASSINA NOVO ADITIVO A CONTRATO DE CONCESSÃO DA MALHA PAULISTA .....	15
REGIÃO SUDESTE - EM VISITA, APS SE INSPIRA EM SOLUÇÕES E OPERAÇÕES DO PORTO DE BARCELONA .....	15
REGIÃO SUDESTE - SOPESP REALIZA CAMPANHA PARA INCENTIVAR DOAÇÃO DE SANGUE .....	16
NACIONAL - UNIVERSIDADES FECHAM PRÉ-ACORDO EM FÓRUM DO MARANHÃO EXPORT .....	17
<b>BAHIA ECONÔMICA - BA .....</b>	<b>18</b>
CÂMARA APROVA DECRETO QUE REDUZ EXIGÊNCIAS PARA ARMAS DE FOGO.....	18
BA-099 DEVE RECEBER MAIS DE 118 MIL VEÍCULOS DURANTE O FERIADÃO DE CORPUS CHRISTI .....	19
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>20</b>
SUPERAVIT BRASILEIRO CHEGA A US\$ 34,6 BI DE JANEIRO À QUARTA SEMANA DE MAIO .....	20
EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR A GRANEL PELOS PORTOS PARANAENSES CRESCE 119% .....	20
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>21</b>
CÂMARA APROVA FIM DA ISENÇÃO DE IMPOSTO PARA IMPORTADOS DE ATÉ US\$ 50: TAXA SERÁ DE 20% .....	21
DÍVIDA BRUTA DO PAÍS SOBE A 76% DO PIB EM ABRIL, MAIOR NÍVEL EM DOIS ANOS .....	23
LIRA PROMETE VOTAR REFORMA TRIBUTÁRIA ANTES DO RECESSO .....	24
PLANO DE EXPANSÃO GLOBAL: NAVIO DA BYD QUE LEVA ATÉ 7.500 CARROS CHEGA AO BRASIL PELA PRIMEIRA VEZ.....	25
PRIVATIZAÇÃO' DE PRAIAS: PROPOSTA DEBATIDA NO SENADO PODE AFETAR PELO MENOS 521 MIL PROPRIEDADES.....	26
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>27</b>
PETROBRAS: PRATES REBATE ACUSAÇÃO DE DEMORA NA ENTREGA DE PROJETOS DURANTE SUA GESTÃO .....	28
'JABUTI' INSERIDO NO MOVER ALTERA REGRAS DE CONTEÚDO LOCAL NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS .....	29
SENADO ADIA VOTAÇÃO DO MOVER E DA TAXAÇÃO DE IMPORTADOS DE ATÉ US\$ 50 PARA A SEMANA QUE VEM.....	30
EMPRESAS GAÚCHAS TERÃO NOVA LINHA DE CRÉDITO DE R\$ 15 BILHÕES DO BNDES, ANUNCIA GOVERNO.....	31
SERTRADING, MAIOR TRADING DO PAÍS, CHEGA A R\$ 12 BI DE RECEITA E QUER DISPUTAR CONCESSÕES PORTUÁRIAS.....	32
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>34</b>
OBRAS PROMETEM AMPLIAR ESCOAMENTO DE CARGAS PELOS TERMINAIS MARÍTIMOS .....	34
AVANÇO DO 5G ABRE ESPAÇO PARA NOVOS HUBS LOGÍSTICOS NO INTERIOR .....	36
CCJ DO SENADO APROVA PROJETO QUE AMPLIA ESCOPO DA EMBRATUR.....	37
AMARRAS AO INVESTIMENTO.....	38
ESTADOS BUSCAM INVESTIDOR COM ATRATIVOS LOGÍSTICOS .....	40
LEILÃO DE 4 HIDROVIAS DEVE COMEÇAR PELO RIO MADEIRA.....	41
CUSTO LOGÍSTICO RETIRA COMPETITIVIDADE DO AGRO .....	43
CONCESSÕES INOVAM PARA MELHORAR SERVIÇOS AOS USUÁRIOS .....	44
MESMO APÓS APORTE DA UNIÃO, BNB ESTUDA POSSIBILIDADE DE 'FOLLOW-ON' .....	46
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>47</b>
PORTO CENTRAL E GRUPO EUROPEU AVALIAM ESTALEIRO DE RECICLAGEM.....	47



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 051/2024  
Página 3 de 48  
Data: 29/05/2024  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

<b>MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>48</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM .....	48



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### USINA HIDRELÉTRICA QUE FORNECE ENERGIA AO PORTO DE SANTOS TERÁ EDITAL DE CONCESSÃO EM JUNHO

Unidade está prevista para produção de hidrogênio verde

Por Bárbara Farias



*Modificado em 28 de maio de 2024 às 14:31 Usina Hidrelétrica de Itatinga, localizada em Bertioga, poderá ter gestão privada e receber investimentos (Vanessa Rodrigues/AT)*

A Autoridade Portuária de Santos (APS) publicará, em junho, o edital de chamamento público para empresas interessadas em gerir e explorar a Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga, que fornece energia elétrica para o cais santista. A concessão será por meio de parceria público-privada (PPP) para exploração de um complexo turístico e de hotelaria no local,

além da modernização da usina e instalação de um parque de produção de hidrogênio verde como contrapartida.

O presidente da APS, Anderson Pomini, já havia anunciado o plano de conceder à gestão da Usina de Itatinga à iniciativa privada por meio de uma PPP em julho do ano passado, para exploração turística do local, e, também, para investimentos na modernização da usina a fim de potencializar e ampliar a capacidade de geração de energia elétrica, a troca dos fios de alta tensão que chegam até o Porto de Santos e a produção de hidrogênio verde.

A medida, segundo ele, vai ao encontro da política de descarbonização da empresa pública que administra o maior ativo portuário de comércio exterior do Hemisfério Sul. “As nossas premissas são geração de energia renovável para o Porto de Santos, ou seja, uma das pautas principais já era a descarbonização”.

Sobre a concessão da usina, Anderson Pomini explica que vai preparar a área para que receba turistas e gerar energia renovável para o Porto de Santos, “principalmente, para (atender) os navios que mais poluem, que são as dragas, os de passageiros e os rebocadores”, detalha o presidente da APS.

O investimento previsto para a planta de hidrogênio verde é estimado em R\$ 500 milhões pela estatal.

#### **A usina**

A usina é capaz de produzir até 15 megawatts por hora de energia elétrica, abastecendo a sede administrativa do Porto de Santos em 99% e mais 10 terminais arrendatários em 35%.

O acesso à Itatinga é por lancha, navegando pelo Canal de Bertioga. A viagem dura aproximadamente uma hora e meia. Chegando à Bertioga, o acesso ao complexo da usina ocorre por meio de bondes da década de 1920, que fazem um percurso de 7,5 km. A viagem dura cerca de 25 minutos.

A propriedade, localizada na Serra do Mar, já foi a Fazenda Pelaes, adquirida pela Companhia Docas de Santos (CDS) em 1903.

Apenas três anos depois, a CDS deu início à construção da Usina de Itatinga, que foi inaugurada em 10 de outubro de 1910. O complexo possui ainda uma vila completa com casas residenciais de

madeira que, no passado, já abrigaram 70 famílias de trabalhadores. Hoje, são sete. Há ainda uma escola, um posto médico e um cinema que estão desativados e a Capela de Nossa Senhora da Conceição, erguida em 1942.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 29/05/2024

## PREFEITO DE CUBATÃO NÃO QUER PÁTIO PARA CAMINHÕES

Ademário Oliveira cita impactos que podem ser trazidos à cidade

Por *Bárbara Farias 28*



*Modificado em 28 de maio de 2024 às 10:48 Prefeito de Cubatão, Ademário Oliveira, fala em impactos gerados no deslocamento da população (Carlos Nogueira/Arquivo AT)*

A instalação de um pátio de caminhões na área conhecida como Ilha do Tatu, ao lado do viaduto Mario Covas, em Cubatão, poderá impactar o deslocamento de mais de 60 mil pessoas, alertou o prefeito Ademário Oliveira (PSDB) ao saber sobre o chamamento público que a Autoridade Portuária de Santos (APS) pretende lançar nos próximos dias.

Conforme A Tribuna noticiou na última sexta-feira, trata-se da concessão de uma área de 530 mil metros quadrados (m<sup>2</sup>), com contrapartida de 100 mil m<sup>2</sup> destinados a estacionamento público com 800 vagas para caminhões. A cessão do terreno, que é da União, será por parceria público-privada (PPP).

Mas, se no entendimento da APS o pátio soluciona o déficit de vagas para veículos pesados, para o prefeito de Cubatão representa a piora do gargalo no acesso aos bairros próximos.

“Sou veementemente contra trazer caminhões para a área urbana. Mais de 60 mil pessoas, que moram na Ilha Caraguatá, Jardim Casqueiro, Parque São Luís e Vila dos Pescadores serão diretamente afetadas”, diz Oliveira. “É uma imposição e nós não vamos aceitar isso. Os municípios ainda têm soberania dentro do Pacto Federativo”, protesta o prefeito.

Ele afirma, ainda, que não foi procurado pela APS para tratar do assunto. “Não dá para o Governo Federal discutir um projeto sem sequer dialogar. Como é que se pensa em um pátio sem discutir os efeitos colaterais, sem discutir do ponto de vista logístico e dos gargalos? Como é que se pensa em travar uma cidade com a intenção de modernizar outra (Santos)?”, questiona.

O prefeito ressalta que o Plano Diretor do Município classifica a área como “extensão urbana comercial” e que cerca de 15 mil pessoas residentes nos Bolsões 7,8 e 9, no Jardim Casqueiro, utilizam a interligação das rodovias Anchieta e Imigrantes como acesso ao bairro, que fica próximo à área.

Os questionamentos do prefeito foram encaminhados pela Reportagem à APS, que respondeu em nota. Disse que a área conhecida como Ilha do Tatu, em Cubatão, foi incluída na poligonal do Porto de Santos. “A implementação de um estacionamento rotativo é uma necessidade premente do Porto e permitirá investimentos na acessibilidade de cargas rodoviárias que é um dos objetivos estratégicos da APS”.

A gestora do complexo portuário santista informa ainda que “dentro da relação Porto-Cidades, qualquer iniciativa que impacte o cotidiano do cidadão será debatida com os interessados, sejam eles usuários e clientes do Porto, moradores do entorno, sociedade civil organizada, prefeituras e câmaras municipais”.

### Audiência pública

A APS informa que mais esclarecimentos sobre a área serão apresentados durante a audiência pública no dia 13 de junho e em outras que ocorrerão, todas na sede da gestora do Porto. “A APS realizará uma série de audiências públicas em junho, sendo que a primeira, no dia 13, irá debater a poligonal do Porto e, conseqüentemente, a área a ser licitada”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 29/05/2024*

## TRANSFERÊNCIA DE TERRENOS DE MARINHA OFERECE RISCO À EXPANSÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS, DIZ ENTIDADE

ATP cita impactos que PEC aprovada na Câmara pode trazer

*Por ATribuna.com.br*



*Modificado em 29 de maio de 2024 às 12:34 Imóveis em área de marinha, como na orla de Santos, pagam taxas de foro, ocupação e laudêmio (Alberto Marques/Arquivo AT)*

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) avalia que a eventual aprovação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 3/2022 pode não só trazer insegurança jurídica para o setor como também onerá-lo, gerando riscos à operação. A proposta, que transfere os chamados terrenos de marinha a estados, municípios e particulares, já foi aprovada pela Câmara Federal. Na segunda-feira, foi tema de audiência pública na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado Federal, onde será votada, ainda sem data certa.

### Explicação

Durante a audiência, a gerente técnica da ATP, Ana Paula Gadotti, disse que os terrenos de marinha são diretamente ligados aos portos, porque é por meio deles que a operação acontece. A privatização dessas áreas, diz ela, pode comprometer ou inviabilizar a expansão das instalações dos TUPs.

“O terminal portuário não poderá, por exemplo, fazer uma expansão. Ficará limitado, confinado no seu terreno. Se ele olhar para o lado e não tiver espaço para expandir ou receber carga, para poder movimentar e criar novos berços, novos cais para receber navios maiores, para fazer maior movimentação”, afirmou Ana Paula.

### O que são

Os terrenos de marinha são as áreas situadas na costa marítima que contornam as praias, ilhas, as margens dos rios e das lagoas, em faixa de 33 metros medidos a partir da posição de maré cheia (média) de 1831.

O foro é pago à União pelo domínio do imóvel, em 0,6% do valor do bem. A taxa de ocupação refere-se a um direito precário sob um imóvel, equivalente a 2% do terreno. Já o laudêmio é 5% pago pela transferência onerosa do domínio útil (ou seja, na hora da venda).

A PEC estabelece que a transferência desses terrenos seja feita mediante pagamento para ocupantes particulares e gratuitamente, se ocupados por estados, municípios e concessionários de serviços públicos.

A gerente técnica da ATP destacou, ainda, outros pontos relevantes que podem impactar o setor que é crucial para a economia do País, já que só os associados da ATP representam 66% de toda a movimentação de cargas, entre commodities minerais, agrícolas, produtos siderúrgicos etc.

“O fato também de (a proposta) não mencionar uma base financeira e não prever uma limitação do valor e até da área, que pode chegar a 100%, também pode possibilitar um incentivo à prática de preços abusivos. Porque se os terrenos forem passados para municípios, estados e as

concessionárias públicas que já operam, nós, privados, que operamos mediante autorização, seremos impactados e teremos que adquirir terrenos de outros particulares”.

### Investimentos travados

Em relação aos futuros empreendimentos, ela observou que, se houver a aprovação da PEC, a União será impedida de dispor de novas áreas para esses negócios, o que causará engessamento.

Ao final da exposição, a gerente técnica colocou a ATP à disposição para colaborar com o aperfeiçoamento da proposição legislativa. Originário da Câmara dos Deputados, o texto da PEC 3/2022 foi aprovado em fevereiro de 2022 pelos deputados federais e agora está sob análise dos senadores.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 29/05/2024*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### AGÊNCIA APRESENTA PROJETO DO RIO MADEIRA PARA POSSÍVEIS INVESTIDORES

Detalhes sobre o projeto de concessão foram apresentados, nesta terça-feira (28)



Brasília, 28/05/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) apresentou, nesta terça-feira (28), os detalhes do projeto de concessão do Rio Madeira para possíveis investidores. Esse é um dos empreendimentos considerados prioritários pela Agência.

Com a concessão, ficou pré-definido que somente será feita a cobrança de tarifa para a movimentação de cargas quando a concessionária começar a prestar o serviço. Em relação ao transporte de passageiros não haverá cobrança de tarifa.

A previsão de investimento para a hidrovia é de R\$ 109 milhões. O contrato de concessão será de 12 anos, com possibilidade de prorrogação do prazo por igual período.

A expectativa é que o Rio Madeira transporte 400 mil passageiros ao ano já em 2026. Além disso, essa via também é fundamental para o escoamento de grãos produzidos em Rondônia e no Noroeste e Sudoeste do Mato Grosso, via BR-364.

A reunião foi conduzida pelo relator do projeto de concessão, Wilson Lima Filho. Além dele, estavam presentes os diretores Caio Farias e Alber Vasconcelos.

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

*Fone: (61) 2029-6520*

*FAX: (61) 2029-6517*

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

*Data: 29/05/2024*

### GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

## TRANSPARÊNCIA - EM SÃO PAULO, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ABRE DIÁLOGO PARA PLANEJAR OS RUMOS DOS SISTEMAS RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO DO PAÍS

Evento ouviu a sociedade, pesquisadores e concessionárias sobre melhorias nos modais durante os próximos anos



*Secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, destaca necessidade de participação popular - FOTO: Filipe Albuquerque/MT*

Pensar como a infraestrutura de transportes pode contribuir para a reindustrialização e o desenvolvimento do Brasil. Discutir como o setor pode crescer de maneira lucrativa e também sustentável. Esses foram alguns dos temas debatidos nesta terça-feira (28), em São Paulo, durante a audiência pública realizada pelo Ministério dos Transportes (MT).

Durante o evento, a sociedade, acadêmicos e representantes das maiores concessionárias que atuam no país, puderam contribuir com sugestões para a elaboração dos Planos Setoriais Rodoviário e Ferroviário.

O secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, destaca a importância do debate, que ocorreu na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

“A participação do público de modo geral é fundamental para que as ações da pasta ocorram em consonância com as demandas da população”, destacou Santoro.

Os Planos Setoriais Ferroviário e Rodoviário integram o Planejamento Integrado de Transportes (PIT) e têm por objetivo formar uma carteira de empreendimentos relevantes ao setor em um horizonte de até 2035.

Além de Santoro, conduziram também o evento a subsecretária de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes, Gabriela Avelino; o diretor de Planejamento da Infra S.A., Cristiano Della Giustina; George Lavor, coordenador de Planos da Infra S.A.; e o diretor do Departamento de Infraestrutura da Fiesp, Júlio Ramundo.

“Entendemos que o planejamento e a execução de um plano de logística de longo prazo são fundamentais para o processo de reindustrialização e retomada do desenvolvimento do país”, disse Ramundo.

### Próximos passos

Todas as sugestões e contribuições serão analisadas pelo Ministério dos Transportes, que segue à disposição para ouvir todos os setores interessados. “Agora vamos seguir para a fase complementar: receber sugestões pelas redes sociais e através de e-mail. Também estamos abertos para fazer reuniões bilaterais de qualquer entidade ou empresa que queira colaborar de forma segmentada”, acrescentou o secretário-executivo George Santoro.

### Como participar

O documento permanece aberto à consulta pública até o dia 22 de junho, por meio da plataforma Participa + Brasil pelos links:

<https://www.gov.br/participamaisbrasil/pstf>  
<https://www.gov.br/participamaisbrasil/pstr>.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF  
Data: 29/05/2024

## MINISTRO DOS TRANSPORTES FALA SOBRE DESAFIOS DO SETOR DE TRANSPORTES EM EVENTO NA CAPITAL PAULISTA

Renan Filho fez discurso de abertura do Summit Mobilidade 2024 e abordou transporte de cargas, mobilidade urbana em grandes cidades e obras no Rio Grande do Sul



*Ministro Renan Filho discursando para plateia qualificada do setor de transportes no Summit Mobilidade 2024 - FOTO: Marcio Ferreira/MT*

Perspectivas da mobilidade: soluções sustentáveis e eficientes para o futuro das áreas urbanas. Esse foi o tema do Summit Mobilidade 2024, realizado nesta terça-feira (28), na capital do estado de São Paulo. O ministro dos Transportes, Renan Filho, fez o discurso de abertura do evento.

Renan destacou as dimensões continentais do Brasil e o crescimento das grandes cidades com a dinâmica de deslocamento das regiões periféricas ao centro - uma das questões que dificultam a mobilidade urbana. Outro ponto abordado foi a mudança de eixo no transporte de cargas no país. “Há 50 anos, a gente via que o centro gravitacional da nossa produção era muito próximo do estado do Rio Grande do Sul. Hoje, esse centro se deslocou para as proximidades do Mato Grosso, principalmente em carga, o que obriga ao arrastamento da infraestrutura para o escoamento da produção”, disse o ministro.

O secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, também esteve presente e ele acompanhou os painéis de debate sobre a importância da relação entre trânsito, mobilidade e a segurança viária

### Summit Mobilidade 2024

O evento é uma realização do conglomerado de comunicação Grupo Estado, do qual fazem parte o Estadão e o Mobilidade Estadão, e teve o apoio de empresas parceiras. O objetivo é discutir diversos temas como desafios do transporte público.

Além da comitiva do Ministério dos Transportes, o fórum de discussão também contou com a participação de especialistas do setor e de autoridades, como Clarisse Cunha Linke (diretora executiva do Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento – ITDP Brasil); Joubert Flores (presidente do Conselho da ANPTrilhos); Cristina Albuquerque (diretora de Eletromobilidade global da WRI); Letícia Sabino (diretora-presidente do Instituto Caminhabilidade), entre outros

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF  
Data: 29/05/2024

# BE NEWS

## BE NEWS – BRASIL EXPORT

### EDITORIAL – OFICIAIS DE MARINHA MERCANTE: UMA LACUNA A SER COMBATIDA

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

O recente estudo desenvolvido pela Fundação Vanzolini e pelo Centro de Inovação em Logística e Infraestrutura Portuária (Cilip) da Universidade de São Paulo (USP), em parceria com a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), evidencia uma preocupante lacuna na formação de oficiais da Marinha Mercante para navegação e cabotagem. Com a projeção de um déficit de até 4 mil profissionais até



2030, o Brasil enfrenta um desafio estratégico que, se não for abordado de maneira eficaz, poderá comprometer significativamente o desenvolvimento e a competitividade do setor marítimo.

A cabotagem, essencial para a logística de cargas no País, e a navegação de apoio marítimo, crucial para projetos como as futuras usinas eólicas offshore, dependem de uma força de trabalho qualificada. O déficit de oficiais aptos a operar nas águas brasileiras não é apenas um obstáculo operacional, mas um gargalo que pode afetar diretamente a qualidade e a continuidade dos serviços prestados. A falta de profissionais qualificados tem o potencial de inviabilizar operações e causar prejuízos econômicos consideráveis.

A solução proposta pelo estudo é clara: é imperativo aumentar de forma contínua e linear o número de ingressantes nas escolas de formação de oficiais da Marinha Mercante, independentemente das oscilações econômicas que possam impactar a demanda. A Marinha do Brasil, por meio de suas escolas de Formação de Oficiais de Marinha Mercante (Efomm) – o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro, e o Centro de Instrução Braz de Aguiar (Ciaba), em Belém – precisa se preparar para atender a essa demanda crescente. O planejamento dos armadores, que considera o médio e longo prazo, não pode ser prejudicado por uma formação insuficiente de profissionais.

Além do aumento no número de vagas, é fundamental que o currículo e o preparo dos oficiais sejam atualizados e aprimorados. As novas tecnologias e as exigências específicas das embarcações modernas requerem um nível de especialização que atualmente não é plenamente contemplado na formação oferecida. A inclusão de novas disciplinas e o foco em especializações relevantes são passos necessários para garantir que os novos oficiais estejam prontos para enfrentar os desafios contemporâneos do setor.

A necessidade de um esforço conjunto entre o poder público e o setor privado é urgente. Incentivar a formação de profissionais de navegação deve ser uma prioridade estratégica, com políticas públicas que facilitem o acesso à educação e capacitação, além de incentivos para que os jovens considerem a carreira marítima como uma opção viável e atrativa. O alto índice de evasão de oficiais e a proximidade da aposentadoria de muitos profissionais experientes acentuam ainda mais a necessidade de uma ação rápida e eficaz.

Em suma, garantir a formação adequada de oficiais da Marinha é essencial não apenas para manter a eficiência e a qualidade das operações marítimas, mas também para fortalecer a economia brasileira. A integração de novos profissionais bem-preparados no mercado permitirá que o Brasil continue a expandir sua logística de cabotagem e apoio marítimo, aproveitando plenamente seu potencial e consolidando sua posição no comércio internacional. É uma questão de planejamento estratégico e investimento no futuro do País.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 29/05/2024*

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

### **RODOVIAS DO RS SERÃO LIBERADAS EM 20 DIAS, DIZ RENAN FILHO**

#### **Contagem regressiva 1**

Os últimos dez pontos de bloqueio em rodovias federais no Rio Grande do Sul devem ser liberados em 20 dias. E a reconstrução das pontes destruídas deve terminar em seis meses. Os prazos foram anunciados pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, ao fazer um balanço das ações da pasta no estado gaúcho, atingido intensamente por fortes chuvas e consequentes inundações nas últimas semanas. Essas obras vão consumir R\$ 1,2 bilhão dos recursos liberados pelo Governo Federal para o socorro à região.

#### **Contagem regressiva 2**

As chuvas que atingiram o estado – e levaram às enchentes recordes – afetaram a malha rodoviária local. Ao menos 120 pontos de rodovias federais chegaram a ter bloqueios totais ou parciais. Os casos mais críticos envolveram a destruição de duas pontes nas rodovias BR-116 sobre o Rio Caí, próximo à cidade de Caxias do Sul, e na BR-287 sobre o Rio Toropi, em Santa Maria.

### Contagem regressiva 3

“A gente espera nesses próximos 20 dias estar sem nenhum ponto de interrupção, apenas as duas pontes. Provavelmente precisaremos instalar uma ponte provisória para permitir a travessia do rio enquanto reconstruímos as pontes. A reconstrução definitiva vai durar seis meses, porque, para reconstruir, precisa de tempo”, disse Renan Filho.

### Hidrovia 1

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apresentou, nesta terça-feira, dia 28, os detalhes do projeto de concessão do Rio Madeira para possíveis investidores. Esse é um dos empreendimentos considerados prioritários pelo órgão. Ficou pré-definido que, após a concessão, somente será feita a cobrança de tarifa para a movimentação de cargas quando a concessionária começar a prestar o serviço. Em relação ao transporte de passageiros, não haverá cobrança de tarifa.

### Hidrovia 2

A previsão de investimento na Hidrovia do Madeira é de R\$ 109 milhões. O contrato de concessão será de 12 anos, com possibilidade de prorrogação do prazo por igual período. A expectativa é que o Rio Madeira transporte 400 mil passageiros ao ano já em 2026. Além disso, essa via também é fundamental para o escoamento de grãos produzidos em Rondônia e no Noroeste e Sudoeste do Mato Grosso, via BR-364.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2024

## NAVEGAÇÃO - ESTUDO APONTA FALTA DE 4 MIL PROFISSIONAIS DE CABOTAGEM ATÉ 2030

Falta de profissionais pode trazer dificuldades e prejuízos à qualidade das operações marítimas, diz a pesquisa

Por JÚNIOR BATISTA [junior.basta@redenenews.com.br](mailto:junior.basta@redenenews.com.br)



*O estudo indica que uma das soluções para o déficit de oficiais da Marinha seria um aumento do número de ingressantes nas escolas de formação de forma perene e linear*

Um estudo desenvolvido pela Fundação Vanzolini e pelo Centro de Inovação em Logística e Infraestrutura Portuária da USP (CILIP), em parceria com a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC) e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA), aponta que o déficit

de oficiais da Marinha para navegação e cabotagem pode ser de até 4 mil até 2030.

O estudo indica que uma das soluções seria um aumento do número de ingressantes nas escolas de formação de forma perene e linear, independentemente das dinâmicas de mercado que possam vir a impactar uma demanda, uma vez que o planejamento dos armadores considera o médio e longo prazo, e lidar com a possível falta de profissionais impacta diretamente nesse planejamento e, portanto, afeta o mercado de maneira geral.

Em nota, a ABAC disse que a pesquisa torna-se um alerta para os armadores brasileiros, sejam os de apoio marítimo, sejam os de cabotagem, pois a falta de profissionais pode trazer dificuldades e prejuízos significativos para a qualidade dos serviços marítimos ou até inviabilizar suas operações.

No Brasil, a formação dos Oficiais de Marinha Mercante é de responsabilidade da Marinha, que seleciona e prepara os candidatos em suas Escolas de Formação de Oficiais de Marinha Mercante (EFOMM), o CIAGA (Rio de Janeiro – RJ) e o CIABA (Belém – PA).

Segundo o estudo, ao longo do tempo, o número de vagas oferecidas pela Marinha nestas escolas tem variado em função da situação econômica do setor, o que traz problemas de oferta de oficiais em períodos de crescimento econômico – existe um intervalo entre o ingresso dos candidatos nas Escolas e a formação deles.

De acordo com o professor João Ferreira Netto, coordenador do estudo, “é muito comum os profissionais passarem os primeiros anos depois de formado se especializando em algum tipo de operação, o que os leva a demorarem cerca de cinco anos para estarem disponíveis no mercado”, conclui.

A avaliação da (in)disponibilidade de Oficiais aptos a trabalhar em águas brasileiras considerou projeções até 2030. O levantamento levou em consideração entrevistas com os próprios armadores, Oficiais da Marinha, com o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR) e com a Diretoria de Portos e Costas (DPC), além de informações relacionadas aos futuros projetos de instalação de usinas eólicas offshore no país.

Até janeiro deste ano, segundo a pesquisa, foram verificados 96 pedidos de licenciamento ambiental para projetos desse tipo junto ao IBAMA, e espera-se que isso traga impactos à demanda por embarcações, especialmente as de apoio marítimo.

A pesquisa observou que, para atender à frota dos armadores brasileiros, considerando seus planos de expansão e projeções otimistas, realistas e pessimistas, a Marinha do Brasil deveria se preparar para formar pelo menos mais 4.000 oficiais até o ano de 2030, sendo que, dependendo da dinâmica econômica, o déficit pode ser ainda maior.

Os índices podem ser preocupantes, também, por conta dos altos índices de evasão de oficiais e o elevado número de profissionais na faixa dos 50 e 60 anos de idade, o que projeta uma tendência para muitas aposentadorias nos próximos anos.

Também foi identificado, através de conversas dos professores envolvidos no estudo com representantes do Sindmar e outros profissionais do setor, que o currículo e o preparo dos oficiais devem ser mais bem desenvolvidos, considerando, entre outras coisas, novas tecnologias e o fato de que muitas embarcações em operação no Brasil requerem especialização dos profissionais.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 29/05/2024**

## **NACIONAL - MULTILOG CHEGA AOS 28 ANOS COMEMORANDO NOVO PORTO SECO NO PR**

Empresa de logística investiu R\$ 500 milhões em nova unidade, em Foz do Iguaçu, com mais de 189 mil m<sup>2</sup>

Por **JÚNIOR BATISTA** [junior.basta@redenenews.com.br](mailto:junior.basta@redenenews.com.br)



**A Multilog investiu R\$ 500 milhões no maior porto seco da América Latina, em Foz do Iguaçu. Com área de 189 mil m<sup>2</sup>, o espaço possui 2 mil m<sup>2</sup> de armazéns alfandegados. Foto: Divulgação/Multilog**

Empresa voltada à prestação de serviços de logística integrada, a Multilog completa 28 anos na quarta-feira, dia 29, comemorando os R\$ 500 milhões em investimentos no maior porto seco da América Latina, em Foz do Iguaçu (PR). Com área de 189 mil m<sup>2</sup>, o espaço possui 2 mil m<sup>2</sup> de armazéns alfandegados e representa o grande último investimento da

empresa, que possui outros portos secos, a exemplo de Barueri (SP), Uruguaiana (RS), Jaguarão (RS) e Santana do Livramento (RS).

Com a nova infraestrutura, a empresa expande suas instalações para acomodar mais caminhões, especialmente para atender à demanda do setor agrícola do oeste do Paraná, região reconhecida por sua robusta produção de grãos e carnes, entre outros produtos.

De acordo com a empresa, a estrutura é segura, possui sistema integrado com o Siscomex, com os órgãos anuentes e com a cadeia logística, agilizando principalmente a liberação de cargas sobre rodas, tendo a entrada para veículos liberada 24h. Além disso, é o único Porto Seco do Brasil a oferecer Operação Noturna de Grãos a granel, também contando com a habilitação ER MAPA, permitindo a realização de novas inspeções das cargas de alimento de origem animal diretamente no ponto de entrada do país.

Os investimentos fazem parte de uma série de medidas para expandir as ações da Multilog pelo País. No ano passado, o presidente da empresa, Djalma Vilela, explicou ao BE News os planos de expansão, que incluíram novas unidades, como a de Alphaville, em São Paulo.

“Fizemos um investimento de R\$ 12 milhões, que proporcionou à companhia uma estrutura completa de armazéns alfandegados e centros de distribuição com ambiente de temperatura controlada, localizados estrategicamente na Região Metropolitana de São Paulo”, explicou ele, à época.

Segundo o presidente, a Multilog quer cada vez mais se firmar como uma empresa de infraestrutura e logística com unidades próximas a alguns dos portos e aeroportos mais movimentados do Brasil. Em termos de diversificação, a empresa já atua no modelo de logística integrada, focada em três pilares: armazéns alfandegados, centros de distribuição e transportes.

“O que nos diferencia de muitas empresas do mercado é que atuamos realmente de ponta a ponta, podendo dar ainda suporte para processos de entrepostos de importação ou outros regimes aduaneiros necessários conforme cada cliente, pois somos uma empresa com certificação OEA (Operador Econômico Autorizado). A certificação nos facilita nas questões burocráticas e nas remoções de cargas ainda não nacionalizadas, dando agilidade a todo o processo”, contou ele ao BE News.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/05/2024**

## NACIONAL - GRANEL QUÍMICA COMPLETA 50 ANOS E MIRA OITAVO TERMINAL

Futuro empreendimento no Centro-Oeste visa atender alta demanda da região impulsionada pelo agro

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



**Lançamento da pedra fundamental do terminal da Granel Química, em Santa Helena de Goiás: unidade terá plataformas para carga e descarga nos modais ferroviário e rodoviário (Foto: Divulgação/Prefeitura de Santa Helena de Goiás)**

A Granel Química, empresa associada ao Grupo Odjfell, uma das líderes em armazenamento e movimentação de graneis líquidos no Brasil, completa nesta quarta-feira (29) 50 anos de operações. Com sete terminais em operação em importantes regiões do país, a companhia se prepara para o seu mais novo empreendimento, localizado em Goiás, que, seguindo o cronograma, ficará pronto no final de 2025.

O terminal, para armazenagem de graneis líquidos, está localizado no município de Santa Helena de Goiás (GO). De acordo com informações da Granel Química, o empreendimento será construído em

área própria, junto à ferrovia Norte-Sul, e contará com investimentos de aproximadamente R\$ 170 milhões.

Este será o segundo terminal da empresa na região Centro-Oeste do Brasil. A Granel já opera o terminal localizado em Ladário, próximo da fronteira do Brasil com a Bolívia.

A previsão é que o futuro empreendimento movimentará, anualmente, um milhão de toneladas de produtos a granel, tais como biocombustíveis, químicos industriais, óleos vegetais e gordura animal, entre outros.

O terminal de Santa Helena de Goiás contará com plataformas para carga e descarga nos modais ferroviário e rodoviário. Ainda segundo a Granel Química, o empreendimento possui áreas para eventuais expansões de suas operações.

Durante sua participação no Fórum Centro-Oeste Export, em Goiânia, o presidente Edson Souki, afirmou que o terminal chegará para atender a uma alta demanda por combustíveis na região, impulsionada pelo agronegócio.

“Estamos lidando com números comparáveis à movimentação de líquidos no Porto de Santos”, afirmou.

A Granel Química ainda possui três terminais no Nordeste (dois em São Luís, no Maranhão, e um em Teresina, no Piauí); um no Norte (Palmas, Tocantins); um no Sudeste (Santos, São Paulo) e um no Sul (Rio Grande, no Rio Grande do Sul). Segundo dados da empresa, juntos, os terminais movimentam mais de 5 milhões de toneladas por ano.

Além de sua atuação no Brasil, a Granel ainda tem importante atuação na América do Sul, com dois terminais na Argentina, dois no Chile e dois no Peru.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/05/2024**

## NACIONAL - LULA SANCIONA PROGRAMA DE DEPRECIAÇÃO ACELERADA

Investimento previsto é de R\$ 3,4 bilhões em créditos financeiros para a compra de máquinas, equipamentos e aparelhos

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



**Lula sancionou o projeto de lei ao lado do vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, e do ministro da Fazenda, Fernando Haddad. Foto: Ricardo Stuckert/PR**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sancionou na terça-feira, 28, o projeto de lei que institui o programa Depreciação Acelerada. O objetivo é modernizar o parque industrial brasileiro. Inicialmente, o investimento é de R\$ 3,4 bilhões em créditos financeiros para a compra de máquinas, equipamentos e aparelhos.

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento da Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, ressaltou que o programa é uma resposta à demanda do setor produtivo. “O Governo ouviu, o presidente enviou o projeto, o parlamento aprovou e a indústria ganhou”, disse Alckmin.

Para o vice-presidente, a nova lei tem três desafios. “Aumentar investimento. O Brasil tem baixo investimento sobre o PIB [Produto Interno Bruto], em proporção ao PIB. Então estimula investimento. Segundo, é a competitividade e produtividade. Faz crescer com máquinas mais modernas e mais produtividade. E o terceiro, eficiência energética. Tenho certeza que isso vai atrair muito investimento, modernizar a indústria, melhorar a sua competitividade”, completou Alckmin.

Os setores que inicialmente serão beneficiados vão ser definidos por decreto presidencial nas próximas semanas.

### Como funciona a nova lei

Ao adquirir um bem de capital, o empresário pode abater o valor nas declarações futuras de Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ) e de Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL). Sem o projeto, esse abatimento é feito em até 20 anos conforme o bem vai se depreciando.

Com o novo programa, o abatimento das máquinas adquiridas em 2024 poderá ser feito em duas etapas: 50% no primeiro ano e 50% no segundo.

O ministro Geraldo Alckmin enfatizou que não se trata de isenção tributária, mas de antecipação no abatimento. O Governo deixa de arrecadar agora, mas recupera nos anos seguintes.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 29/05/2024*

## REGIÃO SUDESTE - RUMO ASSINA NOVO ADITIVO A CONTRATO DE CONCESSÃO DA MALHA PAULISTA

Do aporte de R\$ 1,170 bilhão previsto no acordo, R\$ 500 milhões serão convertidos em investimentos na malha ferroviária

A Rumo Logística e sua subsidiária, a Rumo Malha Paulista, anunciou nesta terça-feira (28), a assinatura do sexto aditivo ao contrato de concessão da Malha Paulista, em conformidade com o termo de autocomposição relacionado ao acórdão do plenário do Tribunal de Contas da União (TCU), aprovado no final do ano passado.



*A Rumo anunciou que R\$ 500 milhões serão convertidos em investimentos em sua malha ferroviária e o restante será pago em quatro parcelas anuais de R\$ 167,5 milhões - Divulgação/Rumo Logística)*

Para proceder à atualização do caderno de obrigações, a Malha Paulista vai precisar recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato em montante estimado de R\$ 1,170 bilhão, dos quais R\$ 500 milhões serão convertidos em investimentos em

sua malha ferroviária e o restante será pago em quatro parcelas anuais de R\$ 167,5 milhões.

Segundo informou a Companhia, o valor de cada parcela anual será corrigido pela variação acumulada do IPCA (Índice de preços ao consumidor) entre junho de 2023 e dois meses anteriores à data de efetivo pagamento.

A Rumo fez anúncio da assinatura do novo aditivo a partir de um documento assinado por Rafael Bergman, Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores.

A atualização do caderno de obrigações da Malha Paulista foi originalmente acertada entre Rumo e Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) em agosto de 2022, mas só foi aprovada pelo TCU em 2023.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 29/05/2024*

## REGIÃO SUDESTE - EM VISITA, APS SE INSPIRA EM SOLUÇÕES E OPERAÇÕES DO PORTO DE BARCELONA

Entre os temas debatidos, a separação dos setores de cargas e de navios de cruzeiros chamaram atenção da comitiva santista

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



*Nesta quarta-feira, o presidente da APS, Anderson Pomini, prossegue com a Agenda Misión Inversa Puertos Brasileños y Colombianos, com visita ao Porto de Valência*

No segundo dia da missão internacional na Espanha, o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, se reuniu com a diretoria do Porto de Barcelona. Durante o encontro no complexo marítimo, as autoridades debateram sobre temas envolvendo o aumento da corrente comercial e de

intercâmbio de boas práticas logísticas.

Uma das principais características que chamaram atenção durante a visita técnica ao Porto de Barcelona, foi a separação entre margens para as operações dos navios de cruzeiros, enquanto que do outro lado estão em operação berços para cargas em geral.

Os dois setores estão com projetos para expansão e sem criar conflitos entre si, permitindo que a cidade tenha um porto com grande visitação turística.

Anderson Pomini lembrou que algo parecido será feito no Porto de Santos, principalmente a partir da transferência do terminal de cruzeiros do Porto de Santos para a área do Valongo, próximo ao Centro Histórico de Santos, visando impulsionar o turismo do município.

“Barcelona tem mais de 500 anos como Porto Organizado. O Porto de Santos completou 132 anos. Estamos aprendendo cada dia mais. Caminhamos para soluções similares, com o Parque Valongo, a transferência do terminal de cruzeiros e aperfeiçoamento logístico e tecnológico”, afirmou Pomini.

O Porto de Barcelona tem 5 milhões de metros quadrados de armazéns, que funcionam também como depósitos aduaneiros e temporários.

Segundo Jordi Torrent, diretor de Estratégia e Comércio do complexo portuário, Barcelona tem a vantagem de conjugar a eficiência de um grande aeroporto internacional e de linhas férreas conectadas entre vários países, com um porto tecnológico e estratégico no Mar Mediterrâneo.

Nesta quarta-feira (29), o presidente da APS prossegue com a Agenda Misión Inversa Puertos Brasileños y Colombianos, com visita ao Porto de Valência, onde participará de mesa redonda sobre inovações portuárias e falará dos projetos no segmento no Porto de Santos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/05/2024

Com o tema "Estenda a sua mão para o próximo", a iniciativa tem como objetivo conscientizar a população sobre a importância da doação de sangue. Foto: Divulgação/SOPESP

## REGIÃO SUDESTE - SOPESP REALIZA CAMPANHA PARA INCENTIVAR DOAÇÃO DE SANGUE

Em sua 2ª edição, iniciativa faz parte do “Junho Vermelho”

Por DA REDAÇÃO [redacao.jornal@redenenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redenenews.com.br)

Em um mês marcado pela solidariedade, o SOPESP – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo une forças com a Santa Casa de Santos entre os dias 3 e 30 de junho para a realização da Campanha Junho Vermelho.

Com o tema “Estenda a sua mão para o próximo”, a iniciativa tem como objetivo conscientizar a população sobre a importância da doação de sangue e o amor ao próximo.

Marcelli Mello, Relações Institucionais do SOPESP, destacou a relevância da campanha. “Em um mundo onde tantas vezes nos vemos divididos, é essencial lembrar que a solidariedade é o que nos mantém unidos. E juntos, podemos transformar vidas e inspirar outros a fazerem o mesmo. Afinal, quando estendemos a nossa mão para o próximo, também estendemos o nosso coração”.

E para incentivar a participação das pessoas, a entidade irá presentear os doadores com um brinde personalizado.

Para se tornar um doador, é necessário estar dentro da faixa etária entre 16 e 69 anos, ter boa saúde, pesar no mínimo 50 kg, ter dormido pelo menos 6 horas, estar bem alimentado e apresentar um documento original com foto. Ao dirigir-se ao Banco de Sangue da Santa Casa, localizado na Avenida Cláudio Luiz da Costa, 50 (Jabaquara), basta informar que é um doador SOPESP durante o cadastro.

O horário de funcionamento é de segunda a sexta-feira, das 7h às 16h, e aos sábados, das 7h às 11h. Além disso, os doadores têm direito a estacionamento gratuito na instituição por até 2 horas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/05/2024**

## NACIONAL - UNIVERSIDADES FECHAM PRÉ-ACORDO EM FÓRUM DO MARANHÃO EXPORT

Memorando assinado por Ceuma, UFMA e Uema visa preparar propostas para serem apresentadas na COP30, no Pará

Por **YOUSEFE SIPP** [yousefe.sipp@redebeneews.com.br](mailto:yousefe.sipp@redebeneews.com.br)



**O memorando de intenção foi assinado por Centro Universitário do Maranhão (Ceuma), Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e Universidade Estadual do Maranhão (Uema). Foto: Reprodução/TV BE News**

O Grupo Brasil Export promoveu mais um debate visando melhorar os entraves que dificultam o desenvolvimento dos serviços de infraestrutura e logística no Brasil. Na terça-feira (28), o Conselho Maranhão Export realizou um fórum regional sobre transição energética, discutindo como viabilizar um modelo energético mais sustentável e eficiente.

Na ocasião, foi assinado um memorando de intenção e parceria entre instituições de educação do estado, como o Centro Universitário do Maranhão (Ceuma), a Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e a Universidade Estadual do Maranhão (Uema), com intervenção do Conselho Maranhão Export, para preparar propostas a serem apresentadas na Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP30), que será realizada em Belém do Pará em 2025.

O presidente do Conselho Maranhão Export, Luiz Raimundo Azevedo, enfatizou que, devido à urgência climática cada vez mais evidente, torna-se indispensável a participação mais efetiva dos estados, empresas e sociedade na busca de uma transição energética mais resiliente. Ele destacou a importância de o governo federal continuar capitalizando as agendas multilaterais de fomento, através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), do grupo econômico BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) e outros agentes.

“O nosso Conselho Maranhão Export vem cumprindo sua missão, promovendo fóruns e reuniões mensais de debate, ouvindo conselheiros e aproximando empresas que têm voz, além de



organismos estaduais, na busca de uma efetiva transição energética que se quer justa e tem seus temas correlatos com a logística e transportes”, declarou Azevedo.

O ex-deputado estadual do Maranhão Gastão Vieira (PT) destacou a necessidade de que o projeto que regulamenta a transição energética em discussão no Senado Federal seja preparado adequadamente para ampliar o envolvimento das empresas no processo industrial dentro do mercado internacional.

“Se nós vamos desenvolver esse novo projeto de transição energética, não é pra vender commodities. É pra transformar nossas vantagens comparativas com outros países em vantagens produtivas. Nós temos que produzir no Brasil produtos em igualdade de condições com a Europa, Estados Unidos, China, Japão e Coreia para competir com eles no mercado industrial lá fora”, afirmou Vieira.

### **Mobilização educacional**

Os representantes das instituições de ensino do Maranhão apresentaram suas opiniões sobre como o estado pode ser usado para impulsionar a transição para o desenvolvimento energético sustentável nacional.

“O estado já possui características intrínsecas, como ventos fortes que sopram de forma muito harmônica ao longo do ano, uma geografia singular e uma localização geográfica que o coloca à frente de outros lugares do Brasil. Além disso, conta com um arcabouço energético associado à energia fotovoltaica e à geração marinha offshore e onshore. É um estado que já nasceu com uma propensão natural para as energias renováveis”, detalhou o representante da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), Sávio Mendes.

Já o porta-voz do Centro Universitário do Maranhão (CEUMA), Fábio Braga, afirmou que a inovação é fundamental e vital na transição energética do estado, e deve-se incentivar o desenvolvimento tecnológico mais eficiente e sustentável, incluindo sistemas de armazenamento, redes inteligentes e veículos elétricos, para impulsionar a competitividade e a liderança no mercado global.

“Para garantir a viabilidade, é fundamental adotarmos políticas públicas coerentes e eficazes. Isso inclui a implantação de metas de redução, incentivos fiscais para energia limpa, regulamentações ambientais rigorosas e estrategicamente adaptadas às mudanças climáticas”, afirmou Braga.

Walter Canales, reitor da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA), defendeu que a transformação dos comportamentos populacionais estimulará o mercado e, conseqüentemente, os investimentos no setor.

“Estávamos acostumados a usar gasolina e consumir energia que não é sustentável. Todos nós precisamos olhar para isso, já que não é um caminho adequado para a sociedade atual”, disse Canales.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*  
*Data: 29/05/2024*



## **BAHIA ECONÔMICA - BA**

### **CÂMARA APROVA DECRETO QUE REDUZ EXIGÊNCIAS PARA ARMAS DE FOGO**

*Por Victoria Isabel - 29/05/2024 10:45*

Em acordo com o governo federal, a Câmara dos Deputados aprovou na noite de terça-feira (28) um decreto legislativo que suspende trechos do decreto presidencial 11.615, de julho de 2023. Este

decreto, assinado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, restringia o uso de armas de fogo permitidas pela legislação.



*Foto: Lula Marques/ Agência Brasil*

O principal argumento para anular trechos do decreto foi o de que ele “inviabiliza a prática do colecionador e do tiro esportivo”. Agora, o projeto segue para análise do Senado.

O projeto que modifica o decreto presidencial acaba com a exigência para os clubes de tiros se fixarem a, no mínimo, um quilômetro de escolas; exclui a exigência de certificado para armas de pressão; acaba com a obrigação dos atiradores desportivos de participarem de competições anuais com todas as armas que possuem; além de permitir o uso de arma de fogo para atividades diferentes daquela declarada no momento da aquisição do equipamento.

O autor da matéria, deputado Ismael Alexandrino (PSD-GO), elogiou o acordo com o Executivo que permitiu a aprovação do projeto que, segundo ele, respeita a política do atual governo de restringir o acesso à armas de fogo.

“Nós visamos apenas modular esse decreto e não afrontar a macropolítica restritiva, permitindo que o esporte deslanche e seja praticado com segurança jurídica no país”, argumentou o parlamentar.

As únicas legendas que se manifestaram contra a medida foram PSOL e PV. O deputado Chico Alencar (PSOL/RJ), reclamou que o projeto foi aprovado sem discussão suficiente.

“Teríamos que fazer uma discussão. Eu não esperava que, após a votação da urgência, imediatamente fôssemos ao mérito, nessa quase madrugada”, disse.

*Fonte: Bahia Economica*

*Data: 29/05/2024*

## BA-099 DEVE RECEBER MAIS DE 118 MIL VEÍCULOS DURANTE O FERIADÃO DE CORPUS CHRISTI

*Por Victoria Isabel - 29/05/2024 11:46*



*Foto: Divulgação*

A Concessionária Litoral Norte, parte do Grupo Monte Rodovias, inicia na próxima quarta-feira (29) a Operação Corpus Christi para gerenciar o fluxo na rodovia BA-099 durante o feriado prolongado. Segundo a CLN, mais de 118 mil veículos devem transitar pela rodovia entre os dias 29 de maio e 2 de junho.

O dia com maior movimento será o domingo (2), com a previsão de 26 mil veículos, dos quais 17 mil estarão se dirigindo a Salvador, com o pico de tráfego entre 15h e 19h. Na sexta-feira (31), espera-se um movimento intenso, com mais de 25 mil veículos, especialmente no sentido litoral norte, das 16h às 19h. Para quem busca uma viagem mais tranquila, a quinta-feira (30) deverá ter um fluxo menor, com cerca de 20 mil veículos no total, concentrados no sentido litoral entre 9h e 12h.

*Fonte: Bahia Economica*

*Data: 29/05/2024*



## O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP SUPERAVIT BRASILEIRO CHEGA A US\$ 34,6 BI DE JANEIRO À QUARTA SEMANA DE MAIO

*Informações: Agência Porto (29 de maio de 2024)*

Nesta segunda-feira (27/5), a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC), publicou os resultados da balança comercial que registraram superávit de US\$ 2,7 bilhões e corrente de comércio de US\$ 12,8 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 7,7 bilhões e importações de US\$ 5 bilhões, na 4ª semana de maio de 2024.

No mês, as exportações somam US\$ 25,1 bilhões e as importações, US\$ 18,2 bilhões, com saldo positivo de US\$ 6,851 bilhões e corrente de comércio de US\$ 43,277 bilhões.

No ano, as exportações totalizam US\$ 134 bilhões e as importações, US\$ 99,3 bilhões, com saldo positivo de US\$ 34,6 bilhões e corrente de comércio de US\$ 233,2 bilhões.

### Comparativo Mensal

Nas exportações, comparadas as médias até a 4ª semana de maio/2024 (US\$ 1.47 bi) com a de maio/2023 (US\$ 1.48 bi), houve queda de 0,7%. Em relação às importações houve crescimento de 8,7% na comparação entre as médias até a 4ª semana de maio/2024 (US\$ 1.1 bi) com a do mês de maio/2023 (US\$ 985,83 milhões).

Assim, até a 4ª semana de maio/2024, a média diária da corrente de comércio totalizou US\$ 2.5 bi e o saldo, também por média diária, foi de US\$ 403,01 milhões. Comparando-se este período com a média de maio/2023, houve crescimento de 3,0% na corrente de comércio.

### Exportações por Setor e Produtos

No acumulado até a 4ª semana do mês de maio/2024, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: queda de US\$ 53,02 milhões (-12,7%) em Agropecuária; crescimento de US\$ 72,7 milhões (23,6%) em Indústria Extrativa e queda de US\$ 28,15 milhões (-3,8%) em produtos da Indústria de Transformação.

### Importações por Setor e Produtos

No acumulado até a 4ª semana do mês de maio/2024, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 9,57 milhões (63,6%) em Agropecuária; crescimento de US\$ 25,23 milhões (37,0%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 51,4 milhões (5,7%) em produtos da Indústria de Transformação.

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

*Data: 29/05/2024*

## EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR A GRANEL PELOS PORTOS PARANAENSES CRESCE 119%

*Informações: Agência Porto (29 de maio de 2024)*

Os portos paranaenses apresentaram um crescimento de 12% de movimentação total no primeiro quadrimestre de 2024. Foram 21.377.501 toneladas movimentadas de janeiro a abril, contra 19.060.512 toneladas no mesmo período do ano passado. O destaque em volume vai para a exportação de açúcar, com 1.640.273 toneladas movimentadas no período, representando um crescimento de 119% em relação à 2023 (747.657 toneladas).

Além do açúcar a granel, o açúcar em saca também aumentou: de 105.572 toneladas em 2023, passou para 206.740 toneladas em 2024 (96%). “A Índia é nosso principal destino e segue com uma

demanda crescente devido às questões climáticas vividas pelo país. A atratividade nos preços e a grande demanda do produto seguem alta por aqui”, destacou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

“A capacidade operacional de Paranaguá também permite uma movimentação mais ágil e eficiente, o que atrai os olhares do mercado. Uma prova disso foram os oito meses de recordes de movimentação geral registrados entre agosto de 2023 e março deste ano. Em abril, seguimos com números elevados de movimentação da commodity”, afirmou o diretor de operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira.

### Outros destaques

Além do açúcar, outras cargas apresentaram expressivo crescimento no volume movimentado neste quadrimestre em comparação a 2023. Na exportação, a soja passou de 3.703.668 toneladas para 4.985.019 toneladas (35%). A movimentação de contêineres também aumentou: de 368.718 TEUs (20 pés de comprimento de contêiner) para 509.230 TEUs (38%), consolidando o Porto de Paranaguá como segundo maior em movimentação de contêineres, atrás apenas de Santos. Em relação à importação, o fertilizante foi de 3.054.589 toneladas para 3.179.252 toneladas (4%), seguindo como o principal canal de entrada da commodity no País.

### Recorde de produção

O Paraná, que é o maior Estado produtor de tudo que o Porto de Paranaguá exporta, também bateu recorde neste quadrimestre. O levantamento realizado pelo Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes) utilizando os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), mostram que o Estado exportou US\$ 7,47 bilhões no período. O Paraná superou em 1,6% as receitas registradas no mesmo período de 2023 (US\$ 7,35 bilhões). O açúcar bruto, que ficou na quarta colocação dos produtos mais vendidos ao Exterior, somou US\$ 367,8 milhões, aumento de 120,5% em relação aos quatro primeiros meses de 2023.

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

*Data: 29/05/2024*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### CÂMARA APROVA FIM DA ISENÇÃO DE IMPOSTO PARA IMPORTADOS DE ATÉ US\$ 50: TAXA SERÁ DE 20%

Além desse valor, será preciso pagar 17% de ICMS. Acordo viabilizou a votação do texto-base do projeto de lei em que foi inserida a medida

*Por Gabriel Sabóia — Brasília*



*Taxação de importados - aplicativo da Shein — Foto: Bloomberg*

A Câmara aprovou hoje o texto-base do projeto de lei que prevê a volta do Imposto de Importação para compras de até US\$ 50 por pessoas físicas. Foi aprovado o texto apresentado pelo relator do projeto, o deputado Átila Lira (PP-PI), que estipula uma taxa de 20% sobre o valor desses produtos.

Diante do acordo alinhavado para que este fosse o percentual de taxa apresentado na Câmara, a votação foi simbólica. O texto segue para o Senado, onde deve ser votado nesta quarta-feira. O projeto atinge as vendas de sites estrangeiros como os asiáticos Shein e Shopee. Entidades empresariais nacionais comemoraram a decisão.



O assunto foi votado dentro de um projeto de lei que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover), o que foi considerado um "jabuti" no texto — quando um tema é incluído em proposta de assunto diferente. Além dos 20% de Imposto de Importação, será pago 17% de ICMS.

O assunto dividiu até mesmo a bancada governista nas últimas semanas. A isenção vinha desagradando aos varejistas brasileiros, que se queixavam de concorrência desequilibrada com importados.

### **Como funciona a taxa de produtos importados atualmente?**

A Receita Federal defendeu manter a isenção para compras até esse valor, já que existe hoje o programa Remessa Conforme. A isenção também era defendida por deputados do PT, mas parte da base do governo, principalmente parlamentares mais próximos ao ministro da Fazenda, Fernando Haddad, avaliavam que a retomada da taxa era necessária não só para igualar os sites estrangeiros ao varejo nacional, mas também como instrumento de arrecadação.

O texto apresentado pelo relator também institui uma tabela progressiva, mantendo a alíquota de 60%, atualmente vigente, para importações acima de 50,01 dólares.

### **Reunião com Lula**

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), chegou a defender o trecho da matéria em plenário e negou que fosse um "jabuti". Lira se reuniu com Lula para discutir o tema e, após o encontro, defendeu um "meio termo".

— Nós queremos prejudicar ninguém. Tem setores, regiões que estão desempregando, porque não aguentam a concorrência que aparentemente não é saudável.

### **Como era antes**

A Receita vinha alegando nos últimos anos que os varejistas usavam uma brecha para vender para o Brasil sem imposto. A lei permite a remessa de pessoa física para pessoa física com isenção para produtos de até US\$ 50. E o Ministério da Fazenda afirma que as empresas vinham mandando produtos como se fossem pessoas físicas.

O órgão criou então o Remessa Conforme, um programa para regularizar e facilitar as compras. Nesse programa, as remessas de até US\$ 50 ficaram isentas. Além disso, ficou estabelecido um ICMS de 17% em todos os estados — antes não havia uniformidade.

Ao final da sessão, Lira comemorou o resultado.

— Não taxamos nada que não esteja previsto na legislação. Lutamos por uma regulação justa e necessária de ser feita. No final, os partidos se entenderam e viram que 20% de taxa daria um equilíbrio à manutenção do emprego das pessoas. Temos ainda o Senado amanhã, que se debruçará sobre essa matéria. O mais importante foi a discussão longa, as tratativas por parte de todos. Queremos equilíbrio e competitividade nacional. Mas, ainda não acertamos prazos para que o presidente sancione este PL — afirmou.

### **Programa Mover**

Toda a discussão sobre o Imposto de Importação foi colocada no projeto do Mover, que precisava ser aprovado até sexta para não perder validade. O Mover prevê, até 2028, que as empresas do setor automobilístico que produzem no Brasil poderão obter créditos financeiros a serem usados para abatimento de quaisquer tributos administrados pela Receita Federal ou até serem ressarcidos em dinheiro.

Para isso, os fabricantes deverão realizar gastos em pesquisa e desenvolvimento ou produção tecnológica no país.

São fixados limites anuais para tais créditos: em 2024, R\$ 3,5 bilhões; em 2025, R\$ 3,8 bilhões; em 2026, R\$ 3,9 bilhões; em 2027, R\$ 4 bilhões; e, em 2028, R\$ 4,1 bilhões.

### Entidades empresariais comemoram

A decisão da Câmara de taxar os importados de até US\$ 50 foi comemorada por representantes do varejo e da indústria têxtil.

Comunicado conjunto do Instituto para Desenvolvimento do Varejo (IDV), Associação Brasileira do Varejo Têxtil (Abvtex) e da Associação Brasileira da Indústria Têxtil (Abit) divulgado após a votação classificou a decisão dos deputados como “um importante avanço no debate sobre a necessária busca de isonomia tributária entre o previsto no Programa Remessa Conforme para as plataformas estrangeiras de e-commerce e os impostos pagos pelo varejo e pela indústria nacionais”.

O texto ainda pede que autoridades tratem “com urgência” do aperfeiçoamento das questões “regulatória e de conformidade” envolvendo importados de plataformas de comércio eletrônico.

“Trata-se de isonomia regulatória, já que o varejo e a indústria nacionais têm os seus produtos fiscalizados e cumprem rigorosamente as normas de conformidade. Há ainda que se garantir que a Receita Federal tenha meios de coibir as fraudes, como o subfaturamento do preço declarado de venda e o fracionamento da entrega das mercadorias, com vistas a se beneficiar de redução de alíquota prevista para valores até US\$ 50.”

“Finalmente, há ainda que se equalizar os privilégios e prazos aduaneiros previstos dentro do Programa Remessa Conforme, uma vez que não há por que se conceder nenhum tipo de privilégio para os sites estrangeiros em relação ao setor produtivo nacional”, diz outro trecho.

O texto termina afirmando que “esta não é uma luta por privilégios, mas por igualdade de condições para competir. E esta luta prossegue”, e agradece ao presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), ao relator do projeto de lei no qual a taxa foi inserida, deputado Átila Lira (PP-AL), e “a todos os deputados e suas lideranças partidárias e às autoridades do Executivo Federal que apoiaram a realização deste passo importante”.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 29/05/2024*

## DÍVIDA BRUTA DO PAÍS SOBE A 76% DO PIB EM ABRIL, MAIOR NÍVEL EM DOIS ANOS

Informações foram divulgadas pelo Banco Central

*Por Thaís Barcellos — Brasília*



*Sede do Banco Central — Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil*

A dívida bruta do governo subiu de 75,7% do Produto Interno Bruto (PIB) em março para 76% do PIB em abril, alcançando R\$ 8,4 trilhões, segundo dados divulgados nesta quarta-feira pelo Banco Central. Com isso, o endividamento conjunto do governo federal, estados, municípios e INSS atingiu o maior nível desde abril de 2022 (76,3%). Só em 2024, o avanço é de 1,6 ponto porcentual ante o PIB.

A dívida bruta vem aumentando de forma ininterrupta desde julho de 2023, repercutindo os resultados deficitários do governo federal e os juros básicos ainda elevados. O recorde da série histórica do Banco Central foi alcançado em outubro de 2020 (87,7%) em meio aos gastos vultosos relacionados ao combate dos efeitos da pandemia de covid-19.

Segundo o BC, em abril, o crescimento do endividamento bruto decorreu dos juros nominais apropriados (aumento de 0,6 p.p.), do efeito da desvalorização cambial (aumento de 0,1 p.p.), do resgate líquido de dívida (redução de 0,1 p.p.) e da variação do PIB nominal (redução de 0,4 p.p.).

Já o avanço em 2024 deve-se à incorporação de juros nominais (aumento de 2,5 p.p.), da desvalorização cambial (aumento de 0,3 p.p.), da emissão líquida de dívida (aumento de 0,2 p.p.) e do crescimento do PIB nominal (redução de 1,5 p.p.).

Em abril, a Dívida Líquida do Setor Público subiu 0,1 ponto porcentual, de 61,1% para 61,2% do PIB, ou R\$ 6,8 trilhões, com efeito principalmente do impacto dos juros apropriados sobre a dívida (aumento de 0,7 p.p.)

O Sistema de Expectativas do Banco Central aponta que a dívida bruta deve terminar este ano em 77,7% do PIB, já a dívida líquida, em 63,8%.

No mês passado, segundo o BC, as contas do setor público consolidado apresentaram um superávit primário de R\$ 6,7 bilhões. Isso inclui o resultado de União, estados e municípios.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 29/05/2024*

## LIRA PROMETE VOTAR REFORMA TRIBUTÁRIA ANTES DO RECESSO

Presidente da Câmara diz que serão realizados debates diários sobre o tema até julho  
*Por Miriam Leitão*



*Presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP), em sua Residência Oficial em Brasília. — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo.*

O presidente da Câmara, Arthur Lira, se comprometeu a votar a Reforma Tributária até o recesso, em julho. Em conversa com o blog, ele disse que esse primeiro grupo de trabalho, que trata do projeto de lei para regulamentação dos impostos de consumo, já tem plano de atuação pronto.

- Para o projeto que já chegou, a turma já está soltando o plano de trabalho. Já tiveram reunião com diversos setores nesta terça-feira. Vão vir todos, ponderar. Vão fazer audiências, todo o histórico ali com o Reginaldo (Lopes) - afirma Lira.

Ao ser questionado por ter formado um grupo com pessoas de vários partidos sem um coordenador para a tramitação da regulamentação da reforma na Casa, Lira disse que "todo mundo quer um pouco de luz" e que assim contempla vários partidos, o que ajudaria na aprovação, avalia.

-A conversa está clara nos níveis de responsabilidade que o tema requer. Então, a gente vai dar espaço para que todos possam conversar. O tema precisa de alguns ajustes, não muitos. E isso vai ser debatido até julho diariamente. E antes do recesso a gente vota - garante o presidente da Câmara.

Lira informou ainda que o deputado Aguinaldo Ribeiro, relator do projeto da Reforma Tributária na Câmara, estará ao seu lado durante esse processo o ajudando a avaliar todas as questões, fazendo uma "espécie de supervisionamento".

O presidente da Câmara disse que os setores começarão a ser ouvidos e que o grupo de trabalho não demorará a apresentar o relatório.

O segundo projeto de lei, que trata da regulamentação do comitê gestor e questões que afetam mais estados e municípios, deve chegar na segunda-feira à Câmara, informou Lira.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 29/05/2024

## PLANO DE EXPANSÃO GLOBAL: NAVIO DA BYD QUE LEVA ATÉ 7.500 CARROS CHEGA AO BRASIL PELA PRIMEIRA VEZ

Embarcação para transporte de veículos atracou no Porto de Suape (PE); empresa pretende construir mais sete embarcações para expandir atuação global



EXPLORER NO.1 BYD — Foto: Divulgação/ bera.digital

A fabricante chinesa de carros elétricos BYD anunciou em março que vai aumentar o investimento no Brasil de R\$ 3 bilhões para R\$ 5,5 bilhões. Nesse contexto, a presença massiva no mercado nacional, agora, será reforçada pelo enorme navio cargueiro BYD Explorer 01, que chegou ao Brasil com mais de cinco mil novos veículos.

A embarcação — primeira de uma frota de oito navios que rodarão os sete mares — chegou ao Brasil na última segunda-feira e desembarcou centenas de carros no porto de Suape, em Pernambuco.



Ponte de comando do navio — Foto: Divulgação

O navio tem capacidade para transportar até sete mil veículos, mede quase 200 metros de comprimento e possui moderna tecnologia de navegação. Em sua segunda viagem, o Brasil já foi destino 27 dias após zarpar da China.

— Nós acreditamos que é possível manter a sustentabilidade e a tecnologia em todas as nossas soluções de mobilidade verde e estamos cada vez mais comprometidos em contribuir para fortalecer a logística internacional ecológica e inteligente. E o Brasil é, sem dúvidas, uma de nossas maiores apostas, em todos os sentidos — diz Tyler Li, presidente da BYD do Brasil.

Com a maior movimentação de carros da história do Porto do Suape de uma única vez, o navio trouxe 5.459 veículos para abastecer o mercado nacional, visando atender a alta demanda dos brasileiros pelos carros elétricos e híbridos. Segundo a BYD, apenas nos cinco primeiros meses do ano, a marca já emplacou mais de 25,5 mil unidades, 43% a mais do que todos os emplacamentos de 2023 (17,9 mil).



Explorer 01 — Foto: Divulgação/bera.digital

Segundo Alexandre Baldy, conselheiro especial da BYD, o Brasil hoje é o maior mercado para a BYD fora da Ásia. — Por isso, a construção da nossa fábrica em Camaçari está em ritmo acelerado. No fim deste ano, começaremos a montar os carros na Bahia e a partir do ano que vem, a BYD vai produzir os carros mais eficientes e tecnológicos em solo nacional.

### Quais carros serão fabricados pela BYD no Brasil?

Até o fim de 2024, os primeiros veículos da BYD começarão a ser montados no complexo. Inicialmente, quatro modelos sairão das linhas de montagem: os elétricos Dolphin Mini, Dolphin e Yuan Plus e o SUV híbrido Song Plus — este último já com motorização flex.

Em um primeiro momento, os carros serão apenas montados no Brasil com peças oriundas da China. A partir de 2025, a BYD começa a efetivamente fabricar os automóveis por aqui e iniciar o plano de nacionalização.

A capacidade de produção será de 150 mil veículos por ano na primeira fase de implantação, podendo chegar a 300 mil veículos em uma segunda etapa.

Junto com o anúncio do acréscimo do investimento, a marca chinesa também informou que irá construir cinco prédios residenciais destinados para os funcionários da fábrica.

As moradias ficarão a 3,5 km de distância do complexo, em uma área de aproximadamente 81 mil metros quadrados, e terão a capacidade para 4.230 pessoas. Vale lembrar que a BYD espera gerar 10 mil empregos no local.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 29/05/2024*

## **PRIVATIZAÇÃO' DE PRAIAS: PROPOSTA DEBATIDA NO SENADO PODE AFETAR PELO MENOS 521 MIL PROPRIEDADES**

Ambientalistas afirmam que o texto do novo projeto dá margem para a criação de espaços nas orlas privados

*Por Fernanda Alves*



*A CCJ do Senado estuda a 'privatização' de terrenos localizados em terrenos de Marinha, hoje ocupados em regime de aforamento — Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo*

A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que prevê o fim da propriedade exclusiva da União sobre terrenos da marinha pode afetar pelo menos 521 mil propriedades caso avance no Senado e seja sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). O levantamento foi obtido e compartilhado pelo senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) em agosto passado.

Previsão do tempo: Inmet alerta para possibilidade de neve no Rio Grande do Sul e Santa Catarina  
O tema voltou à discussão nesta segunda-feira após nova discussão na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado nesta segunda-feira e movimentar o debate nas redes sociais. Defendida por apoiadores do ex-presidente Jair Bolsonaro após Flávio Bolsonaro, relator do caso, dar parecer favorável ao texto, a proposta é criticada por ambientalistas, que acusam a iniciativa de "privatizar" os espaços litorâneos.

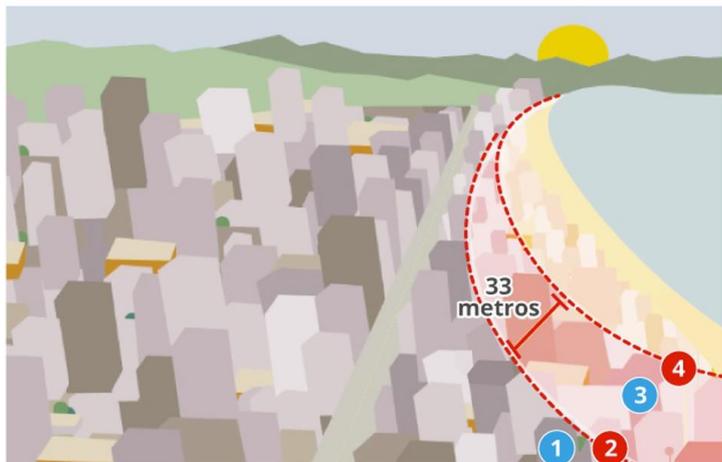
A última vez que a matéria foi discutida pela CCJ foi em agosto do ano passado. Na ocasião, o senador afirmou que “o último levantamento da Secretaria de Patrimônio da União estima que são 521 mil propriedades que são cadastradas em terrenos de marinha, fora aquelas que não são cadastradas”.

— Estima-se um impacto de 10 milhões de brasileiros que hoje não têm segurança jurídica sobre a sua propriedade — disse Flávio.

### **O que são 'terrenos de marinha'?**

A matéria trata dos chamados terrenos de marinha, que ficam nas praias e nas margens dos rios e lagoas, além dos espaços que contornam as ilhas com águas ligadas aos mares. Atualmente as áreas pertencem à União e a proposta pretende repassar a propriedade para estados e municípios de forma gratuita, abrindo ainda à possibilidade de repasse a ocupantes privados mediante pagamento.

### Entenda o que são terrenos de marinha



- 1 Terrenos alodiais (particulares)
- 2 Limites dos Terrenos de marinha
- 3 Terrenos de marinha
- 4 Linha do Preamar Média (LPM)

*Entenda o que são terrenos de marinha — Foto: Editora de Arte*

A definição das áreas de marinha é hoje prevista pelo decreto-lei nº 9.760, de 1946, que criou a Linha do Preamar Média (LPM), tida como uma delimitação do fim da área marítima. Como parâmetro pra definir até onde a água pode chegar, a regra usa como referência as marés máximas do ano de 1831. A partir daí, é contabilizada uma área de 33 metros do mar em direção ao continente, chamada de terrenos de marinha. Os locais não têm relação com a Marinha do Brasil.

Os imóveis construídos nesses terrenos têm escritura, mas os moradores são obrigados a pagar anualmente à União uma taxa de aforamento sobre o valor do

terreno. No regime de aforamento, a propriedade do imóvel é compartilhada entre a União e um particular (cidadão ou empresa). Isso é dividido na proporção de 83% do valor do terreno para o cidadão e 17% para a União. Por conta dessa divisão, ocupantes destes imóveis pagam, atualmente, duas taxas para a União: o foro e o laudêmio.

Ambientalistas afirmam que o texto do novo projeto dá margem para a criação de praias privadas, além de promover riscos para a biodiversidade. Técnicos do governo também afirmam reservadamente que a PEC pode permitir privatização de praias. Hoje, são os terrenos de marinha que impedem, porém, o fechamento de praias para entes privados. Como essa faixa também pertence à União, não é possível fechar o local, assim como mangues, por exemplo. Com a extinção do terreno de marinha, o proprietário se torna o único dono do terreno. Dessa forma, é possível a ele fechar o acesso ao mar.

O relator da matéria é o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), favorável ao texto. Em seu parecer, ele aponta que a União até hoje não demarcou a totalidade dos terrenos de marinha e, ainda, que muitas casas são registradas em cartório mas foram objeto de demarcação pela União, “surpreendendo os proprietários”.

“Não nos parece justo que o cidadão diligente, de boa-fé, que adquiriu imóvel devidamente registrado e, por vezes, localizado a algumas ruas de distância do mar, perca sua propriedade após vários anos em razão de um processo lento de demarcação. O fato é que o instituto terreno de marinha, da forma que atualmente é disciplinado pelo nosso ordenamento, causa inúmeras inseguranças jurídicas quanto à propriedade de edificações”, defendeu.

Após a audiência pública, ele foi alvo de críticas e chegou a afirmar que a acusação de privatização das áreas litorâneas se tratava de “fake news”.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 29/05/2024

### PETROBRAS: PRATES REBATE ACUSAÇÃO DE DEMORA NA ENTREGA DE PROJETOS DURANTE SUA GESTÃO

Ex-presidente da estatal afirma que continua apoiando o governo Lula e que fez ‘o que era correto e responsável fazer’ antes de ‘prometer o impossível’

*Por Denise Luna (Broadcast)*

RIO - O ex-presidente da Petrobras Jean Paul Prates rebateu críticas sobre uma suposta demora de sua gestão em impulsionar projetos da companhia, principalmente em relação à indústria naval e ao setor de fertilizantes. Ele compartilhou em uma plataforma online de publicações um balanço da sua gestão e agradeceu pelo período em que comandou a empresa.

Sob o título “Obrigado”, Prates afirma que continua apoiando o governo Lula e que enviou “votos de sucesso” para sua substituta, Magda Chambriard. O executivo está em quarentena.

Após sua saída da Petrobras, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, chegou a afirmar que demissão decorreu da compreensão do presidente Luíza Inácio Lula da Silva de que é preciso acelerar o plano de investimentos. “(O fator decisivo para a demissão) foi a compreensão do presidente de que nós precisamos acelerar o cumprimento do plano de investimentos. Nada mais”, afirmou o ministro.

Em seu balanço, Prates afirma que sua gestão fez “o que era correto e responsável fazer: começar pelo mapeamento e tratamento do que já existe, antes de prometer o impossível”. Ele ficou 15 meses no cargo.



*Prates afirmou ter deixado viabilizado um plano quinquenal de investimento de R\$ 500 bilhões Foto: Tânia Rêgo/Agência Brasil*

No segmento naval, o ex-presidente da estatal diz que entregou ao governo federal o levantamento detalhado de toda a demanda naval/offshore da Petrobras, e sugestões de medidas regulatórias, legais e fiscais para estimular o setor. Ao setor privado, a companhia entregou um mapeamento dos estaleiros brasileiros às entidades representativas, Sinaval e IBP.

“Quanto aos fertilizantes, também cuidamos prioritariamente de viabilizar a preservação e (re)operação dos ativos já em portfólio: as plantas arrendadas (BA e SE), a Ansa (PR) e a UFN-3 (MS) estão hoje com seus retornos integralmente solucionados”, afirmou. “São dois setores que demandarão agora, ao invés de intriga e desinformação, esforços governamentais sérios para que arranquem da posição destravada em que deixamos quando se abreviou nossa missão”, destacou.

Ele acrescentou que deixou viabilizado um plano quinquenal de investimento de R\$ 500 bilhões, e também encaminhou a descarbonização/transição energética.

“Conseguimos implementar uma nova política de preços (‘abrasileirados’) sem comprometer a lucratividade desejável da nossa estatal, e, sobretudo, abraçamos as pessoas, com novos programas de saúde mental, políticas de acolhimento e de inclusão”, disse Prates.

Ele ressaltou também que, sob sua gestão, a empresa cresceu 113% em valor (em dólar), bateu mais de 15 recordes operacionais e apresentou o melhor resultado da sua história de 70 anos — e sem vender ativos estratégicos.

“Mantivemos o respeito à atratividade tanto no valor das ações quanto na distribuição de dividendos: investidores hoje reconhecem que pode haver vantagens em ser sócios do Estado Brasileiro, desde que haja gestores profissionais, assertivos e responsáveis no comando”, afirmou.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 29/05/2024**

## 'JABUTI' INSERIDO NO MOVER ALTERA REGRAS DE CONTEÚDO LOCAL NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS

Emenda apresentada pelo Solidariedade e apoiada pelo líder do governo na Câmara e pelo PT fixam percentuais mais elevados em lei; setor teme que iniciativa afugente investimentos

*Por Mariana Carneiro*

BRASÍLIA - O governo Lula apoiou uma modificação feita de última hora no projeto de lei que criou o Mover e que altera as regras de conteúdo local da indústria do petróleo e gás natural. A emenda estabelece percentuais mínimos de conteúdo local fixados em lei para as atividades de exploração, desenvolvimento e escoamento, o que provocou a reação de representantes da indústria do petróleo.

Hoje, a exigência de conteúdo local é feita de acordo com características próprias de cada projeto e é estabelecida por regras da Agência Nacional do Petróleo e pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

Se a emenda for confirmada pelo Senado, os percentuais passarão a ser rígidos e fixados em lei.



*Técnicos trabalham na junta telescópica onde desce o equipamento de perfuração da Plataforma de perfuração SS-73 - Gold Star, que está em operação na Bacia de Campos, no norte do Estado do Rio de Janeiro*

O presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), Roberto Ardenghy, afirma que a determinação do conteúdo local é feita a partir de características geológicas dos reservatórios - se o campo de exploração fica em águas rasas ou profundas, por exemplo. E também de acordo com a capacidade de atendimento da indústria doméstica em equipamentos.

Por isso, os percentuais variam e são definidos em reuniões técnicas no âmbito da ANP e do CNPE. O conteúdo local para a operação abaixo da linha d'água, por exemplo, pode chegar a 80%, dada a inovação tecnológica desenvolvida no País nos últimos anos. Mas Ardenghy alega que a emenda aprovada pela Câmara não considera essas nuances.

A flexibilização das regras de conteúdo local ocorreu em 2017, no governo Michel Temer (MDB), após anos de baixos investimentos no setor e pouco interesse de petroleiras em participar dos leilões para a exploração de novas áreas no Brasil.

“A flexibilização das regras de conteúdo local permitiu que projetos importantes que existem hoje, como a produção do pré-sal, que representa mais de 3 milhões de barris/dia, sejam uma realidade. O Brasil não produziria hoje 4,3 milhões de barris/dia se não tivesse havido essa flexibilidade. Isso é consenso no mercado”, diz Ardenghy.

O texto aprovado pela Câmara exige conteúdo local de 20% a 40% para a exploração feita em áreas do regime de partilha. Na fase de exploração do petróleo, o percentual mínimo é de 20%. Na fase de desenvolvimento da produção (quando se começa a efetivamente retirar petróleo e gás em escala comercial), o número sobe para 30% na construção de poços e para 40% na instalação de sistemas de escoamento.

O texto fixa ainda o quanto destes percentuais deve ser direcionado para bens e para serviços contratados no Brasil.

Na caso da exploração feita em áreas de concessão em alto-mar, o conteúdo local exigido varia de 18% a 40%.



Atualmente, segundo Ardheny, os percentuais exigidos nas concessões em alto-mar são menores e variam em torno de uma média de 25% a 30%.

“Há um erro técnico de visão e de conhecimento sobre o setor e do que é um projeto de exploração de petróleo e gás. Apoiamos o conteúdo local, achamos justificável, todos os países fazem, mas essa não é a maneira de fazer”, diz Ardheny. “Estão tirando do Ministério de Minas e Energia, do CNPE e da ANP o papel de definir o nível de conteúdo local que seja interessante para a indústria local e, ao mesmo tempo, não inviabilize os próprios leilões.”

A emenda foi inserida no texto do Mover por iniciativa do líder do Solidariedade, Áureo Ribeiro, do Rio de Janeiro, onde a indústria do petróleo e gás movimentava a maior parte da economia.

### Como o ‘jabuti’ entrou no texto

Já passava das 21h desta terça-feira, 28, quando o plenário da Câmara dos Deputados começou a discutir a modificação no texto. Parlamentares do Partido Novo e do PL se posicionaram contra a emenda, que por sua vez recebeu o apoio do líder do governo, José Guimarães (PT-CE).

Durante a discussão, Guimarães disse que o governo era favorável à emenda e propôs que fosse votada simbolicamente, o que retiraria as impressões digitais de apoiadores e contrários à iniciativa. O PL, no entanto, negou o intento e exigiu que a votação fosse nominal.

A medida foi aprovada por 174 votos favoráveis e 159 contrários.

O PT orientou favoravelmente à aprovação do texto.

“(O PT orienta) Sim à emenda, em cumprimento ao acordo e pelo conteúdo local, que gera empregos e preserva a indústria brasileira”, afirmou Jilmar Tatto (PT-SP).

Partidos de esquerda como PSOL e Rede se posicionaram contra. O deputado Chico Alencar (PSOL-RJ) chegou a argumentar que a medida fugia ao escopo do projeto em votação, direcionado à indústria automotiva.

“Nosso entendimento é de que esse destaque vai contra o escopo do projeto, do Mover, da questão ambiental, da transição. Quando se quer incidir sobre produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos, tudo bem, é um setor da economia, mas não tem nada a ver com o projeto. É um corpo estranho e poluidor. O projeto vai na direção contrária”, disse Alencar.

Com a derrota, a indústria se mobiliza para tentar suprimir a inovação do texto no Senado, que deve ser levado à votação ainda na terça-feira, 4.

Ardheny lamenta que a discussão tenha sido feita de maneira apressada e sem ouvir o setor. Ele alega que o texto pode afugentar investimentos previstos para o setor de petróleo, estimados em US\$ 100 bilhões para a próxima década.

“A política de conteúdo local tem de ser feita de maneira equilibrada porque pode causar grandes prejuízos. Tem de usar a indústria nacional, mas se ela não tem capacidade de atender, o prejuízo é gigantesco porque atrasa todo o desenvolvimento de produção de uma área exploratória. Olha quantos empregos, impostos e receita se deixa de gerar”, afirma.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 29/05/2024*

## SENADO ADIA VOTAÇÃO DO MOVER E DA TAXAÇÃO DE IMPORTADOS DE ATÉ US\$ 50 PARA A SEMANA QUE VEM

Medida provisória que criou incentivos para o setor automobilístico vence na sexta-feira, mas segundo o líder do governo no Senado, os contratos que já foram fechados não serão afetados

*Por Iander Porcella (Broadcast)*

BRASÍLIA - O Senado adiou para a próxima terça-feira, 4, a votação do projeto de lei que regulamenta o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover) e prevê cobrança de 20% de imposto de importação sobre compras internacionais de até US\$ 50. A informação foi confirmada pelo líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA). Ele também garantiu que a perda de efeito, na sexta-feira, 31, da Medida Provisória (MP) que criou os incentivos ao setor automotivo não impactará nos contratos que já foram estabelecidos.

“Ele (Rodrigo Pacheco, presidente do Senado) teve a garantia de que esta lacuna temporal, de dias, é possível resolver”, disse Wagner, ao ser questionado sobre eventual insegurança jurídica para as montadoras com a votação do projeto de lei do Mover após o vencimento do prazo da MP. “Os contratos não caducarão. Os investidores podem ficar tranquilos que será suprido”, disse.



**Segundo Jaques Wagner, contratos já fechados com base no Mover não vão caducar** Foto: Pedro França/Agência Senado

O Mover foi aprovado na noite desta terça-feira, 28, na Câmara, com alguns jabutis - trechos em projetos de lei que não têm relação com o conteúdo principal. Além da taxação do e-commerce estrangeiro, os deputados incluíram de última hora, por exemplo, política de conteúdo local para as atividades de exploração e produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos, aplicável ao regime de concessão.

Essa medida foi criticada pelo Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás Natural (IBP). “O dispositivo, incluído de última hora e sem o debate necessário com o setor produtivo, representa grave barreira para a viabilidade de projetos, tendo sido estabelecidos sem qualquer estudo técnico mais aprofundado”, avaliou a entidade em nota nesta quarta-feira.

Além disso, de acordo com o IBP, a medida suprime os poderes e prerrogativas do Ministério de Minas e Energia (MME), da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) para fixar os índices de conteúdo local de acordo com as características de cada projeto, conforme a prática internacional.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 29/05/2024**

## **EMPRESAS GAÚCHAS TERÃO NOVA LINHA DE CRÉDITO DE R\$ 15 BILHÕES DO BNDES, ANUNCIA GOVERNO**

Financiamentos terão taxa de juros subsidiados de 1% ao ano, incluindo recursos para a compra de máquinas, equipamentos e serviços

**Por Caio Spechoto (Broadcast) e Victor Ohana (Broadcast)**

BRASÍLIA - O secretário executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, anunciou, nesta quarta-feira, 29, uma nova linha de financiamento de R\$ 15 bilhões, via Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES), para o setor privado do Rio Grande do Sul.

Segundo Durigan, também foi liberada a operação das cooperativas de crédito no Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe). O governo faz um ajuste no Pronampe por meio de medida provisória para que cooperativas com relacionamento capilarizado com as empresas no Estado também possam operar no programa.

Além disso, Durigan afirmou que haverá um aporte de R\$ 600 milhões no Fundo Garantidor de Operações (FGO) para garantia de operações de crédito rural a pequenos e médios agricultores.



No BNDES, são três modalidades de financiamento, com juros subsidiados: para a compra de máquinas, equipamentos e serviços; projetos customizados de empreendimentos, incluindo obras de construção civil; e capital de giro emergencial.

Na primeira modalidade, a taxa de juros será de 1% ao ano, mais um spread bancário. São 60 meses de prazo e um ano de carência.

Na segunda linha, a taxa é de 1% ao ano com spread bancário, com um prazo maior de 120 meses e dois anos de carência.

Já no caso do capital de giro emergencial, o custo base é de 4% ao ano para micro, pequenas e médias empresas, e 6% ao ano para grandes empresas, mais o spread bancário. O prazo é de 60 meses, com carência de um ano.

A informação veio durante o anúncio do presidente Luiz Inácio Lula da Silva de novas medidas ao Rio Grande do Sul, nesta quarta.

O governo diz já ter disponibilizado R\$ 62,5 bilhões ao Rio Grande do Sul, por meio de um crédito extraordinário, e R\$ 23 bilhões com a suspensão da dívida do Estado por três anos e a isenção de juros sobre o total.

Em 7 de maio, o Congresso Nacional aprovou um decreto que reconhece a situação de calamidade pública no Estado até 31 de dezembro.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 29/05/2024*

## **SERTRADING, MAIOR TRADING DO PAÍS, CHEGA A R\$ 12 BI DE RECEITA E QUER DISPUTAR CONCESSÕES PORTUÁRIAS**

Empresa tem registrado crescimento de 30% ao ano e espera atingir R\$ 23,5 bilhões em volumes negociados em 2024, depois de quadruplicar negócios em cinco anos

*Por Carlos Eduardo Valim*

A Sertrading, maior empresa brasileira especializada em importações, deverá ultrapassar a marca de R\$ 20 bilhões em volumes negociados neste ano. Com receita líquida de R\$ 12 bilhões, a companhia tem planos ambiciosos para manter o ritmo de crescimento nos próximos anos. Uma das apostas é diversificar os negócios, disputando concessões de terminais portuários, diz o empresário paulistano Alfredo de Goeye, sócio-fundador e presidente da Sertrading.

A empresa foi fundada em 2001 por de Goeye e Paulo Brito, atual controlador da mineradora Aura Minerals e que foi fundador da Cotia Trading - uma das maiores empresas brasileiras dos anos 1980 e 1990. Pelo acordo original, Brito ficaria apenas como investidor e de Goeye cuidaria da operação.

Entre 2019 e 2020, de Goeye e executivos da empresa compraram a participação de Brito e do banqueiro Jair Ribeiro (do Banco Indusval e cofundador da Guide Investimentos), que chegaram a deter cerca de 55% da Sertrading, mas não atuavam no dia a dia da operação.

Atualmente, de Goeye e o vice-presidente da empresa, Luciano Sapata, são os maiores acionistas (eles não divulgam qual é a participação). Sob a liderança deles, a companhia tem crescido cerca de 30% ao ano. Em 2020, a Sertrading movimentava nas operações de comércio exterior R\$ 5 bilhões. No ano passado, esse número já havia alcançado R\$ 19 bilhões.

No primeiro trimestre deste ano, a companhia já movimentou R\$ 4,5 bilhões em operações, o que garantiu uma receita líquida de R\$ 3 bilhões - crescimento de 10% em relação ao mesmo período do ano passado. "Ter apenas acionistas que participam do dia a dia da empresa fez a diferença", afirma de Goeye.



*Alfredo de Goeve (sentado) e Luciano Sapata, os dois principais sócios da Sertrading Foto: Werther Santana/Estadão*

O negócio tem forte sazonalidade, e o terceiro trimestre é sempre o mais forte, uma vez que as empresas importam mais nesse período para se preparar para as vendas de fim de ano, explica Sapata. Com isso, a expectativa é crescer até 25% em 2024, para atingir R\$ 23,5 bilhões em movimentações no consolidado do ano.

A Sertrading opera em 16 setores da economia. Entre eles, está a importação de itens pesados, como aviões executivos e helicópteros. A empresa também é responsável por trazer os veículos comercializados pela Ford no Brasil, depois que a montadora deixou de fabricar localmente. Outro serviço importante é a importação de ingredientes para a produção de cervejas da Ambev, como lúpulo, malte e cevada, e insumos e produtos para a indústria farmacêutica, incluindo os da Aché.

A companhia ainda é a maior importadora de perfumaria e cosméticos no Brasil, atendendo marcas como Mac e Jo Malone. Outros de seus principais clientes são a Procter & Gamble e a PepsiCo.

Atualmente, a Sertrading tem participação de cerca de 20% no mercado e quer continuar ampliando essa fatia. Para manter o ritmo de expansão dos últimos anos, no entanto, será preciso abrir novas frentes de negócios. A mais importante deve ser aproveitar as próximas concessões de terminais portuários.

Um dos casos exemplares foi a concessão da Codesa, a estatal do Espírito Santo, privatizada em 2022. “Não participamos da disputa, pois achávamos, na época, que não valia a pena analisar o negócio. Depois nos arrependemos. A atividade está valendo bastante a pena”, afirma de Goeve.

Agora, a empresa está de olho nas concessões que o governo planeja fazer nos próximos anos. São 35 projetos previstos para ser concedidos à iniciativa privada entre 2024 e 2026, num total de R\$ 14,5 bilhões (sem considerar o valor das outorgas).

Para participar dessas disputas, a Sertrading tem estudado os projetos e buscado parceiros com capacidade de investimentos para entrar nas concessões. “São investimentos muito altos, e queremos participar desses processos por meio de consórcios”, diz Sapata.

### Infraestrutura logística

Outra forma de diversificação analisada é desenvolver infraestrutura logística para os clientes, como espaços de armazenamento. “Por exemplo, os automóveis, em especial, os elétricos, têm sido importados pelo Espírito Santo. Quando a Ford se tornou cliente há três anos, estudamos alugar pátios para colocar os carros trazidos para eles e investimos nesses ativos para atender a empresa e outras montadoras”, conta de Goeve. “O mesmo pode acontecer em outros setores, com a gente administrando armazéns em determinados terminais e portos. Estamos estudando investir em ativos fixos, o que não era muito a nossa praia.”

No ano passado, a empresa investiu R\$ 20 milhões em um centro automotivo próprio no porto de Espírito Santo, com capacidade de movimentar cerca de 50 mil veículos por ano. Em 2022, chegaram pelo porto local 65 mil veículos, dos quais 30 mil foram importados pela Sertrading.



*Centro automotivo da Sertrading no Espírito Santo Foto: Bera Midia*

### Mais crescimento

O crescimento acelerado da empresa tem relação com os ventos favoráveis para importações durante a pandemia da covid-19. Na época, apesar das dificuldades de gargalos logísticos pelo mundo, houve um crescimento

forte de consumo por meio digitais. Além disso, também houve aumento de investimentos graças ao excesso de liquidez de recursos, disparado pelas ajudas financeiras feitas por governos para salvar as suas economias do isolamento social.

“A empresa acaba sendo uma espécie de termômetro da economia, por que, como a gente importa para grandes clientes e em diversos setores, nosso volume de negócios cresce ou não, espelhando um pouco o que está acontecendo pela economia”, diz de Goeye. “A pandemia estrangulou todos os ciclos produtivos no mundo inteiro, e ali a gente se colocou como capazes de ajudar as empresas.”

Todo o processo burocrático de comércio exterior costuma ser bastante complexo para empresas não especializadas, diz Sapata. “Não é da especialidade do cliente pensar nas questões logísticas, de planejamento tributário e de relações comerciais”, diz. A Sertrading também aproveita de seu porte para participar da transação financeira das operações, fazendo as compras internacionais com ativos do próprio balanço.

“De 2020 para cá, o Brasil deixou um momento econômico complicado, o que permitiu que a gente crescesse bastante. Tivemos eficiência para capturar valor nessa cadeia”, afirma de Goeye. “Nossa percepção agora é que a economia vai bem, apesar das questões fiscais e das falas mais problemáticas do governo. Os balanços das empresas foram bons.”

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 29/05/2024

# Valor

Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### OBRAS PROMETEM AMPLIAR ESCOAMENTO DE CARGAS PELOS TERMINAIS MARÍTIMOS

Antaq estima que volume movimentado chegue a 1,415 bilhão de toneladas de 2023 a 2027

Por *Inaldo Cristoni — Para o Valor, de Indaiatuba (SP)*



A dragagem do berço de atracação, a ampliação da capacidade de recepção rodoviária e ferroviária, a construção de terminais e a extensão do cais acostável compõem o rol de obras estruturantes de adequação dos portos para o esperado incremento da movimentação de cargas nos próximos anos. A Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) estima que o volume movimentado pode saltar de 1,303 bilhão para 1,415 bilhão de toneladas no período de 2023 a 2027.

No porto de Santos, cuja movimentação no primeiro trimestre (42,3 milhões de toneladas) foi 15,9% superior à do mesmo período de 2023, está prevista a aplicação de R\$ 21,28 bilhões até 2028. Uma das obras é o aprofundamento do canal, que permitirá receber navios

de maior calado. “Hoje, o maior cargueiro do mundo depende da maré para entrar no porto”, afirma Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), fazendo referência ao Panamax.

Intervenções nas vias de acesso também estão no radar da APS. Na margem esquerda do porto, em Guarujá, estão previstos uma nova pista de 3 km, um viaduto e uma rotatória. Já a obra do túnel Santos-Guarujá, de 870 metros de extensão e com início previsto para o primeiro semestre de 2025, diminuirá significativamente o tempo de circulação de caminhões que levam a carga para



armazenamento no Guarujá. Atualmente, eles percorrem uma distância de 45 km. As duas obras terão recursos do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal.

O porto de Suape, em Pernambuco, tem a expectativa de dobrar para 50 milhões de toneladas a capacidade de movimentação de cargas até 2030 e fazer parte do mapa de exportações brasileiras com a conclusão de projetos de infraestrutura. A expectativa é que a expansão seja impulsionada também com a retomada das obras do trecho Salgueiro-Suape da ferrovia Transnordestina, pelo governo federal, e com a ampliação da refinaria Abreu e Lima, da Petrobras.

O porto tem potencial para escoar parte da produção do agronegócio que atualmente é exportada através dos portos do Itaqui, em São Luís (MA), e de Ilhéus (BA), segundo Márcio Guiot, diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário Suape. O aumento da produção da Abreu e Lima, para 260 mil barris/dia até 2028, vai demandar muito do porto, acrescenta. “O óleo cru chega de navio e a tendência é que aumente também a saída de derivados, principalmente de diesel”, afirma Guiot.

Em maio foi concluído o aprofundamento do canal externo e até junho deve ser iniciada a dragagem do porto interno, com duração estimada em nove meses. As obras são resultado de investimentos de R\$ 243 milhões. Em relação ao cais, os planos são de aumentar a extensão de 2 km para até 10 km. Novos terminais de contêineres também estão sendo construídos, como o da APM Terminals, orçado em R\$ 1,6 bilhão e com capacidade inicial para movimentar 400 mil TEUs (unidade que equivale ao volume de um contêiner).

De 2018 a 2023, a movimentação de carga no porto de Paranaguá (PR) cresceu 25%, para 65 milhões de toneladas em dezembro do ano passado – volume previsto inicialmente para 2040. O arrendamento de áreas é a aposta para assegurar uma operação de escoamento mais eficiente; cinco já foram licitadas para a iniciativa privada desde 2019 e outras três deverão ser oferecidas em 2024, resultando em investimentos de R\$ 2 bilhões em infraestrutura nos próximos três anos.

Há também projetos voltados à recepção rodoviária e ferroviária com previsão de entrega em até dois anos. Um novo pátio de triagem será construído, dobrando de 900 para 1.800 o número de vagas estáticas para caminhões. Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente de Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa), destaca ainda o início da construção da nova moega ferroviária, que terá capacidade para descarregar 24 milhões de toneladas de carga por ano. Orçada em R\$ 600 milhões, atenderá os 11 terminais do corredor de exportação e eliminará os desvios ferroviários que atrapalham o tráfego urbano.

Mesmo com a expansão e modernização da infraestrutura, o porto paranaense não consegue dar vazão ao crescimento da produção de grãos, afirma Nelson Costa, superintendente da Federação e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (Fecoopar). Além disso, com a paralisação do porto de Itajaí, em Santa Catarina, em decorrência das chuvas do final do ano passado, a exportação de contêineres, principalmente de carne e madeira, está sendo desviada para Paranaguá. “O porto colapsou”, diz Costa.

O impacto da fila de espera para o carregamento de navios foi sentido em toda a cadeia. “O tempo de armazenagem aumentou”, revela Ezequiel Scopel, gerente executivo de logística integrada da Cocamar, cooperativa agrícola sediada em Maringá (PR) que movimentou 4 milhões de toneladas de grãos no ano passado. A cooperativa precisou recorrer a armazéns que antes não eram utilizados para estocar grãos.

O porto de Paranaguá tem conseguido absorver o volume adicional de movimentação com a mesma infraestrutura, ressalta Garcia, acrescentando que os reflexos dos investimentos em expansão da infraestrutura portuária serão sentidos nos próximos anos. “Posso garantir que não perdemos qualquer volume de carga por conta de ineficiência ou por falta de capacidade”, afirma.

As cooperativas, porém, buscaram alternativas para a escoar a produção. No ano passado, algumas desviaram o embarque para Rio Grande (RS), Navegantes (SC) e São Francisco do Sul (SC). Outra opção aventada é a construção de novas instalações portuárias: há o projeto do porto Guarú (PR),

um terminal privado em Paranaguá, e outra cooperativa paranaense, a Coamo Agroindustrial, está construindo o porto Itapoá (SC).

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 29/05/2024

## AVANÇO DO 5G ABRE ESPAÇO PARA NOVOS HUBS LOGÍSTICOS NO INTERIOR

Rede possibilita processos automatizados e uso de tecnologias como IoT e inteligência artificial  
Por Para o Valor — Rio



**Grupo Elfa, operador logístico focado no setor de saúde, planeja adotar 5G privativo em seus CDs — Foto: Divulgação**

A expansão da rede 5G para o interior abre espaço para a implementação de novos hubs logísticos com processos automatizados. Tecnologias emergentes, como internet das coisas (IoT) e inteligência artificial, tornam-se mais acessíveis fora dos grandes eixos, possibilitando redução de custo e agilidade nas entregas. O leilão do 5G previu ainda a expansão da rede 4G para mais localidades e rodovias, tornando mais rápida a comunicação com o transporte e mais eficiente todo o sistema logístico.

O Grupo Elfa, operador logístico focado no setor de saúde, está em fase de estudos com a Embratel para a implementação de 5G privativo nos centros de distribuição (CDs). Segundo Rafael Tobará, CIO do Grupo Elfa, a empresa fez mais de 20 aquisições nos últimos oito anos, após investimento do fundo Pátria, e mantém cerca de 30 CDs que atuam como hubs de distribuição de medicamentos e equipamentos hospitalares para mais de 7 mil hospitais, 250 mil clínicas e 700 planos de saúde em todo o país.

“Dentro dos CDs, alguns com mais de 20 mil m2, tenho ineficiências relacionadas à instabilidade do sinal do wi-fi, o que atrapalha a separação e a preparação de pedidos [pick], a coleta e a comunicação externa. A rede 5G privativa deverá ser implantada a partir de 2025, inicialmente no CD de Belo Horizonte ou no de Brasília, como piloto para toda a rede. Os objetivos são: maiores cobertura e segurança, eliminando áreas de sombra, e agilização de entregas”, afirma Tobará.



No setor portuário, TIM e Embratel reivindicam o pioneirismo na instalação de rede privativa 5G standalone em 3,5 GHz. O projeto da Embratel ocorreu como uma prova de conceito em um dos três pátios do hub de veículos do Complexo Portuário de Suape, em Pernambuco. O projeto automatizou, registrou e monitorou, de forma real e virtual, a movimentação dos carros e sua localização exata em todos os passos do deslocamento, com o mínimo de intervenção humana.

**Fabiana Morgante de Alencar, gerente de tecnologia da BTP: “O maior ganho do 5G é a disponibilidade da rede” — Foto: Divulgação**

Alexandre Gomes, diretor de marketing da Embratel, explica que o projeto utilizou rede 5G e câmeras inteligentes integradas com uma solução de video analytics para automatizar e otimizar processos logísticos de identificação e monitoramento de entrada e saída de veículos armazenados no atracadouro, minimizando, expressivamente, o tempo e os esforços gastos para conferência de cargas de automóveis. A prova de conceito foi aprovada, mas a implementação definitiva da rede 5G depende do planejamento futuro do hub de veículos, que poderá ser arrendado, afirma Marcio Guiot, diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape. “Uma das ideias é contratar a rede para todo o complexo portuário e oferecer serviços de rede para os arrendatários”, sinaliza Guiot.

A TIM atua como fornecedora de infraestrutura e como integradora de soluções, e lançou, em abril, a frente de negócios TIM IOT Solutions, com foco em agro, utilities, indústria 4.0 e logística, segmento em que oferece soluções para toda cadeia, de portos a rodovias — nesse caso, por meio de parcerias com as concessionárias CCR RioSP, EcoRodovias, EPR e Grupo Way Brasil.

O projeto da BTP, terminal de contêineres do porto de Santos, foi iniciado como uma prova de conceito em 2022 e entrou em operação definitiva em julho de 2023. A rede 5G permite monitoramento remoto e em tempo real de equipamentos, guindastes de diferentes portes e atividades, com gestão a partir de uma central de monitoramento. “A capacidade da rede saltou de 30 MB [da antiga rede wi-fi] para 1 GB, e a velocidade na troca de informações entre os equipamentos baixou de uma latência [tempo de resposta] variável de 2.000 milissegundos para 15 ms estável. A quantidade de antenas existentes no terminal também foi reduzida de 54 para oito aparelhos”, afirma Fábio Avellar, vice-presidente de receitas da TIM.

Fabiana Morgante de Alencar, gerente de tecnologia e segurança da informação da BTP, explica que a rede 5G trabalha em uma frequência licenciada, o que praticamente elimina as interferências comuns em redes wi-fi. “O maior ganho do 5G é a disponibilidade da rede. A longo prazo, o 5G apoiará a performance do terminal de contêineres. A BTP estuda a utilização do 5G para implementação de novas soluções como telemetria, monitoramento preventivo de equipamentos, sensores IoT e comunicação por rádio”, afirma Alencar.

Diego Aguiar, diretor de IoT e big data da Vivo, diz que hoje um dos desafios para os projetos de redes privadas no setor logístico é a falta de dispositivos. A Vivo procura atuar como desenvolvedora do ecossistema de dispositivos para o setor de logística, vertical estratégica na qual já tem três projetos de rede privada 5G, incluindo centros de distribuição, porto e indústria química. Entre os destaques, está o Centro de Distribuição e Logística da Huawei, em Sorocaba (SP). São 12 antenas 5G, capazes de conectar até 300 dispositivos inteligentes, como veículos autônomos autoguiados, empilhadeiras autônomas, câmeras com inteligência artificial e dispositivos de rádio frequência. “Tarefas como transporte de matéria-prima e equipamentos passaram a ser executadas por robôs autônomos, o que ocasionou um ganho de 30% na eficiência da operação e uma diminuição do ciclo de produção de 17 para 9 horas. Houve ainda melhora de 20% na otimização do espaço e economia financeira anual de R\$ 2,6 milhões”, diz Aguiar.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 29/05/2024*

## CCJ DO SENADO APROVA PROJETO QUE AMPLIA ESCOPO DA EMBRATUR

Como foi mantido o texto da Câmara dos Deputados e aprovado em caráter terminativo, a matéria segue para sanção presidencial

*Por Caetano Tonet e Julia Lindner, Valor — Brasília*



*Embratur — Foto: Reprodução / Facebook Embratur*

Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou nesta quarta-feira (29), em votação simbólica, o projeto de lei (PL) que permite que a Embratur receba recursos do Orçamento da União e atue na organização de eventos de importância internacional para promover a imagem do Brasil no cenário internacional. Como foi mantido o texto da Câmara dos Deputados e aprovado em caráter terminativo, a matéria segue para sanção presidencial.

O texto prevê que a Embratur poderá ser contratada por órgãos e entidades da administração pública com dispensa de licitação.

Prevê ainda a criação do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) e estabelece a desvinculação, por cinco anos, de 30% dos recursos desse fundo e destiná-los ao Ministério do Turismo para uso em ações relacionadas ao modal aéreo e para incentivar o turismo.

Os critérios e as prioridades da destinação desses recursos serão definidos em ato conjunto das pastas de Turismo e Portos e Aeroportos.

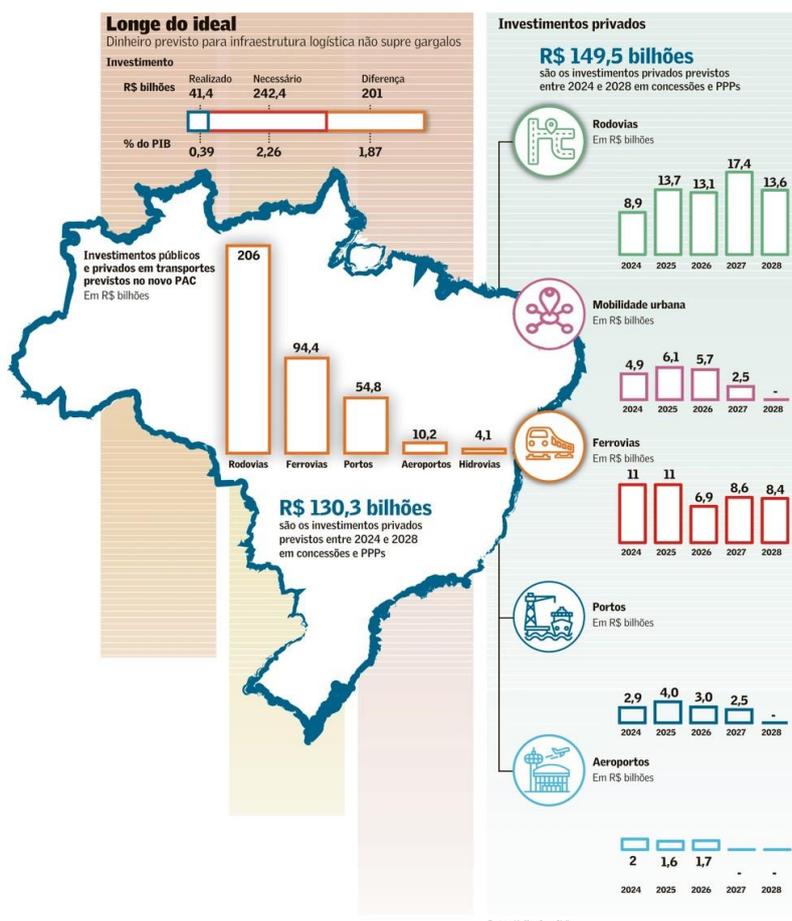
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/05/2024

## AMARRAS AO INVESTIMENTO

Brasil precisa de R\$ 242 bilhões por ano para infraestrutura logística, 2,26% do PIB, mas os investimentos até agora estão muito aquém do necessário

Por Domingos Zapparoli — Para o Valor, de São Paulo



O Brasil precisa promover um salto qualitativo em seu ambiente de negócios para atrair os investimentos privados necessários para uma significativa expansão da infraestrutura logística. Entre as prioridades apontadas pelo mercado está uma nova legislação para as concessões e parcerias público-privadas (PPPs), com uma melhor definição da repartição de riscos em eventos extraordinários, a exemplo dos impactos de pandemias e cheias no Rio Grande do Sul. Estão também o estímulo de novas formas de garantias e de financiamentos, como mecanismos de project finance non recourse - onde a garantia do crédito tem como base o fluxo de caixa do projeto -, segurança jurídica e melhora na estruturação das infraestruturas a serem concedidas.

“Estamos diante de uma situação inusitada. Não faltam recursos financeiros para viabilizar bons projetos, mas não conseguimos atrair os investimentos necessários por não apresentarmos boas propostas”, diz o consultor Fabio Ono, diretor de investimentos e infraestrutura da Macroplan. O resultado é um grande hiato entre os investimentos realizados e os necessários. Segundo a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdi), o Brasil precisa, anualmente, investir R\$ 242,4 bilhões, o equivalente a 2,26% do PIB, para dotar o país de uma infraestrutura de transportes e logística adequada, capaz de proporcionar competitividade à produção nacional em condições equivalentes às oferecidas pelos países avançados.



Em 2023, unindo esforços públicos e privados, o investimento foi de R\$ 41,4 bilhões (0,39% do PIB), com um gap de R\$ 201 bilhões em relação ao necessário. Para 2024, a Abdib projeta um avanço nos investimentos, que podem chegar a R\$ 66,5 bilhões, sendo R\$ 29,7 bilhões privados e outros R\$ 36,8 bilhões em recursos públicos de origem federal e dos governos estaduais e municipais. “Se dobrarmos os investimentos anuais, o que não é uma tarefa fácil, ainda precisaremos de 30 anos para preencher o hiato entre os que realizamos e os necessários, sem considerar novas necessidades que surgirão no período”, diz Venilton Tadini, presidente-executivo da Abdib.

A possibilidade de aumento significativo dos aportes públicos é limitada diante das restrições fiscais das três esferas de poder. No âmbito federal, mais de 90% das despesas primárias do orçamento vão para gastos obrigatórios. Em 2024, o orçamento da União e de empresas estatais em transportes soma R\$ 17,5 bilhões, segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT). Recursos públicos são necessários como contrapartida para viabilizar novas infraestruturas de grande porte por meio de PPPs e também em projetos que não oferecem viabilidade econômica aos investidores.

### **Investidor quer mecanismos de equilíbrio financeiro contra eventos com riscos ambientais**

Para gerar um horizonte e incentivar a união de esforços públicos e privados, o governo lançou em 2023 o novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevendo R\$ 369,4 bilhões em investimentos em transportes (R\$ 214,6 bilhões até 2026). O programa terá que superar a desconfiança diante da baixa capacidade de efetivação das versões anteriores, que deixaram 5.334 obras não concluídas, segundo o Tribunal de Contas da União (TCU). O maior problema apontado foi a baixa qualidade de planejamento e execução das obras.

O PAC ainda não impacta significativamente os investimentos. Levantamento da Abdib feito no final de 2023, e que leva em consideração concessões e PPPs já licitadas e as programadas para serem licitadas nos próximos anos, estima que os investimentos privados em transportes e logística devem se manter no patamar de R\$ 30 bilhões por ano entre 2024 e 2027. Para Tadini, é possível avançar. Para isso, é preciso acelerar concessões e melhorar a segurança jurídica e regulatória. E um exemplo de insegurança é a discussão na Advocacia Geral da União (AGU) sobre o pleito de prefeituras para cobrar IPTU sobre infraestruturas concedidas que atravessam municípios, como rodovias, ferrovias e linhas de energia. “A cobrança não era prevista nos contratos, é uma mudança de regra que altera a lógica econômica das concessões”, afirma Tadini.

Investidores ainda reivindicam mecanismos ágeis de reestruturação do equilíbrio financeiro dos contratos de concessões e PPPs diante de eventos extraordinários, como riscos ambientais, geológicos e financeiros. “Hoje todo o risco não previsto expressamente no contrato é do concessionário. É preciso criar mecanismos de distribuição de riscos entre governo e investidor privado”, defende Natália Marcassa, CEO da MoveInfra, movimento pró-infraestrutura que reúne CCR, Eco Rodovias, Rumo, Santos Brasil, Ultracargo e Hidrovias do Brasil.

A má distribuição de risco, segundo Marcassa, restringe o interesse por concessões pouco rentáveis. “O custo financeiro no Brasil é alto, a inflação é alta e o risco contratual, também. O investidor se concentra em projetos com taxas de retorno na casa dos 18%. Poucos projetos dão este patamar”, afirma. “Nessas condições, não vamos ter um aumento significativo de investimentos.”

O mercado espera que o Novo Marco Legal das Concessões e PPPs, que tramita no Congresso (PL 7.063/2017), altere a matriz de risco dos contratos. Uma matriz mais equilibrada pode dar condições para a expansão de mecanismos de financiamento comuns no exterior, mas pouco usuais no Brasil, como os contratos de project finance non recourse. Hoje prevalecem as garantias corporativas, que penhoram ativos e limitam a capacidade das empresas em concretizar vários contratos simultâneos.

Um novo mecanismo de captação de recursos são as debêntures incentivadas de infraestrutura, regulamentadas em março. A nova regra beneficia as empresas emissoras por meio da dedução de 30% do Imposto de Renda e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), permitindo ao

emissor oferecer taxas de retorno maiores aos investidores. A medida deve atrair investidores institucionais, como fundos de pensão, que possuem R\$ 1,5 trilhão de patrimônio. O Conselho Monetário Nacional (CMN) autoriza esses fundos a aplicar 20% de seu patrimônio em debêntures. “Se o setor de infraestrutura atrair 10% deste patrimônio, são R\$ 150 bilhões em capital para investir”, aponta Tadini.

Em 2023, as operações do BNDES em project finance nos segmentos de rodovias, aeroportos, ferrovias e portos somaram R\$ 6,7 bilhões, mesmo patamar do ano anterior, e 90% dessas operações ocorreram via investimentos em debêntures. A expectativa no banco é de um aumento significativo das operações em 2024 e nos próximos anos.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 29/05/2024**

## ESTADOS BUSCAM INVESTIDOR COM ATRATIVOS LOGÍSTICOS

Minas Gerais destaca aeroporto, Paraná quer ser hub e programa paulista prevê R\$ 245 bilhões em infraestrutura

**Por Eugênio Melloni — Para o Valor, de São Paulo**



**Centro de distribuição da Adidas inaugurado em abril em Extrema (MG); foco no e-commerce de produtos importados e nacionais e envio para todo o país — Foto: Divulgação**

A logística vem desempenhando um papel duplo na destinação de recursos privados, inclusive estrangeiros, a alguns Estados. Ao mesmo tempo em que projetos de infraestrutura atraem investidores, a melhoria da malha logística serve como chamariz para outros investimentos, que dependem da rede de transporte e

de operadores azeitada para viabilizar a distribuição de produtos.

Com posição geográfica privilegiada, vizinho aos principais mercados do país, na rota entre o Sul-Sudeste e o Nordeste, próximo da capital federal e ao lado do Centro-Oeste, Minas Gerais é um dos Estados que vem recebendo investimentos nesse setor.

A Invest Minas, estatal voltada a atração de investimentos e comércio exterior, destaca o BH Airport, o aeroporto internacional de Belo Horizonte, um hub de logística multimodal integrado com área de armazéns alfandegários no qual operações de comércio exterior podem ser realizadas com suspensão de impostos. “Para se ter uma ideia, estamos a uma hora de voo de 70% do PIB nacional”, afirma o secretário de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais, Fernando Passalio.

Segundo Geovane Medina, gestor de produtos e serviços aeroportuários e cargo do BH Airport - que em 2023 movimentou 28 mil toneladas, 8% acima de 2022 -, foi adotado no terminal um modelo de condomínio logístico para atrair indústrias ao local.

Desde 2019 já foram aportados R\$ 6 bilhões em investimentos privados em projetos de e-commerce, centros de distribuição e condomínios logísticos nos municípios mineiros, afirma Passalio. No ano passado, foram assinados R\$ 60,2 bilhões em protocolos para infraestrutura - e R\$ 114,4 bilhões considerando todos os setores, o maior montante desde 1998. Em fevereiro, por exemplo, foi inaugurado um centro de distribuição da Adidas em Extrema - cidade próxima de São Paulo com incentivos fiscais - focado no e-commerce, com envio para todo o país.

“A logística tem muito peso na decisão do investidor sobre onde ele irá aplicar o seu dinheiro”, afirma o governador do Paraná, Ratinho Júnior (PSD). O Estado quer ser hub para a produção industrial e agropecuária da América do Sul por ligar a região Sul do país ao Sudeste e ao Centro-Oeste, servir de corredor de exportação pelo porto de Paranaguá para parte da produção agropecuária do Brasil e fazer fronteira com Paraguai e Argentina. “Como estamos conseguindo consolidar no Estado a nossa

vocação de central logística, temos conseguido atrair muito investimento”, diz Ratinho Jr., que afirma ainda que o Estado está no centro de 70% do PIB do continente.

O governador diz que, desde 2019, foram atraídos quase R\$ 230 bilhões em investimentos privados. O Paraná também está conduzindo um programa de concessões de rodovias envolvendo um total de 3.300 km. O programa foi separado em seis lotes, dos quais dois foram concedidos no ano passado. Outros dois vão a leilão na B3 em novembro próximo e os dois restantes, em 2025. Os três aeroportos mais importantes do Estado - Foz do Iguaçu, Londrina e Curitiba - já são operados pela iniciativa privada, e o de Maringá, cujo terminal de passageiros será ampliado de 3.500 m<sup>2</sup> para 8.000 m<sup>2</sup>, aguarda a resolução da trâmites da concessionária do terminal de cargas para poder receber mercadorias internacionais.

O governo paulista também tem adotado iniciativas para atrair investidores. Em parceria com o Ministério dos Portos e Aeroportos, abriu em março a consulta pública para a concessão do túnel Santos-Guarujá, no litoral do Estado. A construção será uma parceria público-privada (PPP) orçada em R\$ 5,96 bilhões. No ano passado, o governador Tarcísio de Freitas realizou um roadshow pelos Estados Unidos para apresentar projetos a investidores internacionais. No começo deste ano, realizou nova viagem à Europa, passando por Paris, Milão e Madri com o mesmo objetivo.

De acordo com Rui Gomes, presidente da InvestSP, agência de promoção de investimentos vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico paulista, dos R\$ 245 bilhões do programa estadual de infraestrutura, R\$ 43 bilhões são de projetos de rodovias e R\$ 130 bilhões, de mobilidade urbana. Inicialmente, 20 projetos foram qualificados e outros já estão sendo estruturados no âmbito do Programa de Parcerias em Investimentos (PPI-SP).

Na área de transportes, recentemente foram leiloados o Rodoanel Norte, o Trem Intercidades Campinas-São Paulo e o Lote Litoral, concessão que abarca a administração de 213 km de rodovias que ligam a Grande São Paulo à Baixada Santista e ao Vale do Ribeira. Estão previstos investimentos de R\$ 5,1 bilhões ao longo dos 30 anos de concessão dessas rodovias. “Uma novidade nesse empreendimento será a adoção do pedágio free flow, que além de ampliar a fluidez do tráfego, permite que o usuário pague pelo trecho percorrido”, afirma Nei Moreira, CEO da Companhia Brasileira de Infraestrutura (CBI), que venceu a concessão.

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 29/05/2024*

## LEILÃO DE 4 HIDROVIAS DEVE COMEÇAR PELO RIO MADEIRA

Também serão leiloadas em 2025 as vias do rio Paraguai, da lagoa Mirim e da Barra Norte  
*Por Domingos Zapparoli — Para o Valor, de São Paulo*



**Mercado aceita pagar pedágio em troca de hidrovias bem sinalizadas e seguras, diz Natália Marcassa, da MoveInfra — Foto: Wenderson Araujo/Valor**

Os primeiros quatro leilões de concessões de hidrovias para a iniciativa privada devem ocorrer no ano que vem. A expectativa da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) é concluir neste ano o processo de audiências públicas e obtenção do aval dos órgãos de controle para a concessão da hidrovia do rio Madeira, que liga Porto Velho (RO) a Itacoatiara (AM), e promover o leilão na B3 no primeiro trimestre de 2025. Até o final do próximo ano a agência também planeja bater o martelo de concessão das hidrovias do rio Paraguai (MT e MS), da lagoa Mirim (RS) - que fará a conexão entre o Brasil e o Uruguai - e da hidrovia Barra Norte (AP), na foz do rio Amazonas junto ao oceano Atlântico.

Duas outras hidrovias também estão entre as prioridades da Antaq, mas ainda sem previsão de quando os projetos estarão maduros para leilão: a hidrovia do Tocantins (TO e PA), cujo modelo de concessão já está em estudo, e a hidrovia do Tapajós (PA), que ainda não entrou em fase de estudos.

Os leilões não param aí. O órgão regulador já faz a prospecção de outras hidrovias que poderão fazer parte do programa de outorgas, após a concretização das seis concessões prioritárias. “Estamos avaliando a possibilidade de concessão das hidrovias do São Francisco [MG-BA] e do Parnaíba [no Piauí] e conversando com o governo de São Paulo sobre a inclusão da hidrovia Tietê-Paraná [GO, SP, MS e PR] no programa”, afirma Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq.

Cada hidrovia contará com modelagem própria, podendo ser repassada para a iniciativa privada pelo sistema de concessão tradicional ou concessão patrocinada. No segundo caso, existe a possibilidade de o governo federal arcar com parte da tarifa ou, mais provável, realizar parte do investimento necessário nas vias, se responsabilizando pelas intervenções mais custosas, antes de repassar a hidrovia para a gestão privada, que ficaria responsável por intervenções menores e manutenção. “Nosso objetivo é viabilizar o transporte hidroviário com tarifas acessíveis. Para isso, o capex não pode ser demasiadamente elevado”, diz Nery. Capex é o investimento em ativos necessários para a operação de um empreendimento.

### **“Falta de dragagem e sinalização prejudica muito o transporte de grãos por hidrovias” — Elisangela Lopes**

Um ponto em comum nas modelagens de concessão da Antaq é que apenas as embarcações de transporte de carga serão tarifadas; o transporte de passageiros e a pesca não pagarão tarifas, de acordo com determinação do Ministério de Portos e Aeroportos. Outra determinação do ministério e da agência reguladora é que as tarifas só poderão ser cobradas após a implementação das benfeitorias nas vias, como sinalização, balizamento, obras de dragagem e disponibilização de cartas náuticas digitais.

Hoje, nenhum rio brasileiro conta com as benfeitorias previstas para serem implementadas pelas concessionárias, consideradas básicas do transporte hidroviário. No jargão do mercado, os rios por onde trafegam cargas no Brasil são vias navegáveis, não hidrovias estruturadas. “Há disponibilidade no mercado de pagar um pedágio pelo uso das hidrovias em troca de vias bem sinalizadas, seguras e em boas condições de navegabilidade”, avalia Natália Marcassa, CEO da MoveInfra. “A falta de dragagem e sinalização prejudica muito o transporte de grãos por hidrovias no Brasil. A modernização das vias é necessária”, diz Elisangela Pereira Lopes, assessora de infraestrutura da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

No rio Madeira, importante via de escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste e do Norte do país por onde trafegam mais de 12 milhões de toneladas de grãos por ano, a concessão será do tipo patrocinada. Segundo Nery, a ideia é utilizar o dinheiro proveniente da Conta de Desenvolvimento da Navegabilidade, - formada com recursos da Eletrobras a partir da privatização da companhia de energia-, para arcar com os principais investimentos necessários para o aprofundamento do canal,

permitindo que as barcas trafeguem a plena carga o ano inteiro, o que não ocorre atualmente no período de vazão do rio.

#### **Pelos rios**

Seis hidrovias fazem parte da primeira etapa do plano de concessões



Fonte: Antaq

O futuro concessionário terá que manter uma draga dedicada à manutenção da hidrovia e também arcará com os demais investimentos de caracterização e de manutenção das instalações portuárias públicas de pequeno porte, as IP-4, dedicadas ao embarque de passageiros. “O pessoal do agronegócio já afirmou que pagaria US\$ 1 por tonelada transportada no Madeira. Posso antecipar que a tarifa será bem menor do que isso”, conta Nery. A expectativa da Antaq é que a concessão amplie o transporte de carga no rio Madeira para algo entre 19 milhões e 20 milhões de toneladas por ano até 2034.

Na lagoa Mirim ainda não há transporte regular de carga. Para

conquistar volumes significativos, a hidrovia precisará apresentar tarifas baixas. A ideia é promover uma concessão patrocinada, que permita uma redução do capex da hidrovia. A alternativa em análise é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) arcar com as obras de dragagem e implementação do canal de navegação, a um custo estimado em R\$ 30 milhões. Já a do Paraguai deverá ser uma concessão pura, uma vez que conta com tráfego anual na casa de 8 milhões de toneladas, o que viabiliza a operação comercial.

O tempo de concessão das hidrovias será definido caso a caso. No Madeira, a ideia inicial é estabelecer um prazo de 10 ou 12 anos, prorrogável por mais 10 anos. O Brasil conta hoje com 42 mil km de vias navegáveis, mas a extensão utilizada é de apenas 19.200 km, por onde trafegaram 128 milhões de toneladas de mercadorias em 2023. Nos Estados Unidos, apenas o rio Mississippi transporta por volta de 400 milhões de toneladas de carga por ano. “Temos muito potencial de expansão do transporte hidroviário no Brasil”, diz Nery.

O transporte hidroviário é atrativo ao gerar economia para o embarcador. A estimativa é que uma barcaça transporte 1.500 toneladas em cargas, volume que exigiria o uso de 60 carretas. Segundo a CNA, o transporte hidroviário propicia uma redução de 30% nos custos quando comparado ao transporte rodoviário. A emissão de dióxido de carbono (CO2) é estimada em um quarto do que é emitido pelo transporte rodoviário e em dois terços do que é gerado pelo ferroviário.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/05/2024

## CUSTO LOGÍSTICO RETIRA COMPETITIVIDADE DO AGRO

Enquanto enviar grãos do MT à China custa até US\$ 138 por tonelada, americanos pagam US\$ 75,50 e argentinos, US\$ 79

Por Domingos Zapparoli — Para o Valor, de São Paulo

### Transporte caro

Frete para a China, em US\$/tonelada\*

Origem	Embarque	Transporte terrestre	Transporte marítimo	Custo total
Sorriso (MT)	Santos (SP)**	103	35	138
Sorriso (MT)	Barcarena (PA)	82	40	122
Córdoba (AR)	Rosário (AR)	17	62	79
Illinois (EUA)	New Orleans (EUA)	16,50	59	75,50

Fontes: Anec e CNA. \*Em março de 2024. \*\*A conjunção caminhão e trem reduz o custo em US\$ 11 por tonelada

Parte da competitividade da produção agrícola se perde na logística para escoar a safra. Levar soja e milho do Brasil à China pode custar US\$ 62,50 a mais por tonelada do que o gasto por seus concorrentes de Illinois, nos Estados Unidos. Estudo da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) com dados de março indica que os agricultores do Mato Grosso gastam em média US\$ 103 por tonelada para levar grãos por caminhão até Santos (SP), um trajeto de 2.000 km, e outros US\$ 35/ton no frete marítimo até a China, totalizando US\$ 138/ton. Se a opção for encaminhar por caminhão e barcaças também por 2.000 km até Barcarena (PA), o custo é de US\$ 82, e o frete marítimo, de US\$ 40. A conta fica em US\$ 122/ton.

Em Illinois, o custo total é de US\$ 75,50/ton (US\$ 16,50 por 1.360 km terrestres e US\$ 59 do navio). Os produtores de Córdoba, na Argentina, utilizam trem e navio para colocar grãos na China gastando, ao todo, US\$ 79 por tonelada. “Pagamos um preço caro pela falta de infraestrutura logística adequada”, afirma Elisangela Pereira Lopes, assessora de infraestrutura da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). Para a especialista, o produtor agrícola brasileiro precisa de corredores multimodais para escoar sua produção, com ferrovias e hidrovias e trajetos rodoviários de no máximo 500 km.



A infraestrutura do Sul e Sudeste atende as necessidades básicas, mas precisa ser melhorada, diz ela. O problema é maior no Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país, nas áreas acima do paralelo 16°S, que corta o Brasil do sul de Mato Grosso ao sul da Bahia. Acima dessa linha a produção cresce de 9,4% ao ano há mais de uma década. Em 2023, a região respondeu por 69% da produção nacional de grãos.

As reivindicações dos produtores são conhecidas, como a melhoria da navegabilidade das hidrovias dos rios Madeira, Tapajós e Tocantins por meio de dragagem, sinalização e balizamento das vias e derrocamento de rochas. “O transporte hidroviário reduz em 30% o valor do frete”, diz Lopes. “Mas, por falta de infraestrutura adequada nas hidrovias, durante as vazantes as barcaças trabalham com uma redução de 30% a 50% de sua capacidade, eliminando a vantagem.”

### **“Não há perspectiva para novas obras ferroviárias no curto ou médio prazo” — Frederico Tuolla**

Entre as principais obras ferroviárias para atender a região está a Ferrogrão, projeto polêmico pelo potencial de impacto ambiental que liga Sinop (MT) aos portos fluviais do rio Tapajós em Miritituba (PA). Outras reivindicações são a conclusão da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) ligando a Ferrovia Norte-Sul em Maria Rosa (GO) até Vilhena (RO), e a construção dos trechos 1 e 2 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), de Figueirópolis (TO) a Ilhéus (BA).

Essas obras estão incluídas no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 3) - e estavam nas versões anteriores do programa. Para o setor, elas atendem as reivindicações. “A questão é saber se serão de fato executadas”, afirma Lopes. De acordo com levantamento da Inter.B Consultoria, apenas 10% das obras de infraestrutura do PAC 1 e 31,6% das obras do PAC 2 foram concluídas.

“Não há uma perspectiva positiva para novas obras ferroviárias no curto ou médio prazo”, diz Frederico Tuolla, sócio da consultoria Pezco Economics. O problema, avalia, é o risco político, que afasta investidores privados. O momento é de desconfiança gerada por incertezas em relação a estabilidade fiscal e intervencionismo, como a decisão do governo Lula em rever contratos de renovação antecipada de concessões ferroviárias assinados na gestão anterior.

A avaliação sobre a viabilidade dos investimentos em hidrovias depende da definição do modelo que será proposto, se concessões das vias ou parcerias público-privadas (PPPs). Outra hipótese é o governo fazer as obras, o que esbarra no limite orçamentário.

Enquanto não avança com as obras estruturantes, o governo amplia os recursos para o plano anual de escoamento da safra. Os desembolsos cresceram 82% em 2023, para R\$ 3,6 bilhões. Neste ano, a previsão é investir R\$ 4,7 bilhões. “É um programa de obras emergenciais que visa evitar ocorrências graves que afetem o escoamento da safra”, diz Lopes. “Cumprir o propósito, não estamos tendo problemas no escoamento da safra, mas enfrentamos custos elevados”.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 29/05/2024**

## **CONCESSÕES INOVAM PARA MELHORAR SERVIÇOS AOS USUÁRIOS**

Companhias buscam mais segurança e eficiência e agilidade para escoar cargas

**Por Erivelto Tadeu — De São Paulo**

As novas concessões para modernizar a infraestrutura dos transportes logísticos do país, além de investimentos da ordem de R\$ 150 bilhões no curto prazo, segundo estimativas dos Ministérios dos Transportes e dos Portos e Aeroportos, prometem trazer também novos avanços tecnológicos e inovações aos portos, aeroportos, rodovias e modais metroviários. Como resultado, espera-se uma melhoria dos serviços e bem-estar ao usuário, além de mais eficiência, segurança e agilidade no escoamento de produtos para as várias regiões do Brasil.



***Aeroporto de Florianópolis, que tem controle da temperatura ambiente a partir do clima externo e procedimentos que tornam o terminal mais silencioso — Foto: Divulgação***

Somente neste ano, 16 empreendimentos no modal portuário irão a leilão, com previsão de investimento da ordem de R\$ 8 bilhões. Ao todo, o governo vai licitar 35 projetos no segmento de portos, que totalizam investimentos de R\$ 14,5 bilhões entre 2024 e 2026. Ao que tudo indica, os novos editais visam recuperar o tempo perdido, já que as concessões de portos foram as que menos avançaram no país nos últimos anos, se comparadas com as rodovias e aeroportos. Para se ter uma ideia da diferença de evolução, o segmento de aeroportos tem hoje 59 terminais administrados por 12 concessionárias privadas. Juntas, elas já investiram cerca de R\$ 28,5 bilhões em melhorias de infraestrutura e serviços, segundo o Ministério de Portos e Aeroportos. A Zurich Airport Brasil, por exemplo, empresa do grupo suíço Zurich Airport, responde por 100% das operações dos aeroportos de Florianópolis, Natal, Vitória e Macaé (RJ), em contratos de concessão de 30 anos. Os terminais de Florianópolis e Vitória foram eleitos os melhores aeroportos do país pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC).

O CEO da Zurich Airport Brasil, Ricardo Gesse, atribui o reconhecimento a uma série de fatores, mas principalmente ao foco na chamada experiência do passageiro. Ele cita como parte dessa estratégia desde o conforto acústico e térmico dos terminais até a limpeza. Os terminais, por exemplo, possuem um sistema que controla a temperatura interna analisando também o clima externo, de maneira que haja um equilíbrio entre ambos e o ambiente fique agradável. Também foi adotado o conceito de aeroporto silencioso, com procedimentos que limitam as chamadas para os voos. “Implantamos um speech automático e restringimos o número de vezes que a companhia aérea faz a última chamada ao passageiro. Algumas chamadas automáticas, inclusive, foram substituídas por telas. Isso faz com que o terminal tenha um grande conforto acústico”, explica Gesse.

As inovações são empregadas também na execução dos projetos. A Acciona, que venceu a licitação para a construção e a concessão para operar a linha 6-Laranja do metrô de São Paulo, desenvolveu uma plataforma digital chamada Centro de Controle de Tuneladoras para aquisição, processamento, integração, análise e consulta das múltiplas fontes de dados relacionadas às duas tuneladoras (os populares “tatuções” usados na construção dos túneis) utilizadas na obra. “A plataforma permite que diferentes fontes de dados sejam automaticamente processadas e combinadas, dando mais agilidade e precisão nas tomadas de decisão”, afirma o diretor país da Acciona no Brasil, André De Angelo.

### ***Contratos determinam implantação de tecnologias mais recentes***

A linha, com 15,3 km de túnel, terá 15 estações subterrâneas, 18 poços de ventilação e saída de emergência, um pátio de manutenção e estacionamento de trens - serão 22-, ao custo total de aproximadamente R\$ 18 bilhões.

Concessões rodoviárias têm incorporado a maior quantidade de inovações. Até por contrato, são obrigadas a implantar as mais modernas tecnologias disponíveis, como o sistema free flow, o pedágio eletrônico sem cancela que calcula a tarifa de acordo com as características de cada veículo por quilômetro rodado, fibra ótica para 5G, pontos de recarga para veículos elétricos, ponto de parada e descanso e pesagem automática de veículos em movimento, entre outros mecanismos.

A Via Appia, que vai administrar a obra e o pedágio do trecho norte do Rodoanel Mario Covas, em São Paulo, terá que implantar o sistema free flow para cobrir os 44 km da rodovia, que cortam a capital, Arujá e Guarulhos, ao lado da serra da Cantareira. A empresa ainda terá de oferecer wi-fi ao longo de toda a via. “Além disso, faremos uma série de adequações às normas mais modernas, como o sistema de defesa metálica, guard rails mais modernos que garantem que, em caso de acidente, o carro se mantenha dentro da rodovia”, diz o CEO da Via Appia, Brendon Ramos.

O grupo EPR, que obteve a concessão do trecho federal da BR-040, entre Belo Horizonte e Juiz de Fora (MG), vai investir na modernização e manutenção da estrada, bem como nas outras quatro concessões rodoviárias que possui, três em Minas Gerais e uma no Paraná. O contrato da BR-040 tem prazo de 30 anos e previsão de R\$ 5,2 bilhões em investimentos num trecho total de 232 quilômetros.

Embora estejam previstas três praças de pedágio no sistema de cabines, o diretor-presidente do grupo, José Carlos Cassaniga, diz que já está em fase de implantação um sandbox (ambiente de testes) para a cobrança eletrônica no sistema free flow. Segundo o executivo, um pedágio sem cancela está sendo implementado na altura da cidade de Monte Sião, em caráter experimental.

A Azevedo & Travassos, que recentemente adquiriu o Polo Periquito como parte do plano da companhia de retomada da exploração de óleo e gás, já se prepara para disputar concessões no setor e nos segmentos de rodovias e saneamento. De acordo com o CEO, Ivan Carvalho Junior, há muita oportunidade para inovação. “Temos avaliado novos produtos para pavimentação, novas técnicas de dessalinização, que podem ser aplicadas no saneamento com água salobra ou água salgada, bem como tecnologias para recuperação secundária de campos de petróleo capazes de dar uma sobrevida para esses campos”, afirma.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 29/05/2024*

## MESMO APÓS APORTE DA UNIÃO, BNB ESTUDA POSSIBILIDADE DE ‘FOLLOW-ON’

Instituição tem buscado diversificar suas fontes de financiamento para manter expansão, com foco em segmentos como agronegócio e infraestrutura

*Por Álvaro Campos — De São Paulo*



*Paulo Câmara: “Nordeste tem gargalos de desigualdade enormes que precisam ser superados” — Foto: Divulgação*

Em busca de novas fontes de financiamento (“funding”), o Banco do Nordeste (BNB) realizou ontem seu primeiro “investor day”, na região da Faria Lima, em São Paulo, em uma tentativa de atrair novos investidores. O banco, que deve concluir no segundo semestre a operação de um aporte de R\$ 1,4 bilhão da União, também tem negociado linhas com organismos multilaterais e ainda estuda realizar uma oferta subsequente de ações (“follow-on”).

Em entrevista ao Valor, o presidente do BNB, Paulo Câmara, que foi governador de Pernambuco até 2022, diz que o governo federal aproveitou um espaço fiscal que havia no orçamento do ano passado para fazer o aporte, mas que as negociações com a equipe do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, foram duras. “Explicamos o papel que o banco pode exercer na região. A missão que o presidente Lula me deu foi fazer o banco crescer. Cada R\$ 1 de aporte a gente pode captar em mercado entre R\$ 10 e R\$ 11, então esses R\$ 1,4 bilhão na verdade vão virar quase R\$ 10 bilhões. O governo nos ajudou e agora nós vamos retribuir, com mais investimentos na região.”

Economista de formação e com carreira de auditor no Tribunal de Contas de Pernambuco, Câmara disse que, ao tomar posse no BNB, em março do ano passado, identificou a necessidade de promover um concurso para preencher os quadros da instituição - serão contratados 500 funcionários após o certame realizado neste ano - e também promover a elevação de capital. “Hoje, 80% do nosso funding é do Fundo Constitucional do Nordeste (FNE), e temos uma demanda muito grande que não conseguimos atender, estávamos esbarrando nos limites do índice de Basileia”, afirma.

Segundo ele, a projeção para este ano é fazer pelo menos R\$ 40 bilhões em contratações de crédito, após o volume recorde de R\$ 58,5 bilhões no ano passado, que significou uma expansão de 27%.

“Temos um foco muito grande no microcrédito, no crédito para micro e pequenas empresas e também para projetos estruturantes. O Nordeste tem gargalos de desigualdade enormes que precisam ser superados.”

Câmara diz que o aumento de capital via aporte da União foi feito porque é mais rápido, mas revela que o BNB estuda um follow-on a exemplo do que também planeja outra instituição estatal, o Banco da Amazônia (Basa). “Isso é uma segunda etapa, e temos o compromisso de estudar como será feito. Até pelas restrições das contas públicas, sabemos que precisamos pensar no médio e longo prazo e isso com certeza vai entrar na nossa agenda.” O BNB é listado em bolsa, mas a liquidez das ações é irrisória.

Em outra frente, o BNB tem buscado funding com organismos multilaterais. Em breve deve ser liberada uma linha de US\$ 300 milhões do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). No ano passado, o banco assinou um acordo de €150 milhões com a Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD), além de linhas da Finep e negociações com o New Development Bank, o Banco dos BRICs. O BNB também pode se beneficiar das letras de crédito de desenvolvimento (LCD) cuja criação está sendo analisada pelo Congresso. “Estamos atrás de parceiros que forneçam boas condições.”

Entre os segmentos de atuação, o agro é quase 40% da carteira do BNB. Da fronteira agrícola Matopiba, apenas o Tocantins não está na área de atuação do banco nordestino. “Hoje o grau de eficiência ali já é muito próximo do Centro-Oeste, sem falar da nossa experiência em fruticultura irrigada no Vale do São Francisco”, relata o CEO.

Na infraestrutura, o banco financia projetos de portos, aeroportos e saneamento, além de energia eólica e solar, o que lhe garante uma boa posição em questões ESG (padrões ambientais, sociais e de governança). “A questão da sustentabilidade é um caminho sem volta. Não podemos ter um desenvolvimento econômico que não seja acompanhado do social, e com o climático também inserido nisso. Se não cuidarmos dessa questão, as reações climáticas têm se mostrado em muitos lugares do mundo.”

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 29/05/2024*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### PORTO CENTRAL E GRUPO EUROPEU AVALIAM ESTALEIRO DE RECICLAGEM

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 28/05/2024 - 23:03*



#### *Divulgação Porto Central*

Representantes do projeto portuário e a M.A.R.S., Europe A/S assinaram memorando para analisar viabilidade de projeto para desmantelamento e reciclagem de embarcações

O Porto Central e a M.A.R.S., Europe A/S, subsidiária europeia da M.A.R.S., Inc, assinaram um memorando de entendimentos para uma pesquisa de viabilidade da implantação do estaleiro especializado em projetos complexos de desmantelamento e reciclagem de navios, além de outros serviços nessa área. O empreendimento, a ser construído em Presidente Kennedy, no litoral sul do Espírito Santo, busca investidores interessados.

Os empreendedores do Porto Central destacam que a empresa europeia é especializada em projetos complexos e referência nessas operações. “A parceria visa a realizar pesquisas aprofundadas para apurar a viabilidade e os potenciais benefícios de um projeto desse tipo no sul capixaba, reforçando



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 051/2024  
Página 48 de 48  
Data: 29/05/2024  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

um compromisso com práticas sustentáveis e desenvolvimento econômico”, informou o Porto Central em nota.

O projeto proposto prevê um estaleiro que contribua com a criação de empregos e geração de receitas, preservação ambiental e crescimento sustentável. O escopo completo do complexo industrial e portuário vislumbra a exploração de mais de 20 milhões de metros quadrados, que poderá receber embarcações com calado de até 25 metros, podendo movimentar diversos tipos de carga, incluindo petróleo bruto, gás, geração de energia, apoio offshore, grãos, fertilizantes, minérios, contêineres e carga geral.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/05/2024*



### MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data: 29/05/2024*