

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 148/2022  
Data: 21/11/2022



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
EMBARQUES DE CAFÉ CRESCEM NO PORTO DE SANTOS EM COMPARAÇÃO AO ANO PASSADO .....	4
PORTO DE SANTOS FICA EM SÉTIMO LUGAR EM RANKING AMBIENTAL NACIONAL.....	5
CRUZEIROS TÊM NOVAS REGRAS PARA O EMBARQUE DE PASSAGEIROS NO PORTO DE SANTOS .....	6
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>7</b>
MÍNIFRA INSTITUI AGENDA PERMANENTE PELA SEGURANÇA NAS RODOVIAS DO PAÍS.....	7
NO DF, GOVERNO FEDERAL ENTREGA REVITALIZAÇÃO E TERCEIRA FAIXA NA BR-251 .....	8
<b>GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....</b>	<b>8</b>
PORTAL ÚNICO IMPLEMENTA GESTÃO COMPARTILHADA DE FRONTEIRAS E PAGAMENTO CENTRALIZADO DE TRIBUTOS .....	8
SOLUÇÃO DEPENDE DE INTEGRAÇÃO DOS SISTEMAS PARTICIPANTES .....	8
EMIÇÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS CAPTOU R\$ 4,3 BILHÕES EM SETEMBRO .....	10
EMIÇÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS CAPTOU R\$ 4,9 BILHÕES EM AGOSTO .....	11
<b>PORTAL PORTO GENTE.....</b>	<b>12</b>
PORTO DE SANTOS AMEAÇADO .....	12
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT.....</b>	<b>13</b>
EDITORIAL – RECEITA PARA O SUCESSO .....	13
DA REDAÇÃO REDACAO@PORTALBENEWS.COM.BR .....	13
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
Novo PAC .....	14
Cargas 1 .....	14
Cargas 2 .....	14
COP27.....	15
NACIONAL - SENADO DEVE VOTAR INDICAÇÕES PARA ANTAQ E ANTT NESTA SEMANA.....	15
NACIONAL - TCU DEFENDE MELHOR GESTÃO EM OBRAS PARADAS E AVANÇO EM REGULAÇÃO E MULTIMODALIDADE..	16
REGIÃO NORTE - PRIMEIRO TERMINAL TRACTOR 100% ELÉTRICO DO BRASIL COMEÇA A OPERAR EM MANAUS.....	18
REGIÃO SUDESTE - RECEITA PROMOVE LEILÃO DE PRODUTOS APREENDIDOS NO AEROPORTO DE GUARULHOS.....	19
PORTUGAL - GRUPO TURCO ANUNCIA INVESTIMENTO NO TERMINAL DE CONTÊINERES DE ALCÂNTARA.....	20
PORTUGAL - PORTUGAL ADERE A INICIATIVA PARA DESCARBONIZAR SETOR NAVAL NO COP27 .....	21
INTERNACIONAL - MISSÃO ESPANHA TEM INÍCIO HOJE COM VISITA AO PORTO DE VALÊNCIA .....	22
INTERNACIONAL - VEJA A PROGRAMAÇÃO.....	23
PORTUGAL – VITRINA POR CÂNDICE LA TERZA .....	24
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>25</b>
CAMPANHA NA INTERNET MOSTRA COMO FUNCIONA OPERAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO.....	25
ESTADO DE SÃO PAULO DÁ INÍCIO AO PROCESSO DE TRANSIÇÃO DE GOVERNO.....	26
PORTO DO RIO DE JANEIRO RECEBE VISITA DE CÔNSUL E UNIVERSITÁRIOS DA COLÔMBIA .....	27
BRASIL E REINO UNIDO ASSINAM ACORDO PARA COTAS DE IMPORTAÇÃO .....	28
PORTO DE LEIXÕES QUER Atingir NEUTRALIDADE CARBÔNICA ATÉ 2035 .....	28
PORTO DE SINES É O 14º MAIOR PORTO DA EUROPA.....	29
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>30</b>
CARROS ELÉTRICOS ESTIMULAM CORRIDA PELO LÍTIU, MATÉRIA-PRIMA DAS BATERIAS, NO BRASIL .....	30
SENADOR PROTEGE ALTERNATIVA À PEC DA TRANSIÇÃO COM GASTO DE R\$ 70 BILHÕES.....	33
EX-MINISTRO NELSON BARBOSA VÊ ESPAÇO PARA GASTAR R\$ 136 BI A MAIS EM 2023 SEM ELEVAR DESPESAS EM RELAÇÃO A 2022 .....	34
LULA PLANEJA RETOMAR PAC EM 2023, MAS COM MENOS RECURSOS PARA OBRAS.....	36
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>38</b>
CONGRESSO ARTICULA VOTAÇÃO DE PROJETO PARA LIBERAR R\$ 7,9 BI DO ORÇAMENTO SECRETO AINDA ESTE ANO.....	38
PARANÁ PROPÕE PRIVATIZAR COPEL EM MODELO SIMILAR AO DA ELETROBRAS E AÇÕES DISPARAM.....	39
PROJETO APROVADO NA CÂMARA PODE AUMENTAR CONTA DE LUZ EM 2,4% NO NORTE E NORDESTE.....	41
TRANSIÇÃO DO GOVERNO VAI CANCELAR PLANO DE BOLSONARO DE PRIVATIZAR A DATAPREV .....	43
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>43</b>
VIREDIAN ECOENERGIA INAUGURA O MAIOR ESTACIONAMENTO COBERTO POR PAINÉIS SOLARES DO BRASIL.....	43



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 148/2022  
Página 3 de 64  
Data: 21/11/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[mercoshipping.com.br](mailto:mercoshipping.com.br)

INVESTIDOR ENSAIA SAÍDA DO BRASIL EM MEIO A DÚVIDAS SOBRE RUMO FISCAL .....	44
MINÉRIO DE FERRO DEVE FICAR ESTÁVEL EM 2023 .....	47
AEROPORTO DE FLORIANÓPOLIS VAI ABRIR RODOVIÁRIA .....	48
<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>50</b>
NOVO GOVERNO COLOCA EM XEQUE PRIVATIZAÇÃO DE SANTOS .....	50
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>51</b>
PORTO DE ITAGUAÍ REALIZA 1ª OPERAÇÃO DE TRANSFERÊNCIA DE GÁS ENTRE NAVIOS ATRACADOS A CONTRABORDO .....	51
JERA, MOL E NYK UNEM FORÇAS NO DESENVOLVIMENTO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS DE AMÔNIA .....	52
IPEN BRASIL ENTRARÁ EM 2023 COM NOVA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL .....	52
INDÚSTRIA MARÍTIMA AGORA LIDA COM EXCESSO DE CONTÊINERES .....	54
FS INVESTE EM VAGÕES DA RUMO E AUMENTA O SEU VOLUME TRANSPORTADO POR FERROVIA .....	54
ESTALEIROS ESPECIALIZADOS EM EMBARCAÇÕES DE SERVIÇO VEEM .....	55
MESMO COM INFRAESTRUTURA INSUFICIENTE, SEGMENTO DE CARGA DE PROJETO TEM BOAS PERSPECTIVAS, PRINCIPALMENTE NO SETOR EÓLICO .....	60
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>64</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM .....	64



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## EMBARQUES DE CAFÉ CRESCEM NO PORTO DE SANTOS EM COMPARAÇÃO AO ANO PASSADO

Atualmente, o cais santista representa 81% dos embarques da commodity em todo o País

*Por: Redação*

O Porto de Santos registrou o embarque de 26,1 milhões de sacas de 60 quilos de café entre janeiro e o mês passado. O volume representa um crescimento de 2% nas exportações em relação ao mesmo período de 2021. Hoje, o cais santista representa 81% dos embarques da commodity em todo o País.

Os dados são do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). No total, 22 portos brasileiros escoaram o produto. Entre eles estão os portos do Rio de Janeiro, responsáveis pelo embarque de 4,6 milhões de sacas, 14,5% do total. Em seguida, o Porto de Vitória (ES) escoou 212.648 sacas, 0,7% do total. Já outras 299.172 sacas foram embarcadas no Porto de Paranaguá (PR), 0,9% do café brasileiro vendido ao mercado internacional.

Apesar do crescimento das exportações, houve queda na utilização de contêineres para o transporte do café. Enquanto nos dez primeiros meses do ano passado 94.267 TEU (unidade equivalente a um cofre de 20 pés) carregaram o produto, neste ano foram 88.576 TEU.

“Houve um pequeno avanço, mas sem mudanças significativas no mercado exportador global, que segue com menor disponibilidade de contêineres, navios congestionados em portos do Hemisfério Norte, principalmente nos Estados Unidos e na Europa, dificuldades para obtenção de bookings, rolagens de cargas e custos muito altos, o que atrapalha o trabalho dos exportadores. Além disso, há maior demanda da indústria nacional pelos cafés canéforas, limitando o embarque dessa variedade”, explica o presidente do Cecafé, Günter Häusler.

Em todo o Brasil, os embarques de café somaram 3,4 milhões de sacas em outubro, uma queda de 3,2% em relação aos 3,5 milhões apurados no mesmo mês de 2021. Em receita cambial, o resultado apresentou crescimento de 30,5% na mesma comparação, com os valores recebidos pelo País saltando de US\$ 653,4 milhões para os atuais US\$ 852,5 milhões, maior nível desde 2011.

Já no acumulado do ano, entre janeiro e outubro, foram enviadas 32,2 milhões de sacas ao exterior, queda de 3,6% ante os 33,5 milhões registrados nos dez primeiros meses de 2021. A receita, por sua vez, cresceu 56,8%, chegando a US\$ 7,605 bilhões até o fim do mês passado, valor recorde no período.

### **Destinos**

Apesar da queda registrada no volume geral embarcado, com exceção do Japão, os demais principais parceiros comerciais seguem ampliando suas aquisições. Entre janeiro e outubro, os Estados Unidos permanecem na liderança do ranking, com a importação de 6,5 milhões de sacas (20,4% do total), volume 1,4% maior do que os 6,5 milhões comprados no mesmo intervalo de 2021.

Em seguida, a Alemanha foi responsável pela aquisição de 5,744 milhões de sacas (+4,5%); Itália, com 2,760 milhões (+15,5%); Bélgica, com 2,480 milhões de sacas (+9,0%); e Japão, com a importação de 1,533 milhão de sacas (-26,1%).

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 20/11/2022*

### PORTO DE SANTOS FICA EM SÉTIMO LUGAR EM RANKING AMBIENTAL NACIONAL

Lista elaborada pela Antaq é encabeçada por Itajaí (SC) e avalia o desempenho nessa área de 31 portos públicos

Por: [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



***A Santos Port Authority tem como meta fortalecer seus aspectos ASG (Ambientais, Sociais e de Governança) e trazer mais inovação para o cais Foto: Matheus Tagé/AT***

O Porto de Santos é o sétimo no ranking de desempenho ambiental da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e defende uma revisão nas métricas da avaliação. No total, 31 portos públicos foram avaliados e o de Itajaí (SC) foi o primeiro colocado.

Entre os públicos, a média geral foi de 77,38 pontos no Índice de Desempenho Ambiental (IDA), referente ao ano passado. Em 2020, a nota geral foi de 76,28. Já os 105 Terminais de Uso Privado (TUPs) analisados mostraram uma queda no comparativo entre os dois últimos anos, saindo de 61,60, em 2020, para 58,96, no último ano.

O IDA é composto por 38 indicadores relacionados à conformidade legal e às boas práticas em gestão ambiental, saúde e segurança de operações. São avaliadas a situação da licença ambiental e a existência de licença de operação, a quantidade e qualidade de técnicos no núcleo ambiental, além de ações de prevenção de riscos, de retirada de resíduos de navios, auditoria ambiental, consumo e eficiência no uso de energia, monitoramento da fauna e da flora e planos de contingência de saúde.

No ranking dos portos públicos, o destaque foi Itajaí, com 99,82 pontos. Paranaguá (PR), teve nota 99,29 e Santarém (PA) ficou com 97,33. Os portos de Itaqui (MA) e São Francisco do Sul (SC) completam a lista dos cinco mais bem avaliados.

O Porto de Santos aparece apenas na sétima posição, com 95,35 pontos, logo atrás do seu porto vizinho, o de São Sebastião, que fica no Litoral Norte e somou 95,96 pontos. Para continuar evoluindo em pontuação em referências futuras, a Santos Port Authority (SPA) tem como meta fortalecer seus aspectos ASG (Ambientais, Sociais e de Governança) e trazer mais inovação para o Porto, como no caso da eletrificação do cais para fornecimento de energia para embarcações.

“Para índices futuros, entende-se como conveniente uma revisão pela Antaq das métricas do Índice, de modo a atualizar os indicadores em relação às necessidades correntes, como no caso das mudanças climáticas e proteção dos oceanos, sobre cujos assuntos o Porto de Santos já vem se engajando”, destaca a estatal que administra o cais santista, em nota.

#### **Em crescimento**

Segundo a SPA, desde 2012, quando o IDA foi criado, o Porto de Santos aumentou em 32,69 pontos sua nota. Porém, a Autoridade Portuária considera que a avaliação do ranking “não deve ser tão simplista de modo a provocar comparações entre portos com escalas de tamanho e complexidade tão diferentes”. Por esse motivo, a empresa celebra a marca, mas aponta que prefere mirar na melhoria contínua de sua própria pontuação.

Na contramão, os portos de Santana (AM), Porto Velho (RO) e Maceió (AL) estão entre as 31 instalações avaliadas com as menores notas no indicador da Antaq.

#### **Privados**

Já entre os 105 portos privados analisados, os melhores resultados foram obtidos por Pecém (CE), que alcançou o índice de 98,14 pontos, seguido de Ponta da Madeira (MA), que obteve 97,01, e, em terceiro lugar, o Terminal da Alumar, com nota 96,09. Porto Itapoá e Ilha Guaíba (TIG) completam o ranking dos cinco mais bem avaliados.

Os três maiores saltos em desempenho entre os portos privados, em 2021, na comparação com o ano anterior, foram registrados pelo Terminal Ternium Brasil (RJ), que avançou de 57,92 para 80,17 pontos; seguido do Terminal Trombetas (PA), que pulou de 45,87 para 66,71 pontos; e o Terminal Vila do Conde (PA), que nessa última avaliação atingiu 58,51 pontos, contra 40,26 pontos de 2020.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 19/11/2022**

## CRUZEIROS TÊM NOVAS REGRAS PARA O EMBARQUE DE PASSAGEIROS NO PORTO DE SANTOS

Objetivo é impedir casos de covid-19 a bordo dos navios

**Por: ATribuna.com.br**



**As regras de embarque estão mais rígidas durante a temporada de cruzeiros 2022/23 Foto: Carlos Nogueira/AT**

Os passageiros que vão embarcar em navios de cruzeiro para viagens de mais de seis noites deverão apresentar laudos de testes para a detecção da covid-19. A exigência é das companhias marítimas e vale para viagens entre portos do País ou para roteiros que incluam cidades da Argentina e do Uruguai.

De acordo com as regras da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), nesta temporada, os viajantes poderão optar por apresentar o comprovante de vacinação completa contra a covid-19 ou o resultado de teste para a detecção da doença. O exame deve ter sido realizado um dia antes do cruzeiro.

Porém, interessadas em manter a segurança dos passageiros, tripulantes e comunidades que os navios visitam, as companhias marítimas ampliaram as exigências.

É necessário seguro para todos os cruzeiros e teste negativo (RT-PCR/Lamp ou Antígeno, mediante apresentação de laudo) 24 horas antes do embarque em itinerários de seis noites ou mais.

A informação é da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Cliá Brasil). A entidade destaca, ainda, que para viagens de cinco dias ou menos os passageiros poderão optar por apresentar os testes ou comprovante de vacinação.

“Outra atualização refere-se ao uso de máscaras de proteção facial, que não é mais obrigatório, mas está recomendado”, destaca a entidade que representa as armadoras de cruzeiros.

### Temporada

Passarão pelo Porto de Santos 16 navios, seis de escalas regulares e dez de trânsito. Das seis embarcações regulares, quatro são da MSC, o Seashore, o Preziosa, o Armonia e o Fantasia. E duas da Costa: Firenze e Favolosa. O MSC Seashore e o Costa Firenze são inéditos por aqui.

Até abril, mais de 440 mil passageiros vão embarcar no cais santista. A temporada 2022-2023 será a mais longa dos últimos dez anos e terá 142 escalas.

A expectativa é de que 48 mil empregos sejam gerados no País, além de um impacto econômico de R\$ 3,8 bilhões. Desse total, R\$ 338 milhões serão gerados para Santos e região, com a oferta de 33 mil postos de trabalho.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 19/11/2022

## GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

### MINFRA INSTITUI AGENDA PERMANENTE PELA SEGURANÇA NAS RODOVIAS DO PAÍS

Firmado durante a abertura do I Seminário Internacional de Segurança Viária, acordo de cooperação articula ações para reduzir acidentes e mortes nas estradas brasileiras



**Representantes de governo e da sociedade civil assinaram acordo de cooperação, com vigência de cinco anos - Foto: Ricardo Botelho/MInfra**

O Governo Federal instituiu uma agenda permanente para fomentar ações de prevenção a acidentes em rodovias e estimular políticas públicas voltadas à segurança viária. É o que prevê acordo de cooperação firmado por órgãos do Executivo federal e entidades da sociedade civil nesta segunda-feira (21), na abertura do I Seminário Internacional de Segurança Viária.

O ministro da Infraestrutura substituto, Bruno Eustáquio, destacou os esforços empreendidos nos últimos quatro anos pelo MInfra relativos à agenda de desburocratização do setor de transportes, de forma a conectar pessoas e regiões ao desenvolvimento do país, e enfatizou a necessidade de se evitar mortes no trânsito. “Com as somas de nossas agendas de desburocratização e de transformação digital, vamos mudar o comportamento do brasileiro no trânsito”, ressaltou.

O acordo de cooperação firmado nesta segunda segue os pilares do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), o qual prevê a redução do total de óbitos e lesões graves decorrentes de acidentes nas vias do país em 50% até 2028. O objetivo da cooperação é coordenar ações dos diferentes agentes envolvidos na segurança viária, a fim de tornar as estradas mais seguras e, conseqüentemente, reduzir o risco de acidentes graves.

Com vigência de cinco anos, a iniciativa conta com a adesão, além do MInfra, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Infra S.A., Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito (Abeetrans), Instituto Nacional de Projetos Para o Trânsito e Segurança (Inprotran), Associação Brasileira de Segurança Viária (ABSeV), International Road Assessment Programme – (iRAP) e Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV).

#### Agenda internacional

“Este é o maior evento já realizado nessa área de segurança viária. Um evento internacional, que conta com painelistas renomados, os quais certamente trarão inúmeras contribuições para a formação de cada um dos senhores”, concluiu o ministro substituto do MInfra.

A presença do Brasil na agenda internacional também foi ressaltada pelo secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro. “Estamos vivendo um contexto em que o Brasil busca alcançar grupos internacionais como a OCDE [Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico], e

na área do trânsito, especificamente, o WP1 e o WP29, dois importantes grupos de trabalho que cuidam da questão da segurança viária e da regulamentação de veículos automotores”, especificou. Na opinião do secretário, para que o país ganhe projeção internacional, o primeiro passo é mostrar o que vem sendo feito internamente para se evitar as mortes no trânsito.

Promovido pelo MInfra, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), o I Seminário de Segurança Viária segue até quarta-feira (23). Na programação, palestras, painéis e workshops apresentados por especialistas em segurança de trânsito, brasileiros e estrangeiros, com o objetivo de promover debates sobre as melhores práticas, planos, desafios e avanços para ampliar a segurança viária no Brasil, em alinhamento com a Nova Década de Segurança no Trânsito de Organização das Nações Unidas (ONU). O evento é transmitido pelo canal do MInfra no Youtube (<https://www.youtube.com/watch?v=lqfhsFDChEo>) e tem tradução simultânea inglês/português.

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

*Data: 21/11/2022*

### **NO DF, GOVERNO FEDERAL ENTREGA REVITALIZAÇÃO E TERCEIRA FAIXA NA BR-251**

Revitalização contempla 15,2 quilômetros da rodovia federal; segmento com quatro quilômetros recebeu faixa extra. Serviços foram iniciados em 2021



***As melhorias no pavimento vão do Km 45,6 ao Km 60,8, na região Administrativa de Santa Maria - Foto: Dnit/Divulgação***

O Ministério da Infraestrutura, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), concluiu a revitalização de 15,2 quilômetros da BR-251/DF e entregou cerca de quatro quilômetros de implantação de terceira faixa, em ambos os sentidos da via.

As melhorias no pavimento vão do Km 45,6 ao Km 60,8, na região Administrativa de Santa Maria. Espera-se que as intervenções proporcionem mais segurança ao tráfego dentro do Distrito Federal, reduzindo os engarrafamentos em horários de pico, especialmente no entorno de São Sebastião, Jardins Mangueiral e Jardim Botânico, entre outras localidades.

A BR-251 é uma rodovia transversal que passa pelo Distrito Federal, conectando os estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Bahia. Com mais de 2,4 mil quilômetros de extensão, é rota de escoamento do agronegócio e de grande importância econômica para a logística de mercadorias entre o Sudeste e o Nordeste do país.

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

*Data: 21/11/2022*



abrangência das operações. A gestão do programa é feita conjuntamente pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB), ambas do Ministério da Economia. A cobertura potencial da NPI é de, aproximadamente, 40% do valor total das importações brasileiras.

O novo modelo possibilita uma inspeção física coordenada de mercadorias importadas, com a realização concomitante da inspeção física de mercadorias pela RFB e demais órgãos e entidades da Administração Pública Federal intervenientes no comércio exterior, como o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) e a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). A definição conjunta da inspeção é feita por intermédio da declaração única de importação (Duimp) e permite uma avaliação baseada na necessidade de inspeção documental ou física das cargas por uma ou mais instituições de governo, cada uma limitada à sua atribuição.

O Canal Único da Duimp também permite que o setor privado acompanhe as intervenções dos órgãos governamentais sobre as operações de importação, reduzindo custos e tempo na disponibilização da mercadoria para inspeção, de forma transparente.

### **Pagamento de Tributos do Comércio Exterior**

Outra novidade é que o ICMS passa a ser automaticamente calculado, exonerado e pago no Portal Único Siscomex, com a confirmação imediata do pagamento e sem necessidade de outros comprovantes para liberação da carga. Assim, o importador pagará todos os impostos do comércio exterior, sejam eles federais ou estaduais, via débito automático da sua conta corrente, sem a necessidade de emitir guias ou acessar outros sistemas.

Entretanto, a operacionalização completa da facilidade depende da integração entre os sistemas mantidos pelas secretarias de Fazenda dos estados e do Distrito Federal e a ferramenta do Governo Federal. Independentemente dessa integração, que se encontra em estágios de desenvolvimento distintos entre os estados, o cumprimento das obrigações relativas ao ICMS nas importações realizadas por meio da Duimp já está implementado no módulo Pagamento Centralizado do Comércio Exterior (PCCE), com tratamento manual pelos fiscos estaduais.

No que diz respeito ao pagamento de taxas cobradas pelos órgãos e entidades intervenientes para a emissão de licenças de importação, será disponibilizada a guia de recolhimento e a confirmação do pagamento por meio do módulo de Licenças, Permissões, Certificados e Outros Documentos (LPCO) do Portal Único Siscomex.

O pagamento dessas taxas por intermédio do PCCE depende ainda da integração entre os sistemas mantidos pelos órgãos e entidades intervenientes no comércio exterior e a ferramenta do Governo Federal. A iniciativa cumpre recomendação do Estudo de Tempos de Despacho (Time Release Study (TRS), em inglês) realizado pelo Brasil conforme metodologia preconizada pela Organização Mundial das Aduanas (OMA). O estudo apontou que atrasos no recolhimento e na confirmação do pagamento de taxas cobradas pelos órgãos e entidades intervenientes impactavam o prazo de liberação das cargas para os importadores brasileiros em 2 a 3 dias em média.

### **API Recintos**

A API (Application Programming Interface, em inglês) Recintos é um sistema de monitoramento em tempo real das movimentações de pessoas, veículos e cargas de todos os recintos alfandegados do Brasil.

Este novo sistema da RFB permitirá o recebimento automático das informações dos recintos alfandegados consideradas de interesse da fiscalização. O instrumento amplia a capacidade da RFB de garantir mais segurança nos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados do Brasil com o combate ao tráfico, ao contrabando e ao descaminho, servindo ainda de base para a modernização dos sistemas de controle de cargas e trânsito, a exemplo do novo módulo de controle de carga e trânsito no modal aéreo (CCT – Aéreo), que deverá entrar em operação no próximo



semestre. A previsão é de que o CCT Aéreo reduza o tempo de despacho das mercadorias importadas pela via aérea em 80% e as intervenções manuais da RFB em 90% dos casos.

A Portaria RFB nº143, de 2022, conhecida como Portaria do Alandegamento, estabelece a obrigatoriedade do uso do sistema pelos recintos alfandegados a partir do próximo dia 1º de dezembro, dispondo também sobre diversas simplificações para esses agentes como contrapartida ao aumento da segurança que a API Recintos oferecerá.

### Sistema Classif

O sistema de Auxílio à Classificação Fiscal de Mercadorias (Classif) é o módulo do Portal Único Siscomex que serve como ferramenta de apoio à identificação do código da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) da mercadoria a ser importada, além de disponibilizar consulta ao tratamento tributário e às exigências de licença impostas por órgãos intervenientes no comércio exterior para aquela mercadoria. A ferramenta é de uso gratuito e acessível na página eletrônica do Siscomex ([gov.br/siscomex](http://gov.br/siscomex)), sem exigência de certificado digital para sua utilização.

A nova versão do sistema Classif representa um salto de evolução ao disponibilizar, dentre outras funções, uma ferramenta de inteligência artificial (IA) que sugere, a partir de uma descrição informada, a classificação fiscal da mercadoria, ou seja, a classificação NCM. A intenção é diminuir os erros e inconformidades das declarações aduaneiras do importador antes do registro da declaração aduaneira de importação e da classificação fiscal das mercadorias.

### Portal Único de Comércio Exterior

O Portal Único de Comércio Exterior é uma iniciativa do Governo Federal para reduzir a burocracia, o tempo e os custos nas exportações e importações brasileiras, a fim de atender com mais eficiência às demandas do comércio exterior.

Os principais objetivos são reformular os processos de exportação e importação, tornando-os mais eficientes e harmonizados, e criar um guichê único para centralizar a interação entre o governo e os operadores privados atuantes no comércio exterior.

Acesse a lista com todas as inovações do Novo Processo de Importação (NPI) (<https://www.gov.br/siscomex/pt-br/noticias/noticias-siscomex-importacao/Comunicados/importacao-no-2022-064>) do Programa Portal Único de Comércio Exterior.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF*

*Data: 21/11/2022*

## EMISSÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS CAPTOU R\$ 4,3 BILHÕES EM SETEMBRO

Volume total distribuído chegou a R\$ 201,3 bilhões desde 2012, relacionado a projetos de investimento, especificamente na área de infraestrutura definidos como prioritários

As emissões de debêntures incentivadas alcançaram R\$ 4,3 bilhões no mês de setembro de 2022, segundo dados da 106ª edição do Boletim de Debêntures Incentivadas, divulgado nesta segunda-feira (21/11) pela Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia. Foram distribuídas sete debêntures de infraestrutura, vinculadas aos setores de energia, transporte, saneamento e telecomunicações. O prazo médio das emissões das debêntures de infraestrutura, em setembro, foi de 11,4 anos, com remuneração média de Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) + 6,9%.

Entre 2012 e setembro de 2022, o volume total distribuído em debêntures incentivadas foi de R\$ 201,3 bilhões, com esforços amplos e restritos. Nesse período, o total do Capex (montante para aquisição de bens de capital de uma empresa) dos projetos de infraestrutura já aprovados pelas portarias autorizativas totaliza R\$ 758,1 bilhões. Desse montante, R\$ 520,8 bilhões estão vinculados



a projetos que emitiram debêntures de infraestrutura. De acordo com a SPE, considerando posição ao final de setembro, ainda havia potencial de emissão de debêntures no valor de R\$ 237,4 bilhões em projetos de infraestrutura já aprovados, distribuídos setorialmente da seguinte forma: energia (70,1%); transporte/logística (21,9%); saneamento e mobilidade urbana (7,7%) e telecomunicações (0,3%).

### Investidores

Entre as distribuições realizadas por meio de Oferta Pública (Instrução CVM nº 400/2003) e Oferta Restrita (Instrução CVM nº 476/2009), a participação dos investidores pessoas físicas alcançou o montante de R\$ 46,1 bilhões até setembro de 2022, correspondendo a 25,59% das debêntures incentivadas de infraestrutura distribuídas desde 2012. Ainda em relação aos Fundos de Infraestrutura, o percentual médio de aplicação em debêntures, até setembro de 2022, foi de 87% nos Fundos de Renda Fixa. Já nos Fundos em Direitos Creditórios, a participação originada das debêntures de infraestrutura alcançou 92% do Patrimônio Líquido (PL).

### Benefícios tributários

As debêntures incentivadas, instituídas pela Lei nº 12.431/2011, são relacionadas a projetos de investimento em geral, especificamente aqueles na área de infraestrutura definidos como prioritários, conforme regulamentado pelo Decreto nº 8.874/2016. Contam com benefícios tributários e constituem um mecanismo de funding de longo prazo, via mercado de capitais, em alternativa às fontes tradicionais de financiamento. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) apresenta em seu site as demonstrações financeiras dos aeroportos concedidos, com o objetivo de contribuir para o desenvolvimento do mercado secundário de debêntures do setor.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF*

*Data: 21/11/2022*

## EMISSÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS CAPTOU R\$ 4,9 BILHÕES EM AGOSTO

Volume total distribuído chegou a R\$ 197,1 bilhões desde 2012, relacionado a projetos de investimento, especificamente na área de infraestrutura definidos como prioritários

As emissões de debêntures incentivadas alcançaram R\$ 4,9 bilhões no mês de agosto de 2022, segundo dados da 105ª edição do Boletim de Debêntures Incentivadas, divulgado nesta segunda-feira (21/11) pela Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia. Foram distribuídas 10 debêntures de infraestrutura, vinculadas aos setores de energia, transporte, saneamento e telecomunicações. O prazo médio das emissões das debêntures de infraestrutura, em agosto, foi de 11,4 anos, com remuneração média de Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) + 6,8%.

Entre 2012 e agosto de 2022, o volume total distribuído em debêntures incentivadas foi de R\$ 197,1 bilhões, com esforços amplos e restritos. Nesse período, o total do Capex (montante para aquisição de bens de capital de uma empresa) dos projetos de infraestrutura já aprovados pelas portarias autorizativas totaliza R\$ 750,8 bilhões. Desse montante, R\$ 513,8 bilhões estão vinculados a projetos que emitiram debêntures de infraestrutura. De acordo com a SPE, ao final de agosto, ainda havia potencial de emissão de debêntures no valor de R\$ 236,9 bilhões em projetos de infraestrutura já aprovados, distribuídos setorialmente da seguinte forma: energia (70,1%); transporte/logística (22,0%); saneamento e mobilidade urbana (7,7%) e telecomunicações (0,3%).

### Investidores

Entre as distribuições realizadas por meio de Oferta Pública (Instrução CVM nº 400/2003) e Oferta Restrita (Instrução CVM nº 476/2009), a participação dos investidores pessoa física alcançou o montante de R\$ 45,5 bilhões até agosto de 2022, correspondendo a 25,88% das debêntures incentivadas de infraestrutura distribuídas desde 2012. Ainda em relação aos Fundos de Infraestrutura, o percentual médio de aplicação em debêntures, até agosto de 2022, foi de 87% nos Fundos de Renda Fixa. Já nos Fundos em Direitos Creditórios, a participação originada das debêntures de infraestrutura alcançou 94% do Patrimônio Líquido (PL).

### Benefícios tributários

As debêntures incentivadas, instituídas pela Lei nº 12.431/2011, são relacionadas a projetos de investimento em geral, especificamente aqueles na área de infraestrutura definidos como prioritários, conforme regulamentado pelo Decreto nº 8.874/2016. Contam com benefícios tributários e constituem um mecanismo de funding de longo prazo, via mercado de capitais, em alternativa às fontes tradicionais de financiamento. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) apresenta em seu site as demonstrações financeiras dos aeroportos concedidos, com o objetivo de contribuir para o desenvolvimento do mercado secundário de debêntures do setor.

**Fonte:** GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

**Data:** 21/11/2022

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### PORTO DE SANTOS AMEAÇADO

Editor Portogente

*O estabelecimento de um equilíbrio entre interesses econômicos e ecológicos irá ser a questão mais importante para a próxima década para todos os modais de transporte, incluindo os portos.*



Sem causar surpresa, o Porto de Santos (SP) que deveria ser o primeiro, é o sétimo porto do Brasil em desempenho ambiental pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Considerando a importância e os critérios dessa avaliação, expõe negativamente o processo de escolha da diretoria do principal porto do Brasil, líder em movimentação de mercadorias em volume e valor. Para cumprir satisfatoriamente os 38 itens do Índice de Desempenho Ambiental (IDA) a administração do porto precisa ser competente.

### **Leia também \* Refletir o comércio internacional à luz da COP27**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115111-refletir-o-comercio-internacional-a-luz-da-cop27>

Assim como a atividade portuária impacta a natureza, ela também fomenta o progresso brasileiro. Portanto, é um equívoco grave admitir que administrar um porto, em especial o de Santos, seja uma tarefa trivial. O diferencial vem de inovações - sejam elas dos tipos incremental, disruptivo e radical - e insights profundos sobre como são os processos, que envolvem conhecimentos específicos e experiência comprovada. Entretanto, nada disso é percebido no atual presidente do maior complexo portuário do Brasil.

### **Leia ainda \* Regionalizar o Porto de Santos no governo Lula**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115105-regionalizar-o-porto-de-santos-no-governo-lula>

Em quarenta e um dias, os portos brasileiros estarão sob a coordenação e supervisão de um novo ministro de Estado. Decerto, o próximo governo não quer nem precisa cometer os erros do passado. Há competências comprovadas para dirigir exitosamente o Porto de Santos. Portogente tem mostrado e demonstrado os caminhos para as soluções necessárias e urgentes, para se atingir excelentes resultados, nos próximos 30 anos.

### **Confira \* TCU expõe um Porto de Santos com futuro ameaçado**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115099-tcu-expoe-um-porto-de-santos-com-futuro-ameacado>

Capacidade analítica e conhecimentos, atrelados a uma liderança que faça acontecer, são as condições que deverão nortear a escolha da nova diretoria do principal porto do hemisfério sul, cuja história exitosa do tempo da Companhia Docas de Santos (CDS) traduziu-se por investimentos remunerados através da tarifa cobrada dos usuários do porto. Parte dessa estrutura está há tempo abandonada, sem um projeto da sua recuperação. O porto não tem avaliado o retorno do investimento e a Autoridade Portuária não se interessa em investir, aponta o alardeado R\$ 1,5 bilhão em caixa.

### **De olho \* Porto de Santos menor do que seu papel**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115087-porto-e-a-cidade-de-santos-tem-uma-relacao-defeituosa>

Essa realidade deve ser encarada com transparência e metas. O programa do governo Lula descarta a desestatização e admite, positivamente, que, como está, o Porto de Santos não pode continuar. Entretanto, é preciso haver transparência na nova proposta, ainda totalmente desconhecida. Como se dará essa mudança de rumo para um porto produtivo e competitivo?

### **Perspectivas \* Rumo ao Porto de Santos 2050**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115086-rumo-ao-porto-de-santos-2050>

É preciso estabelecer com clareza o critério de indicação dos diretores, que constituam uma liderança forte com a participação da comunidade do porto. De que forma vai garantir a ocupação dos cargos por técnicos com conhecimento gerencial? Como irá estabelecer os indicadores relevantes e definir as metas? Mas também é fundamental que o CAP seja recomposto com poder deliberativo. Uma visão do futuro com capacidade de realizar.

### **Confira \* Túnel submerso é infraestrutura do Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114395-tunel-submerso-e-infraestrutura-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente  
Data: 21/11/2022



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – RECEITA PARA O SUCESSO**

DA REDAÇÃO [REDACAO@PORTALBENEWS.COM.BR](mailto:REDACAO@PORTALBENEWS.COM.BR)

A definição de políticas públicas e investimentos com base em planejamento e a priorização da integração multimodal no transporte brasileiro. Essas duas ações estão entre as medidas recomendadas ao governo do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva, pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Elas estão no relatório que o presidente da Corte, ministro Bruno Dantas, entregou ao vice-presidente eleito, Geraldo Alckmin, na quarta-feira da semana passada.

No documento, o TCU destaca que “os diversos instrumentos de planejamento governamental para o transporte não conseguem promover a integração satisfatória dos modais, situação que prejudica o planejamento do setor e a racionalização dos investimentos públicos”.

Em sua avaliação, o Tribunal reconheceu avanços com “a institucionalização e a sistematização do ciclo de planejamento”. Mas apontou que há descontinuidade nos planos de transportes que não seguem os ciclos de planejamentos - o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), última

versão de 2009, foi substituído pelo Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) em 2012, trocado pelo Plano Nacional de Logística (PNL) em 2018. Hoje, está em vigor o PNL 2035.

Também foi constatado que há um excesso de burocracia - documentos e sistemas a serem preenchidos - pelos usuários dos serviços de transporte de cargas, especialmente por quem utiliza mais um de modal em uma mesma operação.

São duas medidas com objetivos claros: fortalecer uma cultura de planejamento no Governo, a fim de garantir uma maior continuidade nas ações, evitando desperdiçar os esforços já adotados em iniciativas passadas; e incentivar a multimodalidade, reduzindo sua burocracia, o que acaba por impulsionar os modais ferroviário e aquaviário. No primeiro caso, fica claro que um maior planejamento traz ao poder público uma maior eficiência e transparência, facilitando ao investidor privado programar suas ações. A ideia é que, havendo respeito às ações já anunciadas, há uma maior previsibilidade e segurança para investimentos.

Já quanto à multimodalidade, este modelo é a chave para um transporte mais ágil e de menor custo, tirando o peso do rodoviário e distribuindo as mercadorias em linhas férreas e hidrovias, soluções melhores para se transportar grandes distâncias - ou seja, alternativas de menor custo relativo.

As ações apontadas pelo TCU, infelizmente, não são novidade. Mas continuam sendo importantes. Um governo moderno e responsável sabe reconhecer o valor dessas medidas. E é essa postura e medidas como as defendidas que o setor econômico e, em última análise, a sociedade esperam do novo governo.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 21/11/2022*

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

### **NOVO PAC**

A equipe do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) estuda lançar um projeto ampliando os investimentos em infraestrutura e, como consequência, impulsionar a economia, em uma estratégia semelhante à adotada com o Programa de Aceleração do Crescimento, iniciava adotada em 2007. Somente em recursos públicos, seriam R\$ 40 bilhões em recursos. Uma parte dessa cifra - R\$ 22,9 bilhões - viria da Proposta de Emenda da Constituição (PEC) da Transição, que pretende alterar o Orçamento de 2023, permitindo que o futuro governo Lula cumpra parte de suas promessas de campanha já nesse primeiro ano da gestão.

### **CARGAS 1**

A movimentação de contêineres nos portos públicos e nos terminais de uso privado (TUP) brasileiros, no 3º trimestre, aumentou 4,3%, chegando a 3,1 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Na navegação de longo curso, o crescimento foi de 8,1% e, na fluvial (interior), de 18,3%. Já a cabotagem (costeira) registrou uma queda de 2,6%. Os dados integram o balanço operacional do sistema portuário nacional de julho a setembro, elaborado por técnicos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e divulgado na última semana.

### **Cargas 2**

Na análise sobre as cargas, o levantamento da Antaq apontou uma alta de 75,7% nas exportações de milho, que chegaram a 26,4 milhões de toneladas. Altas também foram identificadas no açúcar (11,7%) e no arroz (183,2%). Mas soja (que é exportada) e fertilizantes (importados) contabilizaram reduções - de 13,8% e 19,7%, respectivamente. Entre as mercadorias industriais, aumentaram a importação e a exportação de carros (9%), tratores (8,9%) e acessórios automotivos (21%).

### **COP27**

O Porto do Açu, complexo marítimo-industrial instalado no Litoral Norte do Rio de Janeiro, apresentou seus projetos para a geração de energia limpa, principalmente com base eólica, na 27ª Conferência do Clima da Organização das Nações Unidas (COP27), na semana passada. As iniciativas foram apresentadas pelo diretor-executivo José Firmo. A região onde o porto está implantado tem um potencial de produzir, a partir dos ventos, o equivalente a 2,4 usinas de Itaipu.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/11/2022**

### **NACIONAL - SENADO DEVE VOTAR INDICAÇÕES PARA ANTAQ E ANTT NESTA SEMANA**

Tendência é que os nomes apontados pelo presidente Jair Bolsonaro para os cargos de diretoria das duas agências sejam apreciados

Por **TALES SILVEIRA** - [tales@portalbenews.com.br](mailto:tales@portalbenews.com.br)



**Um dos nomes indicados para o cargo de diretor da ANTT é o do atual secretário nacional de Transportes Terrestres, Felipe Fernandes Queiroz**

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), reafirmou, na última sexta-feira (18), que os senadores deverão realizar um novo esforço concentrado amanhã e na quarta-feira (22 e 23), para a votação do relatório destinado à sabatina e apreciação de autoridades.

A tendência é que os indicados pelo presidente Jair Bolsonaro (PL) para os cargos de diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sejam apreciados.

Wilson Pereira de Lima Filho, Alber Furtado de Vasconcelos Neto e Caio César Farias Leôncio foram indicados para o cargo de diretor da Antaq. Para a ANTT foram indicados Asfor Rocha Lima e Felipe Fernandes Queiroz, este último atual secretário nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura (Minfra)

#### **GT de Infraestrutura**

Amanhã e quarta também o Grupo de Trabalhos (GT) de Infraestrutura deverá fazer uma série de reuniões setoriais com secretarias finalísticas e agências reguladoras ligadas ao Ministério da Infraestrutura. Até o dia 12 de dezembro o GT de Infraestrutura deverá ser entregue o relatório final com indicações de propostas para estruturação do setor e de edição e revogação de atos e normas.

#### **Minfra**

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) do Ministério da Infraestrutura promoverá, entre os dias 21 a 23 de novembro, o I Seminário Internacional de Segurança Viária. O evento tem o objetivo de promover debates sobre as melhores práticas, planos, desafios e avanços para ampliar a segurança viária no Brasil.

Segundo o Minfra, acordos de cooperação técnica para fomentar ações de prevenção de acidentes nas rodovias e estimular políticas públicas voltadas à segurança nas vias serão assinados durante o seminário.

Na quarta-feira (23) também se encerra o período de contribuição para minuta de cláusula padrão de mecanismos adequados de resolução de controvérsias, cujo texto foi apreciado no âmbito da Câmara Nacional de Infraestrutura e Regulação (CNIR), instituída pela Consultoria Geral da União (CGU), órgão da Advocacia-Geral da União (AGU).



A minuta inicial baseia-se nas cláusulas mais recentes de autocomposição, Dispute Board e arbitragem utilizadas pela ANTT, Antaq, Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) e Minfra. Além disso, foram também consideradas as discussões e recomendações realizadas pelo Núcleo Especializado de Arbitragem da AGU em relação à arbitragem.

### **Agências reguladoras**

A ANTT inicia hoje a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Destaque para análise e aprovação da Agenda Regulatória do biênio 2023/2024 da agência.

No mesmo dia, a Antaq inicia a sua Reunião Ordinária Virtual de diretoria. Na pauta está a deliberação de adequação de Contrato de Arrendamento, cujos interessados são a Elevações Portuárias SA, Santos Port Authority (SPA) e Minfra. Será analisado o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evea) com vistas ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento firmado entre a então Codesp (agora denominada SPA) e a antiga Rumo (atual Elevações Portuárias SA).

Hoje também a Anac inicia a sua reunião deliberativa virtual de diretoria. Serão analisadas uma série de propostas de alteração de decisão da agência nos aeroportos de Confins (MG), Brasília (DF), São Gonçalo do Amarante (RN) e Rio de Janeiro (RJ).

### **TCU**

O Tribunal de Contas da União realiza nesta quarta-feira a sua sessão ordinária de plenário. O ministro Aroldo Cedraz traz um acompanhamento da desestatização de dois terminais de granéis líquidos (MAC11 e MAC11A) no porto de Maceió (AL), para movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis.

Cedraz relata mais dois processos. O primeiro trata de uma auditoria realizada, no âmbito do Fiscobras 2012, nas obras do Projeto de Integração do Rio São Francisco com as bacias hidrográficas do Nordeste Setentrional Eixo Norte.

O segundo processo é referente a uma auditoria realizada, no âmbito do Fiscobras 2017, com o objetivo de verificar a conformidade das obras de ampliação de capacidade da BR-290/RS, executadas a partir do 13º termo aditivo do contrato de concessão da rodovia.

O ministro Augusto Nardes relata também uma outra auditoria. Desta vez no âmbito do Fiscobras 2015 que acontece nas obras de construção do trecho da Ferrovia Norte Sul no estado de Goiás, trecho situado entre Uruaçu e Anápolis.

Já o ministro Bruno Dantas apresenta um relatório de auditoria que analisou os serviços de elaboração dos projetos básico, executivo e de execução das obras de implantação e pavimentação da Rodovia BR-419/MS (Lote 1), contratadas em 2017.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 21/11/2022*

## **NACIONAL - TCU DEFENDE MELHOR GESTÃO EM OBRAS PARADAS E AVANÇO EM REGULAÇÃO E MULTIMODALIDADE**

Relatório da Corte de Contas foi entregue à equipe de transição do governo

Por **TALES SILVEIRA** - [tales@portalbenews.com.br](mailto:tales@portalbenews.com.br)

Avanço no planejamento e priorização da integração multimodal, desenvolvimento da regulação e fiscalização dos transportes rodoviário e ferroviário e aprimoramento na gestão das obras paralisadas. Essas são as principais melhorias para o setor de logística, transportes e infraestrutura do país propostas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) ao governo eleito.

As propostas constam no relatório entregue pelo presidente da corte de contas, ministro Bruno Dantas, ao vice-presidente eleito, Geraldo Alckmin (PSB), na última quarta-feira (16). O documento tem como objetivo auxiliar o governo na próxima gestão.



***O presidente do TCU, Bruno Dantas, entrega ao vice-presidente eleito Geraldo Alckmin o relatório com informações solicitadas pelo gabinete de transição***

***TAMBÉM FOI CONSTATADO QUE OS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO E GERENCIAMENTO DAS OBRAS SÃO POUCO CONFIÁVEIS, NÃO CONSEGUINDO TRAZER DECISÕES ADEQUADAS DOS GESTORES. ALÉM DISSO, NÃO HÁ PADRONIZAÇÃO DO CONCEITO DE OBRA PARALISADA***

Dois dos 29 nove itens apresentados afetam diretamente o setor de transportes e logística. O primeiro trata do planejamento e priorização da integração multimodal nos transportes. De acordo com o TCU, “os diversos instrumentos de planejamento governamental para o transporte não conseguem promover a integração satisfatória dos modais, situação que prejudica o planejamento do setor e a racionalização dos investimentos públicos”.

O tribunal afirmou que houve avanços com a institucionalização e a sistematização do ciclo de planejamento. Contudo, há uma descontinuidade dos planos de transportes que não seguem os ciclos de planejamentos, perdendo relevância com o passar dos anos. Ou seja, o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), última versão de 2009, foi substituído pelo Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) em 2012, trocado pelo Plano Nacional de Logística (PNL) em 2018. Atualmente, foi editado o PNL2035.

Além disso, foi constatado que há um excesso de documentos e sistemas a serem preenchidos pelos que realizam transporte de cargas, “em especial pelos que utilizam mais de um modal de transporte. Alguns desses documentos, mesmo sendo eletrônicos, têm de ser impressos e devem ser transportados junto à mercadoria, com exigências de guarda posterior, situações que representam excesso de burocracia e geram custos que encarecem as operações logísticas”.

A solução do TCU é que os projetos de logística sejam feitos de acordo com análises de custo-benefício. Além disso, o sistema de planejamento deve ser continuado e passar por revisões de forma cíclica, “a fim de atualizar os gargalos e as novas demandas sociais em razão, por exemplo, de mudanças tecnológicas ou do desenvolvimento de novos polos produtivos e populacionais”.

### **Melhor regulação**

Para o setor rodoviário, O TCU verificou que o Programa de Concessão de Rodovias Federais “não segue boas práticas de planejamento e gestão, sobretudo quanto à formulação de seus objetivos e outros atributos essenciais de monitoramento, orientação decisória e otimização dos resultados”.

O tribunal constatou que inúmeras obras de duplicação e construção de contornos urbanos acordadas em contratos não foram realizadas. Mesmo assim, foram celebrados termos aditivos contratuais, incluindo nos contratos relevantes investimentos não previstos inicialmente. Segundo o tribunal, isso é contraditório, uma vez que a concessionária – e não o Estado ou o usuário – deveria arcar com os custos.

Segundo o órgão, apenas 30% das obras de duplicação contratadas na 2ª etapa do Programa de Concessões Rodoviárias Federais foram concluídas. Esse percentual é ainda menor para as concessões da 3ª etapa, que é considerada a mais fracassada de todas, e boa parte dos contratos caminha para a extinção antecipada.

Para o setor rodoviário, o TCU indicou necessidade de os órgãos responsáveis desenvolverem planejamento estratégico para o programa de concessões, “com ferramentas de governança e gestão que proporcionem avaliação e orientação decisória para os gestores, contemplando definição de diretrizes, objetivos, metas e indicadores de desempenho do programa”.

No setor ferroviário foi ressaltado o abandono de grande parte da malha existente. Também que atuação da agência reguladora não tem garantido prestação de serviço adequado de transporte de cargas, além de não impedir a degradação das condições operacionais da via ferroviária.

Para este modal, o TCU recomendou que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) avalie os impactos da concentração de mercado da malha federal e que melhore a regulação voltada à comunicação de acidentes ferroviários; a uma avaliação sistemática de adequabilidade do serviço prestado e aos processos sancionadores.

### Obras paralisadas

O terceiro item, que trata sobre as obras paralisadas em todo o país, trouxe o levantamento publicado em maio de 2021 que identificou que dos quase 38 mil contratos públicos assinados, 14 mil estavam paralisados. Os investimentos previstos totalizavam R\$ 725 bilhões. Desse total, R\$ 144 bilhões referiam-se a obras paralisadas, nas quais já haviam sido aplicados R\$ 10 bilhões.

Também foi constatado que os sistemas de informação e gerenciamento das obras são pouco confiáveis, não conseguindo trazer decisões adequadas dos gestores. Além disso, não há padronização do conceito de obra paralisada.

Para solução do problema, que afeta diretamente a economia do país, é preciso que seja criado um cadastro único “que permita registrar, de forma confiável e tempestiva, informações relevantes e padronizadas sobre a execução de obras públicas”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/11/2022**

## REGIÃO NORTE - PRIMEIRO TERMINAL TRACTOR 100% ELÉTRICO DO BRASIL COMEÇA A OPERAR EM MANAUS

Incorporado à frota do Super Terminais, equipamento economiza mais de 2 mil litros de óleo diesel por ano

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



**A compra do equipamento faz parte do maior investimento da história da companhia, que comemorou 25 anos de atuação neste ano**

O primeiro terminal tractor elétrico do Brasil chegou ao país em setembro, importado da Alemanha, e começou a operar no mês passado as movimentações internas de contêineres do Super Terminais, que atua no Polo Industrial de Manaus.

O equipamento complementa o projeto de sustentabilidade do terminal portuário, permitindo a economia de 2.112 litros de óleo diesel por ano, reduzindo também as emissões de gases do efeito estufa.

Segundo Marcello Di Gregorio, diretor do Super Terminais, a companhia vem acelerando projetos sustentáveis em várias frentes, em áreas relacionadas a energia, consumo de combustíveis fósseis e tratamento de resíduos.



“O terminal tractor movimentava 46 contêineres de 90 toneladas por dia, chegando a 12.144 contêineres por ano. Os principais itens transportados são eletrônicos, peças de motocicletas e componentes para abastecimento da Zona Franca de Manaus. É um equipamento altamente tecnológico, eficiente e sustentável”, afirma Di Gregorio.

Além das vantagens do ponto de vista da sustentabilidade, o terminal tractor traz mais conforto para o operador, com ruído zero na atividade, bancos anatômicos, visão ampla e dirigibilidade mais apurada com controles e painel digital.

O modelo MAFI T230e possui motor elétrico de 400 volts, velocidade máxima de 40 km por hora e é equipado com baterias de lítio com capacidade de 177 kWh, com transmissão automática e faróis full led.

A compra do equipamento faz parte do maior investimento da história da companhia, que comemorou 25 anos de atuação neste ano, com um aporte de R\$ 260 milhões em melhorias no avo.

Além da aquisição do tractor elétrico e novos guindastes, os recursos estão sendo empregados na expansão do pátio de armazenagem em 10 mil metros quadrados, ampliação do píer em 180 metros e implementação de novos sistemas tecnológicos.

Atuando no mercado de transporte e logística, o Super Terminais opera cargas em contêineres, cargas de projetos e cargas soltas.

A média operacional, segundo a empresa, está em ceca de 40 movimentos por hora, com três turnos e 280 tomadas para contêineres frigorificados.

### **NOVOS GUINDASTES**

Em setembro, o terminal também recebeu três guindastes elétricos - equipamentos que permitirão aumentar a capacidade operacional em 25% a partir do ano que vem.

Os equipamentos MHC Super Post Panamax têm alcance de lança de 64 metros e são os mais modernos do Brasil.

Em relação aos sistemas, a empresa apostou em um novo TOS – Terminal Operating System, software de solução em tempo real que automatiza o planejamento e os principais processos operacionais.

Além de aumentar a produtividade e a eficiência operacional do terminal, o TOS possibilita uma melhor integração com seus públicos principais – armadores, exportadores, importadores, tanto de longo curso quanto de cabotagem, transportadoras e autoridades.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 21/11/2022*

### **REGIÃO SUDESTE - RECEITA PROMOVE LEILÃO DE PRODUTOS APREENDIDOS NO AEROPORTO DE GUARULHOS**

Ao todo, são 64 lotes com produtos de informática, aparelhos eletrônicos, bicicletas, instrumentos musicais, entre outros

Por **BÁRBARA FARIAS** [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)

A Receita Federal realizará leilão de mercadorias apreendidas no Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos, no próximo dia 6 de dezembro. Este será o terceiro certame realizado pelo órgão neste ano. Ao todo, são 64 lotes com produtos de informática, aparelhos eletrônicos, bicicletas, acessórios esportivos, relógios, celulares, instrumentos musicais, vestuário, partes e peças industriais e resíduos, entre outros.

Interessados devem enviar suas propostas das 8 horas do dia 21 de novembro até as 20 horas do dia 5 de dezembro. A Alfândega da Receita Federal de Guarulhos ressalta que o leilão ocorrerá de forma eletrônica e é destinado a pessoas físicas e jurídicas.



**As mercadorias a serem leiloadas estarão expostas para visitaçao no Depósito GRU/Airport, no aeroporto de Guarulhos, entre os dias 21 e 25**

Para participar do leilão, o interessado precisará utilizar certificado digital

válido para acessar o Centro Virtual de Atendimento ao Contribuinte (e-CAC), opção de atendimento "Sistema de Leilão Eletrônico", no endereço [www.gov.br/receitafederal](http://www.gov.br/receitafederal).

O edital, a relação das mercadorias e demais informações relativas ao leilão estão disponíveis nos itens da Receita Federal.

### Visitaçao

As mercadorias a serem leiloadas estarão expostas para visitaçao no Depósito GRU/ Airport, no aeroporto de Guarulhos, entre os dias 21 e 25, exclusivamente para pessoas físicas, e entre os dias 22 e 24 para pessoas físicas e jurídicas, das 9 às 11h30 e das 13h30 às 16h. O endereço é Rodovia Hélio Smidt, s/nº, Armazém de Perdimento, localizado ao lado esquerdo do Terminal 1. No caso de pessoas jurídicas, será permitida a entrada de dois representantes por empresa.

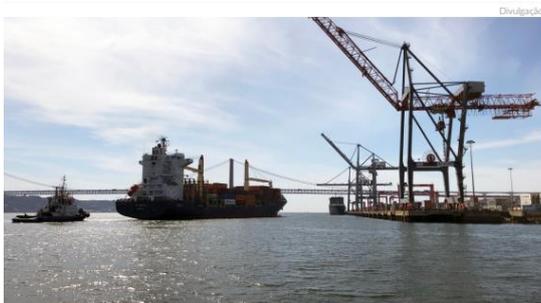
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/11/2022

## PORTUGAL - GRUPO TURCO ANUNCIA INVESTIMENTO NO TERMINAL DE CONTÊINERES DE ALCÂNTARA

Montante de 123 milhões de euros será utilizado em obras de infraestrutura e na compra e instalação de equipamentos e sistemas de tecnologia

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



**O Terminal de Alcântara é um dos principais equipamentos portuários de Lisboa**

A Yilport Ibéria, empresa turca concessionária do Terminal de Contêineres de Alcântara, que opera via Porto de Lisboa, em Portugal, anunciou no último dia 10 um investimento de 123 milhões de euros (R\$ 685 milhões), valor que será utilizado em obras de melhorias na infraestrutura e na compra e instalação de equipamentos e sistemas de tecnologia.

O Terminal de Alcântara é um dos principais equipamentos portuários para as operações de importação e exportação na Área Metropolitana de Lisboa, segundo a Administração do Porto de Lisboa (APL).

A modernização do terminal prevê, entre outros, a aquisição de novos pórticos de cais; novos edifícios, um para operações/manutenção e outro para inspeções de alfândega e PIF; a demolição



dos edifícios TERLIS e Vasco da Gama; a construção de novos acessos e a reformulação da área de parque de contêineres. Serão quatro fases de intervenção, até 2035.

Em dezembro do ano passado, a Autoridade Portuária e a concessionária do Terminal de Contêineres de Alcântara assinaram a renovação da concessão, estendendo o contrato até 2038.

Segundo representantes da Yilport Ibéria, modernizar e melhorar a eficiência operacional, as condições de segurança e a sustentabilidade ambiental das operações - através de uma redução de 88% das emissões de dióxido de carbono- são os objetivos do projeto de modernização.

A cerimônia de lançamento do plano da companhia foi na Gare Marítima de Alcântara, em Lisboa, e contou com a presença do ministro das Infraestruturas e da Habitação, Pedro Nuno Santos. Ele agradeceu ao grupo que está modernizando o terminal e a confiança na economia nacional.

“Terum grupo privado com esta dimensão a confiar na nossa economia para investir é a prova cabal de que devíamos confiar mais em nós próprios. Invistam, invistam mais”, falou Nuno, dirigindo-se ao presidente e diretor executivo da Yilport, Robert Yildirim.

O ministro afirmou que a modernização do Terminal de Contentores de Alcântara é um marco importante para a economia do país e destacou o papel dos portos como “peça fundamental na cadeia da logística. Os portos são também um espelho da economia e não apenas portas de entrada e de saída”, sublinhando que Portugal, através da ligação ao Atlântico, ganha centralidade e deixa de ser periférico.

Nuno Santos reiterou ainda a ligação dos portos à ferrovia, setor em que o governo quer continuar a apostar, segundo ele. “Não é uma ameaça à rodovia”, reconhecendo, porém, que é preciso reforçar a transferência do transporte rodoviário para o ferroviário.

Já Robert Yildirim disse que o grupo turco passa a ser “o maior operador portuário em Portugal”, ao investir também 45 milhões de euros no Porto de Leixões. O grupo gere 22 terminais espalhados pelo mundo.

“Acreditamos no país e estamos a trabalhar muito para colocar os portos a funcionarem com padrões internacionais”, realçou, considerando que estas infraestruturas sofreram, no passado, com falta de investimento e instabilidade laboral. Carlos Correia, presidente do Conselho de Administração da APL, destacou que “este é um marco importante para o Porto de Lisboa e para o país, face aos ganhos de competitividade e de sustentabilidade decorrentes deste plano de investimentos e, conseqüentemente, o reforço do posicionamento do Porto de Lisboa no contexto das rotas marítimas transatlânticas e europeias”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/11/2022**

## **PORTUGAL - PORTUGAL ADERE A INICIAVA PARA DESCARBONIZAR SETOR NAVAL NO COP27**

Green Shipping Challenge tem como objetivo diminuir as emissões de gases de efeito estufa no setor naval

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

Portugal aderiu à iniciava Green Shipping Challenge (Desafio da Navegação Verde), lançada na Conferência do Clima (COP27), que acontece no Egito.

O desafio envolve medidas para diminuir as emissões de gases de efeito estufa no setor naval e tem como objetivo encorajar países, portos, companhias e outras entidades relacionadas à cadeia de valor do transporte marítimo a apresentarem medidas concretas para limitar o aumento da temperatura global em 1,5°C.



### ***O desafio envolve medidas para diminuir as emissões de gases de efeito estufa no setor naval***

A informação foi divulgada na segunda-feira (14) pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marinhos (DGRM) de Portugal, cujo diretor-geral, José Carlos Simão, integra a comitiva da Secretaria de Estado do Mar na COP27.

“Portugal está comprometido com a descarbonização do transporte marítimo, tendo, nesta sequência, decidido aderir à iniciativa internacional Green Shipping Challenge”, informou a DGRM em comunicado.

José Maria Costa, secretário de Estado do Mar do país lusitano, também destacou medidas de descarbonização do setor, como a constituição de uma área marítima de controle de emissões no Oceano Atlântico; aposta definitiva na eletrificação de navios de rotas curtas; e projetos de produção e de utilização de hidrogênio como fonte de energia para a propulsão dos navios.

Limitar o aumento da temperatura global, devido às alterações climáticas, a 1,5°C em relação à época pré-industrial foi uma meta decidida no Acordo de Paris sobre o clima, em 2015.

O Desafio da Navegação Verde foi anunciado pela primeira vez em maio do ano passado e juntou o primeiro-ministro norueguês, Jonas Gahr Store e o enviado especial do Presidente dos Estados Unidos para o clima, John Kerry.

Os Estados Unidos também divulgaram um comunicado no dia do lançamento da iniciativa, no qual o departamento de Estado salientou que as emissões de gases com efeito estufa do setor naval “são significativas” e estão aumentando, “numa trajetória que não é compatível com os objetivos do Acordo de Paris”.

O desafio foi proposto pelo Painel de Alto Nível para uma Economia Sustentável do Oceano, e encorajou governos, portos e empresas a preparar compromissos para estimular uma transição para uma navegação verde.

Segundo informações repassadas na cerimônia, já foram feitos mais de 40 anúncios sobre questões como inovações para navios, expansão em combustíveis com baixas ou nulas emissões, e políticas para ajudar a promover a adoção de navios da próxima geração.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/11/2022**

## **INTERNACIONAL - MISSÃO ESPANHA TEM INÍCIO HOJE COM VISITA AO PORTO DE VALÊNCIA**

Chefiada pelo ministro Marcelo Sampaio, delegação brasileira também irá conhecer os projetos dos complexos de Valência e Barcelona

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

Após a realização do fórum Portugal Export nos últimos dias 18 e 19, nos portos de Sines e Lisboa, o Brasil Export dá início à Missão Espanha. De hoje até quinta-feira (24), uma comitiva brasileira formada por 90 autoridades, empresários e especialistas do setor portuário farão visitas técnicas a três complexos marítimos do país. Uma ótima oportunidade para verem de perto seus avanços,

projetos de tecnologia e infraestrutura, além das estratégias comerciais. A primeira parada é em Valência, cidade que fica na região leste, banhada pelo Mar Mediterrâneo.



**O Porto de Valência deverá ter a região norte ampliada, com a capacidade de movimentação de contêineres dobrando**

**COM QUASE 20 ANOS DE REALIZAÇÃO DE VIAGENS E MISSÕES PARA CONHECER OS PRINCIPAIS PORTOS DO MUNDO, NESTE MOMENTO NÓS TEMOS UM RECORDE: 90 PARTICIPANTES. MOTIVO, REALMENTE, DE MUITO ORGULHO PARA TODOS NÓS. E EU TENHO CERTEZA DE QUE TEREMOS NESTES PRÓXIMOS DIAS UMA VIAGEM INCRÍVEL”**

**FABRÍCIO JULIÃO**  
CEO do Brasil Export

Chefiada pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, a delegação faz uma visita de barco ao porto. Será possível conhecer o projeto de ampliação da região norte do complexo, cuja meta é dobrar a capacidade de movimentação de contêineres, calculada atualmente em 5,6 milhões de TEU anuais. Outro destaque são os mundialmente conhecidos programas de qualificação profissional da Autoridade Portuária, a Fundación Valenciaport.

“Para nós é um grande orgulho receber a maior comitiva de brasileiros já vista no Porto de Valência”, disse Jonas Mendes Constante, diretor de Projetos da Fundación Valenciaport, durante um jantar de boas-vindas à delegação realizado na noite de ontem, em um restaurante da cidade espanhola. A Autoridade Portuária de Valência é parceira do Brasil Export e do governo brasileiro. “Nós estamos muito ligados aos temas de informação, tecnologia e cooperação internacional, seja com o Governo Federal, seja com os portos e terminais do Brasil”.

Em seu discurso, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, agradeceu a Constante pelo apoio à Missão Espanha. “O Jonas tem sido um grande parceiro nosso”, disse ele, estendendo os cumprimentos ao diretor de Desenvolvimento Miguel Garín, também presente ao evento. Também fez um agradecimento especial ao ministro Marcelo Sampaio e aos empresários da delegação.

Fabrício expressou sua satisfação pelo êxito dessa empreitada. “Com quase 20 anos de realização de viagens e missões para conhecer os principais portos do mundo, neste momento nós temos um recorde: 90 participantes. Movo, realmente, de muito orgulho para todos nós. E eu tenho certeza de que teremos nestes próximos dias uma viagem incrível”, declarou.

Já o ministro da Infraestrutura ressaltou a importância da viagem. “Que possamos sair daqui com mais aprendizado, pegar aqui as boas práticas, levar para o nosso país. Que possamos continuar este caminho, do desenvolvimento, do progresso. A infraestrutura é fundamental para o nosso país, para que possamos desenvolver também a economia, a nossa indústria, o agronegócio, a mineração”.

Amanhã será o último dia de visitas em Valência. Os brasileiros irão conhecer o Parc Sagunto, o maior centro empresarial da Europa; e também Saggas, companhia de gás e operadora portuária. Na quarta-feira as atividades serão no Porto de Zaragoza. E na quinta-feira, fechando a Missão Espanha, a delegação vai conhecer o Porto de Barcelona.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/11/2022**

## INTERNACIONAL - VEJA A PROGRAMAÇÃO

### 21| HOJE | VALÊNCIA

08h30 Saída do hotel SH Valência



09h00 Chegada ao Edifício del Reloj  
09h15 Apresentação da Autoridade Portuária de Valência  
12h00 Visita de barco ao Porto de Valência  
13h30 Almoço - Marina Beach Valência  
16h30 Retorno ao hotel Noite livre

### **22/ AMANHÃ/ VALÊNCIA e ZARAGOZA**

Check-out do Hotel

08h45 Encontro no saguão do hotel (acomodação das malas nos ônibus e chamada dos participantes)  
09h00 Saída do Hotel SH Valência  
09h45 Porto Sagunto | Centro Cívico  
10h00 Apresentação do Parc Sagunto | maior Centro Empresarial da Europa  
10h30 Apresentação da Saggas | Companhia de gás e Operadora Portuária  
11h00 Visita às instalações do Porto Sagunto e Saggas  
12h00 Transfer para Zaragoza  
13h30 Almoço no Café 1900, em Teruel  
15h30 Continuação do transfer para Zaragoza  
18h00 Chegada a Zaragoza e check-in no Hotel Reina Petronila Noite livre

### **23 / QUARTA/ ZARAGOZA e BARCELONA**

Check-out do Hotel

07h45 Encontro no saguão do hotel (acomodação das malas nos ônibus e chamada dos participantes)  
08h00 Saída do Hotel Reina Petronila  
09h00 Visita às instalações e reuniões com executivos do PLAZA| Plataforma Logística de Zaragoza  
13h30 Almoço no Los Cabezudos, em Zaragoza  
15h30 Transferde ônibus para Barcelona  
19h00 Chegada a Barcelona e check-in no Hotel Eurostars Grand Marina Noite livre

### **24 / QUINTA/ BARCELONA**

08h00 Saída do hotel para visita de barco com destino à área portuária  
08h30 Chegada à área portuária e saída em visita de barco  
10h00 Reuniões com empresários e representantes da autoridade portuária  
13h30 Almoço  
15h30 Retorno ao hotel  
19h00 antar de encerramento

### **25 / SEXTA/ RETORNO AO BRASIL**

Check-out do Hotel até às 12h00

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/11/2022

## **PORTUGAL – VITRINA POR CÂNDICE LA TERZA**

VITRINE



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

### **UNA NUEVA MISSION**

*A missão internacional do Brasil Export deste ano, por portos e centros logísticos da Espanha, começa oficialmente hoje, com reuniões com dirigentes do complexo marítimo de Valência. Na comitiva brasileira, mais de 100 empresários e autoridades brasileiras - quantidade recorde e prova clara do sucesso do projeto. Entre os participantes, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e o secretário nacional de Portos e Transporte Aquaviário, Mario Povia. Na noite de*

*ontem, já no clima da missão, o grupo se confraternizou no exclusivo restaurante Submarino, no complexo do Oceanogrãfic Valência, o maior aquário da Europa. A seguir fotos dessa noite, feitas com exclusividade para o Vitrine.*



O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, saudaram os participantes da Missão Espanha 2022, destacando a quantidade recorde de participantes.



Com seu salão circundado por um mega-aquário, o restaurante Submarino foi o local ideal para reunir os integrantes da missão. Na foto, feita em um de seus ambientes, o gerente-geral da Granel Química, do Grupo Odjell, Edson Souki Sousa, e o diretor superintendente do BE News e diretor comercial do Brasil Export, Marcio Delfim.



Um encontro de grandes autoridades portuárias: o presidente da Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos), Fernando Biral, a presidente da Companhia Docas do Ceará da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph) e do conselho feminino do Brasil Export, Mayhara Chaves, e o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia.



Uma noite para brindar o sucesso do Brasil Export ou, como disse o ministro Marcelo Sampaio, da "família" Brasil Export, que realiza mais uma missão internacional. Entre os participantes - e que estavam no Submarino - o presidente da Associação Comercial de Santos, Mauro Sammarco, e o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias, Sérgio Aquino.



Encerrando essa edição do Vitrine com chave de ouro, o advogado Benjamin Gallotti, presidente do conselho do Portugal Export, e sua esposa, Kelcy, nas escadarias do Submarino.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 21/11/2022



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

### CAMPANHA NA INTERNET MOSTRA COMO FUNCIONA OPERAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Informações: Tamoios News (21 de novembro de 2022)



f /portosaosebastaio  
i /porto\_de\_sao\_sebastiao



A Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), responsável pelo Porto localizado no município, lançou nesta sexta-feira (18) a campanha “Se Liga no Porto”. A iniciativa institucional será veiculada nas redes sociais e home page da CDSS, com o objetivo de tornar comum termos técnicos portuários e compartilhar acontecimentos importantes que

fazem parte do dia a dia dos trabalhos no porto, e que são relevantes para toda cadeia logística.

Serão publicados um vídeo curto de apresentação e, na semana seguinte, o primeiro post, composto por quatro banners. O post inicial esclarece o que são as Operações Portuárias, quem são os envolvidos e o que é necessário para que elas aconteçam.

“É uma grande iniciativa da CDSS para mostrar seu trabalho. Valorizamos muito o Porto de São Sebastião, que tem grande importância como relevante alternativa logística de transporte de cargas no Sudeste do país”, afirma o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto.

Armazéns, equipamentos específicos de movimentação de produtos, situações rotineiras e curiosidades sobre as cargas transportadas também serão apresentados. “A intenção é apresentar o Porto a toda comunidade, falar da nossa rotina e trabalho, que envolvem desde a indústria até o transportador. Somos um sistema de engrenagens interdependentes, e a comunidade faz parte dele”, afirma Ivan Carvalho Moraes, presidente da CDSS.

### Mais sobre a CDSS

O Porto de São Sebastião é administrado pela Companhia Docas de São Sebastião, empresa vinculada à Secretaria de Estado de Logística e Transportes de São Paulo (SLT). Tem uma configuração natural que o coloca como a terceira melhor região portuária do mundo.

Os principais produtos movimentados são: barrilha, sulfato de sódio, malte, cevada e açúcar. A Companhia já operou cargas de veículos, peças, máquinas e equipamentos, alimentos, produtos siderúrgicos e outras cargas.

Fonte: Assessoria de Imprensa – Secretaria de Logísticas e Transportes do Estado de SP

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

Data: 21/11/2022

## ESTADO DE SÃO PAULO DÁ INÍCIO AO PROCESSO DE TRANSIÇÃO DE GOVERNO

Informações: Governo do Estado de São Paulo (21 de novembro de 2022 )

Governo apresentou relatório de gestão fiscal do estado com recorde em investimentos públicos e R\$ 32,2 bilhões em caixa – Foto: Governo do Estado de São Paulo

O Governador Rodrigo Garcia deu início ao processo de transição com o governador eleito, Tarcísio de Freitas, durante reunião realizada na tarde desta quinta-feira (17), no Palácio dos Bandeirantes. Na ocasião, foi apresentado um relatório de gestão fiscal do Estado, com detalhamento de todas as ações realizadas nos últimos anos e destaque para a saúde financeira do atual Governo, que vai fechar o biênio 2021-22 com recorde de R\$ 50 bilhões em investimentos públicos, além de R\$ 32,2 bilhões em caixa para a próxima administração.

Rodrigo Garcia observou que o Estado está com as contas públicas saneadas, fator decisivo para a atração de novos investidores e geração de mais emprego, renda e progresso social.

“Eu tenho a satisfação de passar o bastão do Governo de São Paulo para o governador Tarcísio com as contas no azul, com muitos investimentos em andamento e investimentos que se somarão a outros investimentos em políticas públicas no próximo governo”, declarou.

Rodrigo informou ainda que as ações da transição serão iniciadas a partir da próxima segunda-feira (21), no edifício Cidade, localizado no Centro, com uma área definida para que o novo governo se instale com toda a estrutura necessária e reforçou que os secretários atuais estarão à disposição de Tarcísio de Freitas, para quando forem convocados por ele, assim como todas as informações do governo estadual abertas ao governador eleito, com acesso online.

Ao final do encontro, o governador eleito agradeceu à Rodrigo Garcia e ressaltou o profissionalismo da equipe da atual gestão pelo trabalho realizado, adequando as propostas do plano de governo de Tarcísio de Freitas à realidade do orçamento atual.

“Foi uma reunião muito proveitosa, foi uma grande largada. Tivemos a oportunidade de rememorar todos os projetos de Governo realizados, acompanhar outros em andamento, olhar a trajetória fiscal do Governo do Estado e verificar quais são as próximas ações, porque nos comprometemos em manter. Vai haver mudança, mas não vai haver ruptura”, afirmou.

Também participaram da primeira reunião oficial de transição o vice-governador eleito, Felício Ramuth, os coordenadores do processo de transição Marcos Penido, representando o Governo de São Paulo, e Guilherme Afif Domingos, representando o governador eleito, o secretário-chefe da Casa Civil, Cauê Macris, o secretário de Orçamento e Gestão, Nelson Baeta, a subsecretária de Planejamento, Manuela Carmo, e a coordenadora de informações da Secretaria de Governo, Natália Risério, entre outros representantes do Governo de São Paulo e da equipe de Tarcísio de Freitas.

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

**Data: 21/11/2022**

## PORTO DO RIO DE JANEIRO RECEBE VISITA DE CÔNSUL E UNIVERSITÁRIOS DA COLÔMBIA

**Informações: CDRJ (21 de novembro de 2022 )**



**Foto: CDRJ**

Na tarde da última quarta-feira (17), 22 estudantes colombianos da Universidad Santo Tomás, de Villavicencio, visitaram o Porto do Rio de Janeiro. Os formandos do curso de Comércio Exterior estavam acompanhados do Cônsul do Brasil em Bucaramanga, na Colômbia, Jorge Alberto Zuluaga Villegas. O objetivo da visita foi conhecer a infraestrutura do porto.

A delegação foi guiada por toda a extensão do cais pelo técnico portuário da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Ernesto Brito. Ao longo do percurso, os visitantes colombianos puderam conferir de perto as instalações, equipamentos e operações do porto, recebendo informações pertinentes no interior do ônibus.

A visita se estendeu a dois terminais arrendados: um de contêineres (MultiRio) e outro de veículos (Multi-Car), onde foram recepcionados pelo diretor operacional, Rene Azevedo. Os alunos aproveitaram a oportunidade para esclarecer dúvidas e fazer networking, já pensando em trabalhos futuros.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 21/11/2022

### BRASIL E REINO UNIDO ASSINAM ACORDO PARA COTAS DE IMPORTAÇÃO

Informações: Canal Rural (21 de novembro de 2022)



**Esses ajustes garantirão que o Brexit não prejudicará os fluxos comerciais regulares do Brasil – Foto: Diego Baravelli/Minfra**

O Brasil e o Reino Unido concluíram as negociações referentes à repartição do volume das cotas tarifárias de importação (TRQs) da União Europeia (UE) entre o bloco europeu e o Reino Unido, em decorrência da saída dos britânicos do grupo (Brexit).

Um memorando de entendimento nesse sentido foi assinado entre representantes dos governos brasileiro e britânico na quinta-feira (17), na Organização Mundial do Comércio (OMC), informam em nota conjunta de três ministérios: Relações Exteriores; Economia; e Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa).

Conforme comunicado do Mapa, após mais de quatro anos de negociações, o acordo proporcionará ajustes com relação à repartição aplicada provisoriamente por UE e Reino Unido desde 2021.

Esses ajustes garantirão que o Brexit não prejudicará os fluxos comerciais regulares do Brasil com a UE e com o Reino Unido, de produtos agrícolas e não agrícolas. Os volumes negociados levaram em consideração as exportações de períodos anteriores do Brasil para os países europeus.

Cotas de importação entre Brasil, Reino Unido e União Europeia

O Brasil já havia concluído as negociações com a UE no último dia 14 de setembro. Após a conclusão dos trâmites de formalização do acordo no âmbito interno dos dois parceiros e no âmbito da OMC, o resultado será incorporado às listas de compromissos da UE e do Reino Unido na OMC, afirmou o ministério na nota.

Conforme as regras da OMC, os detalhes do acordo ainda têm caráter reservado. O Brasil confia que as novas condições acordadas serão implementadas pelos parceiros com a maior brevidade possível, para que os exportadores brasileiros possam delas se beneficiar já no início do segundo semestre de 2023, quando se iniciam os “anos-quota” regulares para a maioria das TRQs.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 21/11/2022

### PORTO DE LEIXÕES QUER ATINGIR NEUTRALIDADE CARBÔNICA ATÉ 2035

Fonte: Portos de Portugal (21 de novembro de 2022)

Nuno Araújo, presidente da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana, explica que a infraestrutura está a implementar várias medidas para atingir este compromisso em 2035, menos 15 anos que o estipulado no European Green Deal – Foto: © Artur Machado/Global Imagens

Dentro de 13 anos, o Porto de Leixões pode tornar-se o primeiro da Europa a ser autossuficiente a nível energético. A Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana (APDL), que gere o terminal, está a implementar o Roteiro de Transição Energética e tem como objetivo atingir a neutralidade carbônica até 2035.

Nuno Araújo, presidente da APDL, explica que estão a implementar várias medidas para atingir este compromisso 15 anos mais cedo do que o estipulado no European Green Deal (2050), assumido

por todos os estados-membros da União Europeia e que pretende tornar os portos europeus a primeira zona livre de emissões no mundo.

Um dos projetos passa pela produção de energia usando os recursos dos portos, como as ondas “para os molhes do Douro”. Além disso, também estão previstas conclusões de obras de painéis solares, “cobrindo os edifícios e parques de estacionamento” e a instalação de dois aerogeradores”, como existe no quebra-mar de Leixões.

Com as três obras terminadas, o Porto de Leixões espera que a energia produzida seja “mais que suficiente”, o que “permite alimentar outro tipo de projetos”, como a possibilidade de adicionar uma fábrica de hidrogénio verde.

Em 2021, o presidente do conselho de administração da APDL revela que a empresa fez “um diagnóstico” e foi identificado que, da pegada carbónica da infraestrutura, 76% resulta do setor marítimo. “Por isso, decidimos, desde logo, arranjar uma forma de abastecer os navios que atracam em Leixões por energia elétrica”, explica, culminando num investimento de 35 milhões de euros para conectar os navios à corrente de energia pública.

“As questões ambientais são uma preocupação global, mas, para nós, é uma questão de sobrevivência”, destacou Nuno Araújo. Para se manter “um porto num meio urbano”, a infraestrutura está a mudar para servir os clientes que estão dispostos a pagar mais “para ter uma cadeia logística mais amiga do ambiente”.

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

*Data: 21/11/2022*

## **PORTO DE SINES É O 14º MAIOR PORTO DA EUROPA**

*Informações: Mais Algarve (21 de novembro de 2022 )*

Theo Notteboom publica atualização do ranking da União Europeia, que posiciona Sines na 14ª posição no Top 15 europeu.

No ano de 2021 o Porto de Sines consolidou a sua posição como líder nacional em volume de carga, com 1.8 milhões de TEU movimentados, mantendo-se no Top 15 dos maiores portos de contentores da União Europeia, de acordo com a PortEconomics, onde o conceituado Theo Notteboom dedica uma análise ao mercado marítimo-portuário europeu.

O relatório publicado a 15 de novembro pela PortEconomics posiciona Sines na 14ª posição, subindo um lugar no ranking anterior, pese embora, à data, se verifique um ligeiro decréscimo de 5%, face ao período homólogo de 2021.

Aliás, de acordo com a análise do especialista, apenas quatro portos no Top 15 registaram índices de crescimento, com Gdansk a destacar-se com um crescimento de 15,5%.

De salientar que decorrem a bom ritmo as obras de expansão do terminal de contentores do Porto de Sines, Terminal XXI, que aumentarão a possibilidade de operar mais navios em simultâneo, duplicando a capacidade de movimentação anual para 4.1 milhões de TEU.

Recorde-se que estão já em operação os novos 200 metros de cais, inaugurados no passado mês de julho e que garantem maior capacidade operacional ao Porto de Sines.

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

*Data: 21/11/2022*

## JORNAL O GLOBO – RJ

### CARROS ELÉTRICOS ESTIMULAM CORRIDA PELO LÍTIO, MATÉRIA-PRIMA DAS BATERIAS, NO BRASIL

País tem vantagens em relação a outros e pode se consolidar entre os maiores produtores do mineral, atraindo investimentos bilionários. Pedidos de licença dispararam  
 Por Cleide Carvalho e João Sorima Neto — São Paulo



**Unidade canadense Sigma no Vale do Jequitinhonha, onde a mineração de lítio já recebeu R\$1,2 bilhão em investimentos Divulgação**

Na transição energética que o mundo tenta acelerar, um mineral tem sido apontado como essencial para deixar as emissões de carbono dos combustíveis fósseis para trás: o lítio.

Uma das principais matérias-primas para a produção de baterias para veículos elétricos e usinas de energia eólica e solar, o mineral virou objeto de uma corrida internacional. Com reserva estimada em 8% do total mundial, a terceira maior do planeta, o Brasil pode assumir um papel importante nesse processo e atrair investimentos bilionários, de mineradoras a montadoras, apontam especialistas.

#### Interesse em alta

Exploração de lítio, fundamental para as baterias de carros elétricos, atrai empresas. Brasil pode se tornar grande produtor

O lítio é matéria-prima para uma série de produtos industriais, mas a maior parte da produção vai para baterias como as dos carros elétricos



#### O desenvolvimento da indústria de carros elétricos valoriza o lítio no mundo

#### Preço do lítio em 2022

(valores em dólares por tonelada de carbonato de lítio na China)



#### Interesse em alta — Foto: Infografia

Líder da gigante americana de carros elétricos Tesla, o bilionário Elon Musk, que recentemente visitou o Brasil, chegou a dizer que ter direito ao refino de lítio hoje é como ter uma “máquina de fazer dinheiro”. Com o crescimento acelerado da produção e da venda de automóveis elétricos no mundo, a cotação internacional do lítio disparou. Só entre janeiro e outubro deste ano, subiu mais de 100% e chegou a novembro a US\$ 80 mil por tonelada, um recorde histórico. Com demanda acima da oferta, a tendência é de alta, enquanto novas jazidas não entram em operação.

No Brasil, 417 pedidos de pesquisa de lítio foram apresentados à Agência Nacional de Mineração (ANM) somente este ano, mais que todos os 317 registrados entre 2017 e 2021. As autorizações já somam 229 em vários estados, segundo a ANM. Os investimentos até 2030 na produção do minério são estimados em R\$ 15 bilhões pelo Ministério de Minas e Energia.

#### Produção mundial em 2021

(em toneladas de lítio)\*



**Brasil está entre os países com maior potencial de mineração de lítio — Foto: Infografia**

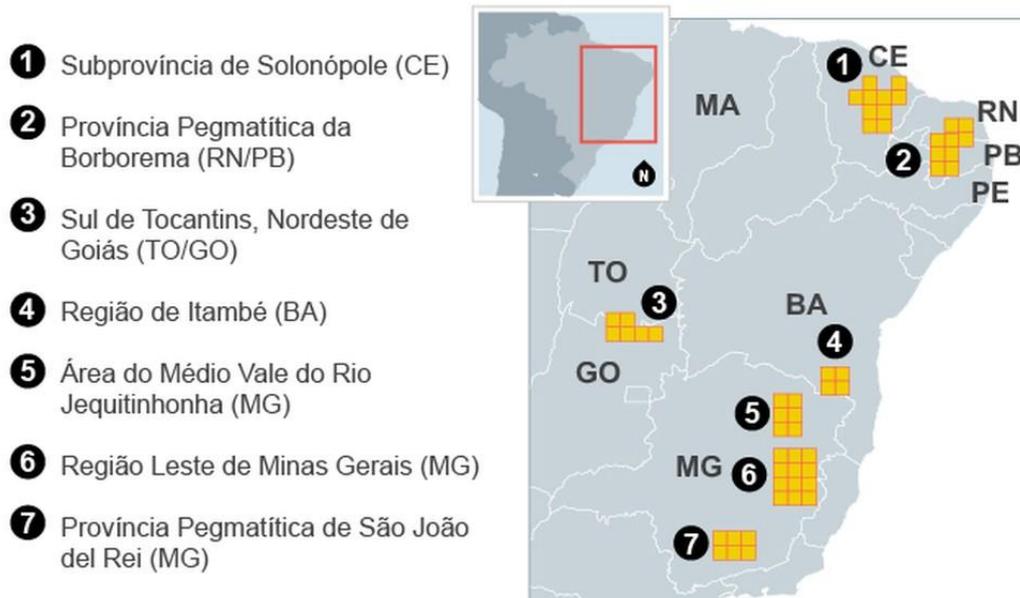
## No Brasil, interesse pela mineração de lítio disparou

### Requerimentos de autorização de pesquisa de lítio no Brasil

(por ano)



### Onde estão as reservas de lítio no Brasil



### **No Brasil, interesse pela mineração de lítio disparou — Foto: Infografia**

A Rio Tinto Desenvolvimento Minerais, braço do conglomerado de mineração anglo-australiana, por exemplo, apresentou pedidos para pesquisar em três municípios da Bahia. As principais reservas conhecidas estão no Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais, onde atua a Companhia Brasileira de Lítio (CBL), pioneira no Brasil.

A canadense Sigma é uma das mais recentes interessadas no lítio brasileiro. Já investiu R\$ 1,2 bilhão no Jequitinhonha. Em parceria com o conglomerado japonês Mitsui, vai produzir o hidróxido de lítio — segunda etapa da produção, após a mineração bruta — para exportar para Coreia do Sul, Canadá, EUA e Japão, cujos fabricantes de baterias concorrem com as da China, que domina o setor.

— É a oportunidade da década. O Brasil é imbatível e pode chegar a líder absoluto não só para lítio como para os outros minerais estratégicos para a transição energética, como níquel, cobalto, cobre e manganês — diz a empresária Ana Cabral-Gardner, CEO da Sigma no Brasil.



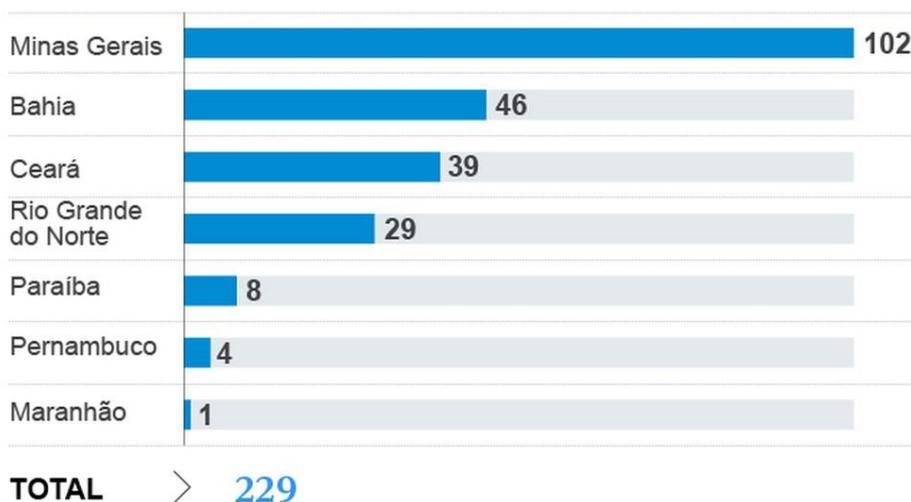
**Unidade canadense Sigma no Vale do Jequitinhonha, onde a mineração de lítio já recebeu R\$1,2 bilhão em investimentos — Foto: Divulgação**

A CBL fornece lítio atualmente para fábricas de graxas, lubrificantes e medicamentos. Tem a única mina subterrânea do mundo e produz 40 mil toneladas por ano, dois terços disso exportados para países como a China. Produz ainda 1,5 mil toneladas de carbonato de lítio e manda 20% para o exterior. Segundo o CEO Vinicius Alvarenga, a empresa está investindo em tecnologia para

umentar a produtividade nos próximos dois anos. Toda a tecnologia para o beneficiamento do lítio foi desenvolvida na empresa.

### Onde está a produção

Autorizações de pesquisa para mineração de lítio no Brasil



\*exclui EUA \*\*Até o dia 16 de novembro \*\*\*até o dia 15 de novembro

Fontes: Mineral Commodity Summaries 2022; Benchmark Mineral Intelligence; Serviço Geológico do Brasil (CPRM); Agência Nacional de Mineração; Centro de Tecnologia Mineral do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações

### Onde está a produção? — Foto: Infografia

— Suprimos todo o mercado doméstico e ainda exportamos. Hoje, o país não tem uma política de Estado para um material tão estratégico como o lítio, na contramão de outros países como EUA e União Europeia — observa Alvarenga.

### Exportação irrestrita

Em julho passado, o governo liberou a exportação de lítio, eliminando aval da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN). Desde a década de 1970, o mineral era usado em reatores nucleares. A mudança atraiu mineradoras, mas Elaine Santos, pesquisadora do USP Cidades Globais, do Instituto de Estudos Avançados (IEA), vê riscos para o país:

— A abertura retira do país o poder de considerar o lítio estratégico, deixa apenas para o mercado o poder de regulação. Muitos países, mesmo os mais capitalistas, mantêm reserva de mercado em setores considerados estratégicos, como tecnologia e segurança nacional, como é o caso do lítio.



No início deste mês, o Canadá decidiu proteger suas reservas de lítio e determinou o desinvestimento no país de três grandes empresas chinesas.

O lítio é abundante na natureza, mas a exploração é concentrada em poucos países por causa da dificuldade e custo de extração. As minas efetivamente lavráveis são insuficientes para a demanda. A Austrália responde por 55% da produção mundial. O Brasil é o quinto produtor, atrás de Austrália, Chile, China e Argentina. Estudo do Serviço Geológico do Brasil (SGB/CPRM), de 2016, sinaliza que as reservas lavráveis de lítio no país podem ser revistas drasticamente e superar 1 milhão de toneladas. Estão em curso estudos de prospecção em Rio Grande do Norte, Paraíba, Tocantins, Bahia e Ceará.

### **Pureza acima de 99%**

Mas a joia da coroa é o Vale do Jequitinhonha, em Minas, uma das regiões mais pobres do país que pode se beneficiar da valorização do lítio. Além da Sigma e da CBL, outras duas mineradoras planejam se instalar na área. Na região de São João Del Rei, a AMG Mineração, que opera em dez países, fechou recentemente um contrato de venda antecipada de 200 mil toneladas de lítio para os próximos cinco anos.

— O Brasil deve chegar a 2030 produzindo 100 mil toneladas de carbonato de lítio equivalente (LCE), para uma demanda mundial de 2,3 milhões de toneladas — afirma Márcio José Remédio, diretor de Geologia e Recursos Minerais do SGB/CPRM.

Ele explica que as maiores reservas do mundo estão em salares (desertos de sal), onde há riscos ambientais. O Brasil retira o lítio de pegmatitos (rochas), o que lhe dá vantagem competitiva. Além disso, segundo Rossandro Ramos, professor de Estratégia de Inovação e Gestão de Tecnologia da UFRJ e especialista em lítio, a matéria-prima brasileira tem o chamado “grau bateria”, com pureza acima de 99%.

— A extração é a céu aberto ou de minas subterrâneas e o processo é mecânico. A grosso modo, as pedras são quebradas até virarem um pó fino — diz.

Nas baterias e acumuladores de energia eólica e solar, o mineral é crucial para o desempenho, a longevidade e a densidade energética. Para o coordenador acadêmico dos Cursos Automotivos da FGV, Antônio Jorge Martins, o lítio é uma grande chance de o Brasil ir além da mineração e se inserir na cadeia global de fornecimento da indústria automotiva, cada vez mais voltada para os motores elétricos.

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Márcio de Lima Leite, concorda que o Brasil pode atrair montadoras com o lítio:

— Exportar commodities não pode ser prioridade do país. Temos que trabalhar pela instalação de indústrias. O que se estabelecer agora vai ficar nos próximos dez, quinze anos.

A BYD, uma das gigantes chinesas do mercado automotivo, firmou um acordo com o governo da Bahia para investir R\$ 3 bilhões em um centro de produção de veículos e três novas linhas de montagem em Camaçari. A argentina Bravo Motor Company (BMC), em parceria com a gigante americana Rockwell Automation, estuda um grande complexo de mobilidade elétrica em Nova Lima (MG), com investimentos de US\$ 4 bilhões (R\$ 21,5 bilhões).

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 21/11/2022*

## **SENADOR PROTEGE ALTERNATIVA À PEC DA TRANSIÇÃO COM GASTO DE R\$ 70 BILHÕES**

Proposta permite ampliação do Bolsa Família e pagamento adicional por crianças, mas não prevê recursos para aumento real do salário mínimo ou recomposição de programas como Farmácia Popular

*Por Fernanda Trisotto — Brasília*



### **O senador Alessandro Vieira apresentou alternativa à PEC da Transição Jefferson Rudy/Agência Senado**

O senador Alessandro Vieira (PSDB-SE) protocolou uma alternativa à proposta de emenda à Constituição (PEC) da Transição, elaborada para viabilizar o cumprimento de promessas de campanha do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Mais enxuto, o projeto do senador tem previsão de custo de R\$ 70 bilhões e garantiria o pagamento de R\$ 600 para o Bolsa Família e o adicional de R\$ 150 por criança de até seis anos durante quatro anos.

A proposta de Vieira, contudo, não traz previsão para o aumento real do salário mínimo, outra promessa de campanha do petista, e a recomposição do orçamento de programas como o Farmácia Popular. Estas duas frentes estão presentes na PEC da Transição da equipe de Lula, que prevê uma autorização para destinar R\$ 198 bilhões fora do teto de gastos.

Por outro lado, o texto alternativo do senador mantém duas inovações da minuta da equipe de Lula: permite que doações para projetos ambientais e os gastos com recursos próprios de universidades federais sejam gastos fora da regra do teto.

“Cabe destacar, contudo, que as três exceções que ora propomos ao teto de gastos não vigorarão indefinidamente. Isso porque, nos últimos 4 anos foi possível observar que todos os anos este parlamento precisou apreciar Propostas de Emendas à Constituição para criar exceções ao teto, a fim de abrir espaço fiscal para o Governo, totalizando R\$795 bilhões de despesas excluídas do teto de gastos em 4 anos”, escreveu o senador na justificativa da proposta.

Vieira argumentou que a regra fiscal precisa ter credibilidade e previsibilidade. Por isso é necessário abrir a exceção, mas já reconstruir a âncora fiscal. A proposta é de que o governo aprove um novo regime fiscal até 17 de julho de 2023, mesmo prazo para aprovação da lei de diretrizes orçamentárias para o ano de 2024, o que garantiria que as novas regras fiscais valeriam para o segundo ano de governo.

A minuta da PEC da Transição foi apresentada na última semana aos parlamentares pelo vice-presidente eleito Geraldo Alckmin, que é coordenador da equipe de transição. Senadores e deputados discutem o texto, que ainda não foi protocolado.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 21/11/2022*

### **EX-MINISTRO NELSON BARBOSA VÊ ESPAÇO PARA GASTAR R\$ 136 BI A MAIS EM 2023 SEM ELEVAR DESPESAS EM RELAÇÃO A 2022**

Criticada, PEC da Transição prevê R\$ 198 bilhões fora do teto. Novo governo quer bancar Bolsa Família e outras promessas de campanha

*Por Manoel Ventura — Brasília*

Integrante da equipe de transição do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), o ex-ministro da Fazenda e do Planejamento Nelson Barbosa afirmou nesta segunda-feira que expandir os gastos em até R\$ 136 bilhões no ano que vem não significaria aumento de despesas na proporção do PIB

em relação ao nível de 2022. A comparação com o Produto Interno Bruto é um indicador usado como referência para o nível de gasto.

Barbosa, que faz parte do grupo que discute economia na transição, fez a declaração ao comentar a negociação para aprovar a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição, que pretende abrir espaço no Orçamento de 2023 para as promessas de campanha de Lula — entre eles o Bolsa Família de R\$ 600 e outros programas sociais.



**Nelson Barbosa, ex-ministro da Economia e integrante da equipe de transição do governo Lula Daniel Marengo**

O economista afirmou que, de acordo com o relatório de orçamento mais recente divulgado para este ano, o governo Jair Bolsonaro deve gastar o equivalente a 19% do PIB em 2022. Para 2023, a proposta de orçamento que tramita no Congresso — enviada pelo governo Bolsonaro em agosto — prevê um percentual significativamente menor, de 17,6% do PIB

— O que isso significa? Significa que se você adicionar até R\$ 136 bilhões do orçamento do ano que vem não será expansão fiscal. Se adicionar até R\$ 136 bilhões no orçamento do ano que vem de gastos, o gasto do ano que vem será igual ao efetivamente feito no último ano do governo Bolsonaro — afirmou.

Barbosa não faz parte do grupo que negocia com o Congresso a PEC da Transição, tarefa que foi delegada por Lula ao senador eleito Wellington Dias (PT-PI).

A PEC da Transição está sendo criticada por prevê uma autorização para gastar quase R\$ 200 bilhões fora do teto de gastos, a regra que trava as despesas federais. O Congresso discute uma PEC porque não há espaço no Orçamento de 2023 para um auxílio de R\$ 600.

Os parlamentares, como o senador Alessandro Vieira (PSDB-SE), apresentaram propostas alternativas. O texto de Vieira prevê um gasto extra de R\$ 70 bilhões, suficiente apenas para o Bolsa Família. Para Barbosa, esse valor é baixo.

— A minha opinião pessoal é que R\$ 70 bilhões é pouco. Porque o orçamento que foi mandado para 2023 tem um gasto em proporção ao PIB inferior ao de 2022.

Pela PEC do governo, todo o gasto com o Bolsa Família ficará fora do teto de forma permanente. Esse valor é estimado em R\$ 175 bilhões anuais. A PEC também propõe que fiquem fora do teto investimentos adicionais de até R\$ 23 bilhões em relação ao que já consta na proposta do Orçamento 2023. Isso abre espaço para recompor o orçamento de saúde, educação e outras despesas.

### **Imposto de Renda**

O grupo da transição do qual Barbosa faz parte inclui também os economistas André Lara Resende, Guilherme Mello e Persio Arida. Segundo o ex-ministro, os principais focos do grupo serão as reformas do arcabouço fiscal e a tributária. Sugestões de medidas devem ser apresentadas pela equipe ao governo eleito até meados de dezembro.

Ele disse ainda que a reforma do Imposto de Renda não está “tão madura”, e que a ideia é que a medida seja debatida em 2023 para passar a valer em 2024. A correção da tabela do IR, promessa de campanha de Lula, entraria nessa proposta.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 21/11/2022**

## LULA PLANEJA RETOMAR PAC EM 2023, MAS COM MENOS RECURSOS PARA OBRAS

Desafios orçamentários limitam investimento do novo governo para impulsionar projetos de infraestrutura no país

Por Geralda Doca e Manoel Ventura — Brasília



**Área operacional do Porto de Santos, no litoral de São Paulo: privatização do terminal, em análise no TCU, é um dos projetos do atual governo na área de infraestrutura que o novo PAC deve rever Jonne Roriz/Bloomberg**

Para ampliar investimentos em infraestrutura e aquecer a economia em seu terceiro mandato, o presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) pretende lançar um novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Criado em 2007, o PAC funcionou como uma vitrine das obras

públicas e concessões dos governos petistas.

Mas desta vez a iniciativa não deve ter a grandiloquência do passado — nem em valores nem em tamanho dos projetos —, ao menos em um primeiro momento, segundo técnicos da equipe de transição dedicados ao tema ouvidos pelo GLOBO.

A iniciativa deve começar com R\$ 40 bilhões em recursos públicos, além de aportes privados em projetos e concessões. A versão 2023 do programa, portanto, tende a nascer bem mais modesta do que a primeira edição do PAC, há 15 anos, que previa R\$ 67 bilhões em investimento públicos: em valores corrigidos, isso equivale a R\$ 165 bilhões.

O novo PAC com um quarto do montante do original ilustra os desafios orçamentários que o PT sabe que vai enfrentar.

Nos planos da equipe do presidente eleito, parte dos recursos virá da chamada “proposta de emenda à Constituição (PEC) da Transição”, que visa abrir espaço no Orçamento de 2023 para cumprir promessas de campanha. Além de tirar o Bolsa Família do teto de gastos, a proposta, que ainda precisa passar pelo Congresso, abre espaço de até R\$ 22,9 bilhões em excesso de arrecadação para serem investidos.

Presidente eleito planeja para as primeiras semanas após a posse um “revogaço” de portarias e decretos implantados ao longo da gestão de Jair Bolsonaro

Caso a medida passe, Lula dobrará o valor previsto no Orçamento de Jair Bolsonaro para investimentos públicos em 2023, de apenas R\$ 22 bilhões. Mas a equipe do petista espera, no total, conseguir um pacote de R\$ 100 bilhões de investimentos públicos no próximo ano, com remanejamentos orçamentários e cortes de gastos, acima dos R\$ 42 bilhões previstos para investimentos em 2022.

Além da verba mais magra, o novo PAC tende a priorizar outro tipo de obras. Se na primeira edição havia grandes hidrelétricas e até o trem-bala Rio-São Paulo — que nunca saiu do papel —, agora há uma tendência de buscar projetos mais fáceis de serem viabilizados.

A estratégia é focar primeiro em obras em andamento ou atrasadas por conta da complexidade e da demora de tocar vários empreendimentos, que requerem licitação, projeto e licenciamento. O Tribunal de Contas da União (TCU) identificou mais de 14 mil contratos parados, que já receberam um total de R\$ 10 bilhões.



Ao longo do ano, a intenção é fazer uma ampla carteira de projetos considerados estratégicos, públicos ou privados, mesmo que algumas dessas obras não sejam executadas. O importante será dar um norte aos investidores. A ideia é que o novo programa tenha acompanhamento direto do presidente.

Uma corrente defende que ele fique subordinado à Presidência em vez de a um ministério, mas ainda não há definição sobre isso, segundo técnicos da transição. O martelo também não foi batido em relação ao slogan do programa, mas é tendência na equipe que a marca PAC, que vigorou por 13 anos, deve ser mantida.

No próximo ano, o futuro governo pretende trabalhar para reunir os recursos suficientes para retomar obras paradas, incluindo as do programa Minha Casa Minha Vida, manter obras em estradas, além de ações de enfrentamento ao período chuvoso, logo no início do ano. Hoje, o Ministério da Infraestrutura tem orçamento de R\$ 6 bilhões.

### **Revisão de leilões**

O modelo que está sendo desenhado pelo PT prevê o estímulo a investimentos privados por meio de um programa de concessões. Contratos firmados pelo atual governo, como a concessão do aeroporto de Congonhas, em São Paulo, serão mantidos.

Contudo, parte dos leilões já engatilhados será revista e terá o cronograma alterado. É o caso da privatização do Porto de Santos, no litoral paulista, cujo edital está em análise no TCU, e lotes de rodovias do Paraná e do Rio Grande do Sul.

O plano de relimitar o aeroporto do Galeão com o Santos Dumont, ambos no Rio, no fim de 2023, também será reavaliado, bem como a extinção da Infraero. O Galeão está em processo de devolução pela atual concessionária, o que levou ao adiamento da concessão do terminal do Centro.

O novo governo também quer mudar regras e critérios atuais das concessões. Para rodovias, o fator que deve predominar nos leilões é o de menor tarifa, modelo usado nos governos do PT que é criticado por especialistas por atrair empresas sem capacidade de investimento. Hoje, os leilões combinam tarifa e outorga, o que reduz a concorrência.

Para o Porto de Santos, a ideia é recuar no modelo previsto de transferir toda a área portuária para o setor privado. A estratégia é manter nas mãos do Estado o planejamento e a distribuição de terminais — a operação dos terminais já é privada.

A modelagem atual do Porto de Santos prevê repassar para o setor privado toda a área, como foi feito com a Companhia Docas do Espírito Santo recentemente.

As concessões de rodovias e aeroportos realizados no governo Dilma Rousseff e que enfrentam problemas agora deverão constar do novo PAC. O plano é acelerar análises de pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos para evitar novas devoluções.

Com obras incompletas ou que não saíram do papel, o PAC também foi criticado na gestão do PT por falhas de governança, pela má alocação de recursos e pelas repercussões fiscais — os gastos do programa contribuíram para a desorganização orçamentária e o aumento do endividamento público, particularmente no governo Dilma.

O economista Claudio Frischtak, da Inter.B Consultoria, avalia que recriar o PAC nos mesmos moldes do passado não seria uma boa política de infraestrutura. Para ele, despejar dinheiro público sem critérios pode, inclusive, pressionar a inflação no setor de construção, que já enfrenta custos elevados:

— O PAC não foi um programa bem-sucedido, teve muito desperdício, não foi bem acompanhado. É um volume muito grande de recursos e parte deles não têm racionalidade, há muita fragmentação, falta planejamento.

O economista Gesner Oliveira, sócio da GO Associados, diz que investir em infraestrutura é fundamental, mas retomar o PAC seria um equívoco:

— O Estado é muito lento para fazer os investimentos necessários. Há uma escassez de recursos orçamentários e já há uma estrutura montada de concessões e privatizações que deve ser aproveitada.

As discussões sobre a volta do PAC na transição estão sob coordenação da ex-ministra Miriam Belchior, que foi secretária executiva do PAC, e por Maurício Muniz, que foi seu braço direito. Os dois são cotados para assumir o Ministério de Infraestrutura ou área correlata a partir de janeiro.

A equipe é orientada por um estudo da Fundação Perseu Abramo, ligada ao PT, que aponta elevação de 16,6% do PIB para 19,9% do PIB da taxa de investimento entre 2003 e 2014. Para o PT, ajudou a criar empregos, sobretudo na construção civil, onde as contratações subiram 44% na época, segundo o levantamento.

O PAC inaugurou a “sopa de letrinhas” da infraestrutura. Dilma lançou depois o Programa de Investimento em Logística (PIL), com foco em concessões, e Michel Temer substituiu ambos pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) para acelerar investimentos privados e privatizações. Mantido por Bolsonaro, agora tem destino incerto.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 20/11/2022*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### CONGRESSO ARTICULA VOTAÇÃO DE PROJETO PARA LIBERAR R\$ 7,9 BI DO ORÇAMENTO SECRETO AINDA ESTE ANO

A votação do projeto está prevista para amanhã na Comissão Mista de Orçamento (CMO).

*Por Adriana Fernandes*

Lideranças do Congresso articulam a aprovação amanhã de projeto que promove uma manobra para abrir espaço ainda este ano para o pagamento das emendas do orçamento secreto.

Um montante de R\$ 7,9 bilhões de emendas do orçamento secreto foi bloqueado pela equipe econômica para não furar em 2022 o limite do teto de gastos, a regra que atrela o crescimento das despesas à inflação. Os líderes dos partidos pressionam pela liberação desses recursos que, na prática, como mostrou o Estadão, funcionam como moeda de troca nas negociações das votações.



***Parecer ajusta LDO para furar o teto ainda este ano.***  
***Foto: Jefferson Rudy/Agencia Senado***

Inicialmente, o projeto do governo ampliava o prazo para o envio de propostas de abertura de créditos adicionais para remanejar despesas do Orçamento de 2022. Esses créditos suplementares são comuns no final do ano. Mas o relator do projeto (PLN-39), deputado AJ Albuquerque (PP-CE) incluiu vários artifícios técnicos para, na prática, abrir espaço no teto.

A votação do projeto está prevista para amanhã na Comissão Mista de Orçamento (CMO).

O parecer faz uma série de ajustes na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) para abrir espaço no teto em 2022. Entre eles, não será preciso cancelar despesa para atender o limite do teto de gastos, se houver ajuste de caixa. Essa manobra permite “jogar” a despesa para o ano seguinte.

A lei Paulo Gustavo, da Cultura, também só terá limite aberto do que for gasto em 2022, e não o valor inteiro de R\$ 3,86 bilhões. O parecer também altera o cronograma de despesa obrigatória para abrir espaço no teto. Essa mudança permite que o governo não empenhe (faça a primeira etapa do gasto, quando é feita a reserva do dinheiro para bancar a despesa) a despesa obrigatória (como salários e aposentadorias) e o saldo é usado como espaço no teto de gastos.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 21/11/2022*

## PARANÁ PROPÕE PRIVATIZAR COPEL EM MODELO SIMILAR AO DA ELETROBRAS E AÇÕES DISPARAM

Para a operação, é necessária a autorização prévia da Assembleia Legislativa do Paraná e a análise do Tribunal de Contas paranaense

*Por Luciana Collet*

O governo do Paraná anunciou que pretende privatizar a empresa de energia estatal Copel, transformando-a em uma corporação, ou seja, uma companhia de capital pulverizado e sem controlador. A mudança deve ser feita por meio de uma oferta pública secundária de ações ordinárias e/ou certificados de depósito de ações (“units”), em um modelo bastante similar ao adotado pela Eletrobras, privatizada neste ano.

O anúncio impulsionou as ações da companhia e as ações ultrapassaram 20% de alta na tarde desta segunda-feira, 21. “Ainda que, para a sua efetivação, ainda restem algumas etapas, como a submissão de projeto à assembleia legislativa do estado do Paraná e a aprovação de contas por parte do tribunal de contas do referido estado, entendemos o movimento como extremamente positivo para as ações de Copel. Destacamos que a novidade dispõe forte potencial para destravar valor ao papel da companhia”, escreveu a equipe de análise da Ativa Research em breve comentário.



Copel deve transformar-se em uma companhia de capital pulverizado e sem controlador Foto: Marcelo Min

Ao Estadão/Broadcast, o analista da Ativa Ilan Arbetman avaliou que existe espaço para “crescimento grande” com os rumos que aparentemente serão tomados pela companhia. “É uma notícia impactante, forte, que não estava absorvida nos preços. Eu via que existia por parte do mercado uma resistência em ver que o processo fosse levado à frente, mesmo com o início dos estudos”, disse.

Os analistas do J.P.Morgan Henrique Peretti e Victor Burke estimaram que a Copel privatizada poderia valer R\$ 50 por unit, ante os R\$ 35,31 do encerramento da sexta-feira, 18, o que corresponde a um potencial de valorização de 43%, tendo em vista a adoção de uma taxa de desconto menor no modelo adotado pela equipe; uma premissa de redução adicional de 20% nas principais linhas de despesas com vendas, gerais e administrativas (SG&A, na sigla em inglês); e a realavancagem do balanço. No cenário base para privatização utilizado pelo time, a Copel seria negociada a 1,2 vez Valor da Empresa/Base de Ativos Regulatórios (RAB, na sigla em inglês) estimada para 2023.



A rapidez do anúncio foi destacada pela equipe de análise do Itaú BBA. Isso porque faz menos de um mês que a Copel anunciou que o Estado do Paraná tinha solicitado ao Conselho de Controle das Empresas Estaduais (CCEE) um estudo técnico para subsidiar modelo para potencial operação no mercado de capitais em que se otimize o investimento do estado na Copel. Conforme o anúncio desta segunda, a decisão de caminhar com um processo de transformação em corporation via oferta secundária foi tomada com base nesse estudo. “O momento da transação ainda não está claro, mas saudamos o ritmo acelerado com que a empresa está estruturando esse processo”, escreveram os analistas Marcelo Sá, Filipe Andrade e Luiza Candiota.

### **Investimentos para o Estado**

Conforme escreveu o governador reeleito do Paraná (PSD), Ratinho Junior, em carta endereçada ao diretor presidente da Copel, Daniel Slaviero, e divulgada ao mercado, a “operação objetiva a captação de recursos financeiros para suprir necessidades de investimento do Estado do Paraná, bem como a valorização de suas ações remanescentes detidas na Copel”. Segundo ele, essa valorização deverá derivar da potencial geração de valor aos acionistas, “inclusive em virtude de eventual capitalização da Companhia e aceleração de seu plano de negócios”.

“Poucos estados ainda têm a empresa de energia ligada ao governo, o que dificulta a expansão na concorrência com o mercado privado. Com a mudança, a Copel vai liderar o movimento de transformação energética do setor sem as burocracias de uma estatal, mas ainda alinhada aos interesses dos paranaenses”, disse o governo paranaense em nota encaminhada à imprensa.

### **A operação**

A intenção do governo do Paraná é que o Estado, hoje detentor de 31,1% do capital da Copel, com 69,7% das ações ON e 6,9% das PNB, permaneça com participação não inferior a 15% do capital social total da companhia e 10% da quantidade total de votos conferidos pelas ações com direito a voto.

Para adotar esse modelo, o estatuto social da Copel deverá ser alterado, de forma a prever que nenhum acionista ou grupo de acionistas poderá exercer votos em número superior a 10% da quantidade total de votos. O texto também deverá vedar a realização de acordos de acionistas, exceto para a formação de blocos com número de votos inferior ao limite de 10%.

Além disso, o governo do Paraná quer criar uma ação de classe especial (golden share) que dê poderes de veto para determinadas matérias. Também pretende garantir que a companhia seguirá obrigatoriamente sediada no estado, sem qualquer alteração do nome.

Em nota, o governo paranaense afirma que o modelo de corporação é “o mais moderno da atualidade”, consagrado nos países mais desenvolvidos, sendo adotado por empresas como a Vale, Embraer e Eletrobras. “Dessa maneira, a Companhia estará pronta para as mudanças que vão impactar o setor energético nos próximos anos, voltadas aos compromissos ambientais e de geração limpa.”

O modelo de oferta de ações com redução da participação estatal e limitação do poder de voto por acionista é semelhante ao adotado na privatização da Eletrobras. A principal diferença é que no caso da ex-estatal federal foi realizada uma oferta primária de ações, com emissões de novos papéis, gerando recursos novos para a companhia. Vale salientar, no entanto, que na carta endereçada à Copel, Ratinho Junior também fala em “eventual capitalização da Companhia”.

Entre os demais acionistas da Copel estão BNDESPar, com 12,4% nas ON e 24% do capital total, e Eletrobras, com 1,5% das ON e 0,5% do capital total. Ambos também são candidatos a aproveitar a operação para se desfazer de suas posições.

### **Golden share**



A ação de classe especial planejada pelo governo do Paraná vai conferir o poder de veto do estado em determinadas deliberações da assembleia geral relacionadas, por exemplo, a investimentos na distribuidora da companhia.

Haveria intervenção estatal especialmente caso os investimentos não atinjam, no mínimo, nível de duas vezes a Quota de Reintegração Regulatória (QRR), o que corresponde à depreciação regulatória, de determinado ciclo de Revisão Tarifária Ordinária ou, no acumulado, até o fim da concessão.

Esse poder de veto só será concedido enquanto o Estado do Paraná detiver pelo menos 10% do total das ações.

### Próximos passos

Para a realização da operação, é necessária a autorização prévia da Assembleia Legislativa do Paraná e a análise do Tribunal de Contas do Estado do Paraná (TCE). O governo de Ratinho Junior informou que apresentará a proposta para a Assembleia Legislativa do estado até o fim do dia.

Em fato relevante encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a Copel ressaltou que a transformação da companhia em uma corporação depende de autorizações legais que serão avaliadas. A companhia também vai avaliar o modelo proposto e os procedimentos específicos para sua efetivação, incluindo a eventual convocação da assembleia geral para deliberar sobre o assunto.

### Foz do Areia

A nota do governo do Paraná também faz uma rápida menção à usina Foz do Areia, sinalizando uma possível mudança na estratégia a ser adotada pela empresa para garantir a renovação da concessão do ativo, a depender da rapidez com a qual a oferta de ações for feita. “[Com a operação], os ativos de geração serão preservados, como a Usina de Foz da Areia, deixando intacto o patrimônio da Copel”, diz o texto.

Foz do Areia é uma hidrelétrica em fim de concessão, e a Copel trabalha, há mais de um ano, no processo visando a renovação do contrato, o que, pelas regras atuais, implica a venda do controle da usina, a exemplo do que foi feito com outras usinas antigas de outras estatais. O plano anunciado pela atual administração da companhia é concluir o processo até o quarto trimestre de 2023. Com a privatização da empresa, no entanto, a perspectiva para a nova concessão da usina pode mudar.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 21/11/2022*

## PROJETO APROVADO NA CÂMARA PODE AUMENTAR CONTA DE LUZ EM 2,4% NO NORTE E NORDESTE

Proposta que favorece usinas pode impactar no bolso dos consumidores das duas regiões, que são grandes exportadoras de energia para o resto do País; entidades do setor e Ministério de Minas e Energia são contra decreto legislativo, que ainda precisa passar pelo Senado

Por André Borges

Consumidores do Norte e Nordeste, áreas que atualmente são grandes produtoras e exportadoras de energia elétrica para o resto do País, podem ter de pagar uma conta de luz até 2,4% mais cara do que no resto do País por causa de um projeto de lei aprovado na Câmara e que, agora, aguarda análise do Senado.

O alerta e as críticas sobre o impacto da proposta na conta de luz partiram das principais instituições que representam os consumidores de energia, além do próprio Ministério de Minas e Energia.

Em 9 de novembro, em uma votação que durou cerca de um minuto, o plenário da Câmara aprovou um Projeto de Decreto Legislativo (PDL) do deputado Danilo Forte (União-CE). A proposta suspendia duas resoluções da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) sobre tarifas aplicadas pelo uso dos sistemas de transmissão e de distribuição de energia.



**Projeto de decreto legislativo apresentado pelo deputado Danilo Forte (União), do Ceará, é duramente criticado por associações de consumidores de energia e pelo Ministério de Minas e Energia**

As medidas que tinham sido adotadas pela agência reguladora só foram tomadas depois de três anos de audiência pública sobre o assunto, mas, segundo Danilo Forte, as alterações iriam prejudicar as usinas das duas regiões, principalmente os parques eólicos.

O Ceará concentra diversas geradoras eólicas.

Para defender sua proposta, o deputado chegou a dizer que projetos previstos em cidades como São Gonçalo do Amarante e Jaguaratama, ambas no Ceará, estariam sendo suspensos devido às regras e que mais de 5 mil empregos poderiam ser suspensos.

A reportagem questionou o parlamentar sobre o possível aumento na conta de luz dos consumidores do Norte e Nordeste, caso seu decreto seja aprovado no Senado. Forte respondeu com apenas uma palavra: “Falácia”. Ele não deu mais explicações, apesar dos questionamentos.

Não há data prevista para que o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), pautar a votação do projeto. Como se trata de um decreto do Legislativo, ele nem precisa de sanção presidencial, ou seja, se aprovado no Senado, já começa a valer.

A Frente Nacional dos Consumidores de Energia, que é formada por representantes dos grandes e pequenos consumidores de energia do país, tem atuado pela reprovação do projeto. “Chamamos a atenção que o projeto em discussão trará aumento na conta de luz dos consumidores do Nordeste e Norte, aumentando ainda mais o custo de vida justamente num momento em que os brasileiros estão endividados e com seus orçamentos estrangulados”, afirma a organização.

A frente chama a atenção ainda para o fato de ser competência do órgão regulador, e não do Congresso Nacional, definir regras que venham a provocar impacto direto no valor das tarifas finais dos consumidores. “O trâmite, desde a apresentação até a aprovação da urgência, se deu de forma acelerada sem a presença dos consumidores nas conversas. Entendemos que a discussão desse tema deva ser realizada com ponderação e tempo para se analisar todos os impactos possíveis.”

Em nota técnica, o MME também se posicionou contra o decreto, por entender que se trata de um tema de “competência legal da Aneel” e que as resoluções que foram aprovadas pela agência permitem “a redução da tarifa a consumidores que estão próximos a relevantes parques geradores, como é o caso nos submercados Nordeste e Norte”.

A Associação Brasileira dos Grandes Consumidores de Energia e Consumidores Livres (Abrace) também reforçou as críticas ao projeto. “A proposta de intervenção em um tema exclusivamente técnico e regulatório, e que foi amplamente debatido com todo setor elétrico e seus usuários, produzirá efeitos negativos no mercado de energia como instabilidade e insegurança jurídica, além do já mencionado impacto social que prejudicará os consumidores de energia mais fragilizados, aqueles das regiões Norte e Nordeste.”

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 21/11/2022**

### TRANSIÇÃO DO GOVERNO VAI CANCELAR PLANO DE BOLSONARO DE PRIVATIZAR A DATAPREV

José Pimentel, ex-senador do Ceará pelo PT e membro do grupo técnico da transição, disse que prioridade é retirar estatal de tecnologia do processo de privatização e montar plano para reestruturação tecnológica do órgão federal

*Por André Borges*

A equipe de transição do governo Lula vai propor o cancelamento do processo de privatização da Dataprev, empresa de tecnologia que administra os pagamentos de aposentadoria e pensões. O governo Jair Bolsonaro havia incluído a estatal entre aquelas empresas públicas que deveriam ser privatizadas.



A informação foi dada por José Pimentel, ex-senador do Ceará pelo PT. Segundo Pimentel, que foi ministro da Previdência Social durante o governo Lula e deputado federal por quatro mandatos consecutivos, essa é a prioridade do governo, com o fortalecimento da área de tecnologia do órgão.

***José Pimentel, ex-senador do Ceará pelo PT e ex-ministro da Previdência Social: "governo Bolsonaro fez um verdadeiro desmonte nesta pasta"***

“A nossa prioridade vai ser melhorar o atendimento. Retirar a Dataprev da privatização e qualificar a tecnologia da informação da Dataprev. Isso resolve e melhora muito”, disse Pimentel, ao chegar no Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB), onde se encontra com membros do grupo técnico responsável pela área da previdência social.

Segundo o ex-ministro, é necessária reestruturar a Dataprev para zerar a fila de pedidos do INSS, que hoje chega a cerca de 2 milhões de pessoas. “Em 2009 tinha 60% dos benefícios da previdência eram concedidos em até 30 minutos, através do reconhecimento automático do direito previdenciário. Isso foi desativado. É o problema”.

“Não é recriar nada de novo, é reativar as coisas novas que foram desativadas. Hoje nós temos 2 milhões de pessoas na fila da previdência social. Temos 7 mil militares contratados para resolver isso, mas não resolveu. Esse é o diagnóstico das filas e do mau atendimento.”

A gestão Jair Bolsonaro, segundo Pimentel, fez um “desmonte” do antigo Ministério da Previdência social. O Ministério em si foi aglutinado à pasta do trabalho, enquanto o INSS seguiu como autarquia e a Dataprev repassada ao Ministério da Economia, para ser privatizada. “Ficou toda fragmentada. A primeira grande preocupação é saber quem são os que estão na fila e que tem direito a previdência, que funciona como um seguro, as pessoas pagam e tem direito a receber.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 21/11/2022*

A planta de 8 megawatt-pico (MWp) terá potência suficiente para suprir o consumo médio de 2 mil residências populares

*Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo*



**Com investimento de R\$ 21 milhões, a usina conta 4.590 módulos fotovoltaicos de 655 watts de potência distribuídos em uma área de 30 mil metros quadrados — Foto: Divulgação/Viridian Ecoenergia**

A maior usina solar carport do Brasil – ou seja, um estacionamento capaz de gerar energia – deve entrar em operação nos próximos dias. A Viridian Ecoenergia anunciou que em dezembro vai inaugurar em Sorocaba (SP) uma planta de 8

megawatt-pico (MWp), potência suficiente para suprir o consumo médio de 2 mil residências populares.

Com investimento de R\$ 21 milhões, a usina conta 4.590 módulos fotovoltaicos de 655 watts de potência distribuídos em uma área de 30 mil metros quadrados, sendo 14 mil metros quadrados cobertos por painéis solares, e formarão um estacionamento solar.

A energia será para consumo próprio e comercializada para locadores. A expectativa é que o empreendimento gere uma economia que ultrapassa R\$ 300 mil por mês. O local tem 789 vagas cobertas, das quais, inicialmente, 37 vagas estarão preparadas para veículos elétricos.

As placas foram colocadas sob uma estrutura metálica em forma de colmeia, totalizando 56 toneladas de aço utilizadas no projeto. Essa solução tem ganhado popularidade em supermercados e shoppings centers, mas também para consumidores residenciais, principalmente aqueles que desejam comprar um carro elétrico no futuro.

“Temos, pelo menos, 50 profissionais envolvidos, desde engenheiros até a equipe de obras. A estrutura metálica utilizada é leve e, ao mesmo tempo, resistente, o que reduz os custos com materiais e garante a segurança. Já os módulos fotovoltaicos seguem padrões internacionais de qualidade”, disse ao Valor o diretor da Viridian Ecoenergia, Luiz Cláudio Rosa.

O engenheiro responsável da Viridian Ecoenergia, Paulo Cesar Costa, estima que a produção de eletricidade será de 4.500 MWh/ano, o que significa que 7.160 toneladas de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) deixarão de ser emitidas na atmosfera. Em equivalências energéticas, a energia produzida contribui para reduzir a emissão de dióxido de carbono de forma equivalente à ação de 45.250 árvores.

O projeto ainda prevê uma central de inteligência com dois andares e visão do perímetro do estacionamento. A estrutura abriga toda a parte eletrônica da usina, com ambiente climatizado para garantir a eficiência dos inversores. A central foi projetada para permitir que a usina seja expandida em área e em capacidade de geração de energia.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 21/11/2022*

## INVESTIDOR ENSAIA SAÍDA DO BRASIL EM MEIO A DÚVIDAS SOBRE RUMO FISCAL

Gestoras de fortunas e corretoras veem mais interesse por ativo externo no pós-eleição

*Por Adriana Cotias — De São Paulo*



**Castro, da Tag Investimentos: aceleração na busca por internacionalização por famílias que não tinham exposição lá fora — Foto: Celso Doni/Valor**

O curto-circuito do mercado financeiro em meio a dúvidas sobre a política fiscal que vai prevalecer a partir de 2023 deixou tudo mais barato, de ações à renda fixa longa ou o próprio real. Mas há quem prefira levar parte dos recursos para as classes internacionais a aproveitar a temporada de liquidação local. Esse é um movimento que se intensificou após o resultado das eleições. Um ingrediente novo nesse fluxo é que o investidor tem procurado o porto seguro dos títulos públicos americanos, mesmo com o prêmio gordo desses papéis no Brasil.

Um termômetro disso é que, na corretora americana Avenue, o número de abertura de contas abertas por pessoas físicas cresceu três vezes acima da média pré-eleição e os volumes de remessas mais do que duplicaram, chegando em alguns dias a mais de cinco vezes a média de trimestres anteriores, diz Roberto Lee, sócio-fundador da plataforma - ele não abre o tamanho do fluxo efetivamente por causa da venda do negócio, selada para o Itaú Unibanco em julho, em fase de aprovação pelos reguladores.

Lee afirma que esse é um movimento que esperava que durasse cinco, seis dias após o desfecho do pleito, mas ainda persiste. “É um fenômeno que não acontece só no Brasil, normalmente há represamento quando se aguarda o resultado [de eleição ou outro evento] e, quando tem a definição, o investidor decide se manda 20% ou 40%.”

**Segundo especialistas, movimento não se configura como fuga de capitais e há quem veja oportunidades locais**

O executivo entende que não se trata de fuga de capitais, mas uma maior consciência do brasileiro de que é válido ter parte do portfólio em moeda forte.

O que chama a atenção, contudo, é que o destino desse dinheiro tem sido a renda fixa mais tradicional americana, os títulos do Tesouro de curto prazo, um ativo que é quase caixa e que passou a ter uma remuneração que não tinha no passado. “Isso mostra que é um recurso da camada de proteção do capital, das reservas de segurança”, afirma Lee. “Faz todo sentido, porque é um mercado mais amplo e que tem os títulos mais seguros.”

Nesse tipo de remessa, os volumes são maiores do que aqueles destinados à bolsa, acrescenta.

Nas últimas duas semanas, após o resultado das eleições, com a confirmação de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) de volta à presidência em 2023, houve uma aceleração da busca por internacionalização de parte da carteira, diz Thiago de Castro, sócio e CEO da gestora de patrimônio Tag Investimentos. “O sintoma disso é o investidor achar que, neste novo mandato, ele não vai seguir as bases do que foi o primeiro governo Lula lá atrás, de perceber um Lula mais raivoso, focado no social, como sempre foi, mas sem a responsabilidade fiscal que se viu no passado, mais parecido com o que foi o primeiro mandato da [ex-presidente] Dilma [Rousseff].”

A visão da casa já era que, vencesse Lula ou o presidente Jair Bolsonaro (PL), a solução para furar o teto de gastos estabelecido constitucionalmente seria a taxaço de estruturas que afetam o topo da pirâmide, de fundos exclusivos familiares a heranças e dividendos. “Independentemente da tributação, porque vai ter imposto lá fora também, é uma preocupação em ter recursos em moeda forte fora do país”, prossegue Castro. Hoje a proporção de recursos no exterior é na média de 20% do patrimônio para quem já deu esse passo, parcela que tende a aumentar a seu ver.

Com cerca de R\$ 11 bilhões sob assessoria na Tag, Castro diz que pelo menos 20 clientes que não tinham exposição no exterior provocaram essa conversa. “Foi bem reativo”, afirma, apesar de



esperar dois anos difíceis para as economias desenvolvidas também, em meio ao ciclo de alta de juros e à desaceleração esperada para Estados Unidos, Europa e China.

Mas, diferentemente do Brasil, onde o investidor compara seus investimentos com o CDI mensalmente, lá fora cada vez mais o que se percebe, diz Castro, é a remessa de recursos com o objetivo de preservação de capital mesmo. “Ele olha como o [índice] S&P 500 se comportou nos últimos 20 anos, já tem maturidade para buscar retornos em mercados mais desenvolvidos deixando para trás eventuais prêmios que a renda fixa nos dá no Brasil a cada ciclo como o que estamos vivendo.”

Na B.Side, dois movimentos puderam ser observados, diz Antonio Costa, CEO da área de fortunas: a ampliação da fatia no exterior por famílias que já tinham estruturas fora do Brasil e um maior interesse de quem ainda não deu esse passo para a diversificação geográfica. “No pós-eleição teve um maior número de clientes nos consultando sobre que iniciativas tomar para isso, já que não é algo que se faz do dia para noite”, afirma. “Acho que é natural quando se muda o ‘status quo’ e não há definições sobre o programa de governo, o que vai ser a PEC da Transição e quem serão as pessoas que vão cuidar da economia.” O executivo não qualifica, contudo, tal movimento como de evasão maciça de divisas.

Como atende famílias com patrimônio a partir de R\$ 10 milhões, ele ressalva que em geral esse cliente já é mais internacionalizado, costuma colocar na sua pizza de alocação um pedaço em classes no exterior, faz hedge de moeda, investe em bolsa ou em outros ativos. Na medida em que lá fora também há riscos não desprezíveis, com tensões geopolíticas, o ciclo de aperto das condições financeiras nos países desenvolvidos e o temor de recessão, são os títulos soberanos americanos que lideram a preferência dos investidores. “Apesar da alta do S&P 500 nos últimos dias, a volatilidade ainda pode machucar um pouco”, diz Costa.

As gestoras de fortunas Alloc e Portofino também identificaram aumento do interesse dos investidores por alternativas “offshore.”

Três semanas atrás, a orientação na Guide era para o investidor montar algumas proteções porque o mercado abriu essa oportunidade nos primeiros pregões após a eleição. E uma das formas de se fazer isso foi a alocação no IVB11, o fundo de índice (ETF) do S&P 500 negociado na B3, diz Fernando Siqueira, chefe de pesquisa da corretora. É uma maneira de capturar a valorização da bolsa americana lá fora e a depreciação do real ao mesmo tempo, sem ter que mandar dinheiro para o exterior.

Com a desvalorização recente dos ativos brasileiros, a sugestão já foi revista, porque os preços no mercado local voltaram a ficar atrativos e o câmbio mais desfavorável, mas há quem prefira manter a estratégia que replica o índice da bolsa americana. “Por mais que a nossa visão seja que, com a eleição de Lula a chance é de ele repetir o que foi entre 2003 e 2010 [nos seus dois mandatos anteriores], muita gente dúvida e prefere ficar fora”, afirma.

Não é uma demanda que tenha acelerado particularmente após a eleição, sustenta Siqueira, mas quem ficou frustrado com a derrota de Bolsonaro nas urnas tem mostrado esse viés.

Na bolsa local, o especialista diz já ver nomes bons muito descontados, a exemplo de WEG, Vale e Gerdau, além de casos mais ligados à economia doméstica como Arezzo, Multiplan e Totvs.

“Há empresas de qualidade, com margem alta, boas geradoras de caixa, que não estão endividadas, e que caíram 10%, 15%, são uma oportunidade de compra”, afirma Siqueira. “Outras vão sofrer muito para pagar [suas obrigações] com os juros mais altos.”

Para quem prefere estacionar no ETF de Ibovespa, com o índice pouco abaixo de 110 mil pontos, o especialista diz ser um ponto de entrada, mas que nesse caso é preciso alongar o horizonte de

investimento. “Vai ser volátil porque não dá para saber o que o novo governo vai fazer e pode voltar a testar os limites do mercado.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/11/2022

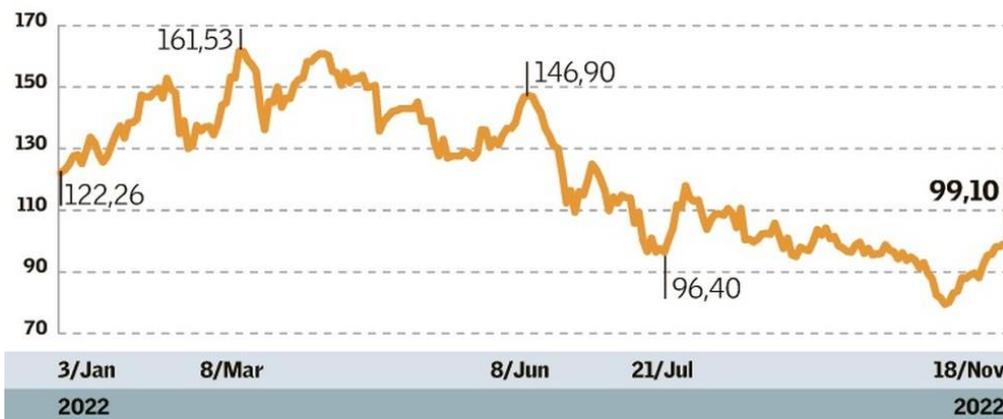
## MINÉRIO DE FERRO DEVE FICAR ESTÁVEL EM 2023

Martins, especialista e presidente da Cedro Mineração, prevê média de preço de US\$ 120 a tonelada, com medidas pró-economia do governo chinês

Por Ivo Ribeiro — De São Paulo

### Mantido por expectativas

Preço em US\$/tonelada no norte da China



Fonte: S&P Global Commodity Insights (Platts). Elaboração: Valor Data

As expectativas para o mercado de minério de ferro são de estabilidade entre agora e o fim do primeiro trimestre de 2023. Não vai terminar o ano tão mal, apesar de o preço de referência da commodity ter batido em US\$ 79,90 a tonelada em 1º de novembro, na avaliação do especialista no setor, José Carlos Martins. Atualmente, o executivo é presidente da Cedro Mineração, produtora de ferro de pequeno porte de Minas Gerais.

Para o especialista e executivo, que chefiou a divisão de metais ferrosos da Vale por dez anos, até 2014, o cenário da commodity vai se manter parecido com agora até final do primeiro trimestre.

O preço, prevê, ficará na faixa de US\$ 90 a US\$ 100 a tonelada, com oscilações pontuais a depender de fatos nos principais mercados consumidores, caso da China. Na sexta-feira (18), o produto, referência nas transações do mercado transoceânico - sinter-feed com 62% de ferro - foi negociado no norte da China a US\$ 99,10 (ver infográfico).

“Após o fim de março, eu vejo uma recuperação, mas nada parecido com a corrida ao ouro dos últimos anos”, afirma o executivo. Para ele, não há uma crise tão crítica no mercado de minério de ferro como se preconiza. “Muita gente ainda está com a cabeça no patamar de US\$ 160 a tonelada. Isso não tinha como durar para sempre”, comenta.

Segundo Martins, não há excesso de oferta nem retração exagerada de demanda no mundo. A China continua com consumo forte neste semestre. “O que houve foi uma desaceleração de demanda no Ocidente, principalmente na Europa, levando a um desvio de embarques de minério para o mercado chinês, o maior do mundo. Como lá se faz a formação do preço, vimos essas fortes baixas”.

O executivo informa que a previsão é de o consumo global de minério cair em torno de 2% (50 milhões de toneladas) neste ano, para 2,35 bilhões de toneladas, enquanto a produção de aço deve



registrar recuo de 2,3%, segundo projeções da World Steel Association, que reúne as companhias siderúrgicas do mundo.

“A queda do preço foi concentrada no segundo semestre”, diz, lembrando que o minério com 62% de ferro fechou o primeiro semestre com média de preço de US\$ 141 a tonelada. No fim de junho já estava em US\$ 120 a tonelada. “Vimos que o preço começou a ceder desde maio, pois o grande problema foi a queda de demanda nos países do Ocidente, consequência da guerra na Ucrânia e da recessão em alguns países”, observou o executivo.

Martins elenca alguns fatores que se destacaram no mercado este ano, atingindo o preço. Na China, o programa covid zero, que teve, a seu ver, mais influência psicológica do que efetiva na demanda, e a retração do mercado de properties (construções imobiliárias) do país. Esse segmento, que representa 25% da demanda de aço na China, teve um retração de 30%.

Mesmo com isso, afirma que a siderurgia chinesa deve fechar o ano com produção de aço bruto na casa de 1,03 bilhão de toneladas, semelhante à do ano passado. O segundo semestre vem se mostrando forte na produção de aço, com demanda por minério parecida à de 2021.

Um terceiro fator foi a guerra da Ucrânia com recessão econômica e pressão inflacionária na Europa, EUA, Japão e Coreia do Sul, entre outros. Se a guerra da Ucrânia terminar, terá de ser feita uma grande reconstrução do país, com muita obra de infraestrutura, o que demandará aço e minério, afirma. “Olho muito, para 2023, esses três fatores”.

No geral, afirma o especialista, o próximo ano tende a ser parecido com 2022. Com viés de alta. “O governo chinês já começa a flexibilizar a questão da covid e a estimular mais o setor imobiliário”. Diz que o primeiro semestre tende a ser mais fraco e o segundo mais forte, principalmente se a guerra na Ucrânia terminar.

A estimativa de preço médio do minério de ferro para 2023 é de US\$ 110 a US\$ 115 a tonelada. Em 2022, informa, ainda beneficiado pelo primeiros cinco meses de alta, deverá ficar entre US\$ 118 e US\$ 120 a tonelada, bem inferior aos US\$ 161 por tonelada registrados no ano passado.

“O minério de ferro é um mercado com uma situação de equilíbrio instável”, afirma o executivo. Sofre algumas oscilações, principalmente no período janeiro a abril, devido a muita chuva no Brasil e tufões na região dos portos australianos.

“São oscilações que acabam se ajustando no decorrer do ano, com acertos entre oferta de minério - que está 70% concentrada no Hemisfério Sul - e o consumo pela siderurgia, cuja produção de aço está 95% situada no Hemisfério Norte”, destaca.

Martins avalia que vai ser o cenário de preços será balanceado em 2023, porém dependente de decisões mais efetivas na China - covid e investimentos no setor imobiliário - e num possível final da guerra na Ucrânia.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 21/11/2022**

## AEROPORTO DE FLORIANÓPOLIS VAI ABRIR RODOVIÁRIA

Local, que já obteve autorização para operar terminal de ônibus, tem demanda prevista de 5 mil passageiros por dia

**Por Rafael Balago, Folhapress — São Paulo**

O aeroporto de Florianópolis, em Santa Catarina, vai virar também uma rodoviária. No começo de novembro, o local obteve autorização do governo estadual para operar um terminal de ônibus, anexo ao espaço de onde partem os aviões.



— Foto: Pixabay

Com dez plataformas, espera gerar um movimento de mais de 5.000 passageiros por dia nos próximos anos. Neste momento, o aeroporto está em negociação com as empresas de ônibus para estabelecer as novas linhas. As conversas incluem novos players do mercado, como Buser e WeMobi, que têm competido com as viagens tradicionais e, muitas vezes, fazem embarques em locais improvisados.

**“Esperamos fechar ao menos as rotas para Balneário Camboriú até o fim do ano, para aproveitar a alta temporada”, diz Ricardo Gesse, CEO da Zurich Airport Brasil, concessionária de origem suíça que opera o aeroporto desde 2018. Outros destinos previstos são Itajaí, Bombinhas, Porto Belo, Blumenau, Garopaba e Criciúma.**

O espaço que será usado para receber os ônibus já existe e atualmente recebe vans privadas. Há planos de cobrir as plataformas nos próximos meses. Os passageiros rodoviários deverão usar as estruturas já existentes do aeroporto, como os banheiros, praça de alimentação e estacionamento.

“A ideia veio dos aeroportos na Europa, onde os terminais são pontos de conexão com ônibus e trens”, conta Gesse.

“A operação da rodoviária em si não deverá trazer lucro por si mesma, mas servirá principalmente para atrair mais público ao aeroporto.”

O plano é atrair especialmente moradores de outras cidades de Santa Catarina. É comum que este público viaje de ônibus até Florianópolis para embarcar em voos internacionais, por exemplo. A rodoviária principal, chamada Maria Rita, fica a 13 km do aeroporto, no centro da cidade.

Geralmente, os aeroportos ficam em áreas afastadas, enquanto as rodoviárias ocupam áreas mais centrais, para facilitar o acesso do público. O de Florianópolis, no entanto, fica na zona sul da ilha, e próximo de muitos moradores. Gesse espera que eles prefiram embarcar de ônibus ali em vez de ir até a Maria Rita.

O terminal Rita foi inaugurado em 1981 e recebe em torno de 10 mil usuários por dia. É operado pelo Estado, mas está em processo de privatização.

O aeroporto de Florianópolis foi leiloado em 2017 e assumido pela iniciativa privada no ano seguinte, por um período de 30 anos. Em 2019, foi inaugurado um novo terminal, quatro vezes maior que o anterior.

A expectativa para os próximos meses é de um verão agitado, com movimentação 6% maior do que nas férias de 2019/20, últimas antes da pandemia. Em janeiro, estão previstas até 12 chegadas e partidas a cada hora.

O terminal terá a maior malha de voos de sua história, com 26 rotas, sendo 19 nacionais e 7 internacionais. A oferta de voos com a Argentina deve crescer 22% em relação ao pré-pandemia. Haverá voos diretos para Buenos Aires, Córdoba e Rosário, tocados por três empresas diferentes.

Em dezembro, haverá a estreia de um voo para Montevidéu, no Uruguai, operado pela Azul. Haverá também mais voos para Santiago, no Chile, e para Assunção, no Paraguai.

No mercado interno, tem havido maior procura do público gaúcho. Isso levou à criação de mais voos para Porto Alegre e cidades como Passo Fundo, Pelotas e Santa Maria.

Haverá também voos diretos para Recife, Salvador, Goiânia, Cuiabá, Campo Grande e Foz do Iguaçu. Rio e São Paulo também terão mais opções. Em janeiro, deverão ocorrer 14 voos por dia para Congonhas e 6 para o Santos Dumont.

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 21/11/2022

# FOLHA DE S.PAULO

## FOLHA DE SÃO PAULO - SP

### NOVO GOVERNO COLOCA EM XEQUE PRIVATIZAÇÃO DE SANTOS

*Painel S.A. - Julio Wiziack (interino) é repórter especial em Brasília e cobre os bastidores de economia e negócios. Foi vencedor dos prêmios Esso e Embratel, em 2012.*

Operadores portuários e fundos de investimento interessados na privatização do porto de Santos, o maior da América Latina, puxaram o freio de mão diante da sinalização dada pela equipe do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva, de que o projeto será revisto pelo novo governo.

O impasse já sacramentou o adiamento do leilão, que estava previsto para este ano. No entanto, ainda não foi oficializado.

Pessoas que participam das discussões afirmam que a equipe ligada a Miriam Belchior, coordenadora de Infraestrutura na equipe de transição, considera autorizar somente a privatização do acesso ao canal, em Santos —e não toda a infraestrutura (porto e o canal).



**Vista geral de contêineres do BTP (Brasil Terminal Portuário) no porto de Santos (SP) - 16.abr.2019- Eduardo Knapp/Folhapress**

Da forma como foi enviada ao TCU (Tribunal de Contas da União), o projeto prevê ao menos R\$ 30 bilhões em investimentos para ampliar a capacidade de escoamento do porto. A outorga girará em torno de R\$ 10 bilhões, considerando o porto e o acesso a ele.

Com um projeto de privatização somente do acesso (das vias navegáveis), tudo muda de figura.

Hoje, o projeto prevê que atuais operadores em Santos possam se juntar em um consórcio para adquirir o porto, desde que sua participação fique restrita a 5% —forma de evitar que um único grupo controle todo o porto.

Técnicos envolvidos no projeto afirmam que a privatização somente do acesso ao porto restringe demais o interesse de grupos privados, o que retardaria investimentos para que o porto receba, nos próximos anos, muito mais carga.

A privatização do porto foi idealizada pela equipe do ex-ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas —governador eleito de São Paulo. À época, a desestatização foi concebida por Tarcísio em conjunto com a de concessão ferroviárias, especialmente as que partem do Centro-Oeste transportando a safra agrícola para Santos.

Pelos contratos das concessões ferroviárias, o volume de carga transportada deverá dobrar em decorrência de investimentos previamente definidos.

Hoje, o porto não tem vias ferroviárias e terminais adequados para atender a essa demanda futura.

Caso esses investimentos não sejam realizados com a futura mudança de curso pelo novo governo, haverá uma reação em cadeia, impondo um desequilíbrio financeiro às concessões ferroviárias.

Isso porque elas não terão a receita necessária. Diante da incapacidade de escoamento no porto, as cargas chegarão até lá, mas ficarão à espera de transbordo. Este cenário, ainda segundo técnicos do governo, levará ao escoamento pelo Norte ou a soluções mais caras, tornando as exportações menos competitivas.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

*Data: 21/11/2022*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### PORTO DE ITAGUAÍ REALIZA 1ª OPERAÇÃO DE TRANSFERÊNCIA DE GÁS ENTRE NAVIOS ATRACADOS A CONTRABORDO

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21/11/2022 - 18:18*



Pela 1ª vez, o Porto de Itaguaí realizou uma operação de transferência de gás natural liquefeito (GNL). O objetivo era o reabastecimento da Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FSRU) da Karmol LNGT ASIA, afretada pela Karpowership Brasil (KPS), que está ancorada na Baía de Sepetiba. A transferência do GNL do navio para o FSRU decorreu entre os dias 25 e 26 de outubro.

O GNL é conduzido por um transportador de gás, comumente chamado de LNGC, e bombeado para os tanques de armazenamento do FSRU. Para que esse bombeamento ocorra, o LNGC deve estar atracado ao lado do FSRU. Para a manobra de atracação do navio, foram envolvidas cinco embarcações menores.

Segundo informações da KPS, o tempo total da operação, entre a chegada e partida do LNGC, manobras de atracação, preparação e bombeamento do GNL e desatracação, foi de aproximadamente 30 horas. A atividade envolveu cerca de 35 profissionais e contou com a colaboração da KPS, Mitsui OSK Lines Europe (MOL LNGE), Fendercare Serviços Marinhos do Brasil Ltda., Wilson Sons, Marinha do Brasil, Instituto Estadual do Ambiente (INEA), Praticagem e CNTIC VPOWER GLOBAL.

A empresa informou ainda que toda a preparação da equipe, plano integrado, elaboração de procedimentos operacionais, análises de riscos e simulações realizadas no Tanque de Teste Numérico da Universidade de São Paulo (USP), durante a fase de projeto, contribuíram para a realização de uma operação segura e de alto desempenho.

O reabastecimento atende ao projeto pioneiro no Brasil de termelétricas flutuantes da KPS. O Porto de Itaguaí foi o local escolhido pela KPS para receber o FSRU, os Powerships (unidades termelétricas flutuantes) e instalação de torres de distribuição para linhas de transmissão da energia gerada. Para viabilizar o projeto, com duração prevista de 44 meses, foi assinado contrato com a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Autoridade Portuária que administra o Porto de Itaguaí.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 21/11/2022*

### JERA, MOL E NYK UNEM FORÇAS NO DESENVOLVIMENTO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS DE AMÔNIA

Da Redação NAVEGAÇÃO 21/11/2022 - 14:05



A gigante de energia Jera e as empresas de navegação Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK) e Mitsui OSK Lines (MOL), todas japonesas, se unem para desenvolver o transporte de amônia combustível para a Usina Termelétrica de Hekinán. A usina deve iniciar a operação comercial no final da década.

As três empresas assinaram Memorandos de Entendimento (MoUs) para desenvolver projetos de navios transportadores de grande volume de amônia. As empresas desenvolverão um sistema de transporte e recebimento de amônia combustível, bem como utilizarão motores movidos a amônia nos navios.

Jera, NYK e MOL informam que desenvolverão regras relacionadas ao recebimento de amônia combustível.

A Jera tem trabalhado na produção e promoção de combustíveis verdes, incluindo a amônia, como parte de seu objetivo 'Jera Zero CO2 Emissions 2050'. Em agosto, a empresa associou-se à Jurong Port e à Mitsubishi Heavy Industries Asia Pacific (MHI-AP), uma subsidiária da Mitsubishi Heavy Industries, na produção de amônia. O trio explorará o estabelecimento de uma usina de combustão direta com 100% de amônia na Ilha Jurong, em Cingapura, que abriga as indústrias química e energética do país.

Uma usina de ciclo combinado de turbina a gás de classe 60MW alimentada por 100% de amônia está planejada para produzir eletricidade neutra em carbono.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 21/11/2022

### IPEN BRASIL ENTRARÁ EM 2023 COM NOVA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Por Bianca Guilherme INDÚSTRIA NAVAL 21/11/2022 - 16:17



#### Imagem ilustrativa (Arquivo/Divulgação)

Instituto Pan-americano de Engenharia Naval busca integração com Sobena e pretende alinhamento às políticas públicas do novo governo

O Instituto Pan-americano de Engenharia Naval (Ipen), com sede no Rio de Janeiro (RJ), foi criado em 1996 e agregava países da América Latina como Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, Peru, México, Uruguai e Venezuela. Em 2014, com a criação do Ipin Américas, sua sede mudou para a Colômbia e o Ipin passou a organizar todos os congressos pan-americanos de engenharia naval desde então, inclusive o último, em 2022, XXVII na cidade de Havana, em Cuba. No Brasil, o Ipen precisou se readaptar.

Segundo o presidente do Ipen, Rui Carlos Botter, o Brasil mudou muito nos últimos anos e o instituto sentiu a necessidade de trazer o conhecimento das atividades dos demais nove países associados ao Ipin Américas para a comunidade brasileira. "O Ipen Brasil resistiu e foi aguardado o momento certo para formatá-lo. Na realidade, o Ipen Brasil nunca encerrou suas atividades", declarou.

A iniciativa partiu das universidades que têm o curso de Engenharia Naval como as universidades: UFPA, UFRJ, UERJ, USP, UFABC e UFSC (Campus de Joinville). Há ainda a possibilidade de instituições no Amazonas, Pernambuco, Rio Grande do Sul e a Fatec-Jahu comporem o quadro. Segundo Botter, os principais temas abordados buscarão uma integração com a Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena) e estarão alinhados às políticas públicas do novo governo, visando oferecer para a comunidade de alunos e de profissionais informação confiável e de fácil acesso.

"Queremos divulgar o que nesses quase 60 anos de Instituto foi gerado em termos de trabalhos em congressos e simpósios e dar continuidade aos mesmos, mas trazendo a experiência e a participação do que existe nos demais 9 países associados", comentou o presidente.

O instituto também pretende buscar e oferecer estágios especializados aos alunos de graduação, incentivar e subsidiar alunos em nível de pós-graduação com base nos acordos já assinados entre as universidades latino-americanas no intercâmbio entre países, entre outras atividades. E tem como objetivo, em 2023, preparar um painel e levar a experiência da Colômbia no Rio Madalena, além de contribuir com trabalhos acadêmicos relevantes das universidades brasileiras no Seminário Internacional sobre Hidrovias.

As universidades que têm o curso de Engenharia Naval organizaram uma chapa para a nova diretoria, aprovada em outubro de 2022. Botter afirma que haverá a transferência da sede do Rio de Janeiro para São Paulo e objetivo é que cada novo presidente possa 'levar' a sede para seu estado quando eleito. Além disso, a operacionalização do Ipen Brasil se dará centrada em um secretário geral e colaboradores associados, com a supervisão direta da diretoria executiva e do conselho consultivo.

### **Confira abaixo a nova estrutura organizacional do IpenBrasil:**

Diretoria	Instituição
Presidente: Rui Carlos Botter	USP - São Paulo
1º Vice-presidente: Pedro Igor Lameira	UFPA - Pará
2º Vice-Presidente: Thiago Pontin <a href="#">Trancredi</a>	UFSC - Campus Joinville
Diretor Financeiro: João Ferreira Netto	USP - São Paulo
Diretor Técnico: Nélio de Moura Figueiredo	UFPA - Pará
Conselho Consultivo	Instituição
André Bergsten Mendes	USP - São Paulo
Delmo Alves de Moura	UFABC - São Paulo
Diego Felipe Sarzosa Burgos;	USP - São Paulo
<a href="#">Emannuel Sant thiago Pereira Loureiro</a>	UFPA - Pará
Hito Braga de Moraes	UFPA - Pará
Maricruz Aurélia Fun Sang Cepeda	UFF - RJ
Nadja Vanessa Miranda Lins	CREA - Amazonas
Vanina Macowski Durski Silva	UFSC - Campus Joinville

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/11/2022

### INDÚSTRIA MARÍTIMA AGORA LIDA COM EXCESSO DE CONTÊINERES

Da Redação NAVEGAÇÃO 21/11/2022 - 14:47



No auge da pandemia, a escassez de contêineres afetou a economia global e as taxas de fretes. Agora, o problema é oposto: há excesso de contêineres, alerta a CNBC. Os depósitos de contêineres — usados para abrigar os contêineres após serem descarregados — agora estão lotados ou cheios, levando os armadores a lidarem com a redução dos fretes. Segundo especialistas, o quadro aponta para queda na demanda global e desaceleração econômica.

Traders e transportadores dizem que o declínio na demanda global do consumidor não é um sinal de que a economia global está se normalizando após uma corrida frenética de consumo pós-bloqueio, mas uma mudança para baixo no apetite pelo consumo.

Para reduzir o volume nos terminais de armazenamento, portos como o de Houston começaram a cobrar taxas por contêineres vazios parados por mais de sete dias.

O mais recente Índice Mundial de Contêineres composto da Drewry — uma referência importante no segmento — caiu para US\$ 2.773 por contêiner de 40 pés. É 73% menor do que o pico em setembro do ano passado.

As blank sailings — viagens em branco ou canceladas — também estão aumentando. Uma navegação em branco acontece quando uma empresa de navegação decide pular um porto ou uma etapa inteira de sua programação para gerenciar mudanças na demanda e na capacidade.

A Drewry avalia que o quadro atual é de 14% viagens canceladas nas principais rotas de transporte de contêineres. Na semana passada, o maior grupo de transporte marítimo do mundo, a Maersk, alertou os investidores, durante a divulgação seus resultados do terceiro trimestre, que esperassem lucros menores com o transporte marítimo.

Os armadores estão distribuindo contêineres para reduzir a aglomeração nos depósitos, enquanto muitos recorreram a viagens em branco.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 21/11/2022

### FS INVESTE EM VAGÕES DA RUMO E AUMENTA O SEU VOLUME TRANSPORTADO POR FERROVIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20/11/2022 - 17:52



Com a aquisição de 80 vagões, a FS inicia modelo inédito de negócio e deve gerar uma redução de, aproximadamente, 50% nas emissões de CO<sub>2</sub>, alcançando 15 mil viagens de caminhões evitadas por ano nas estradas

A FS, uma das maiores produtoras de etanol, nutrição animal e bioenergia do Brasil, amplia o uso do modal ferroviário para o transporte de sua carga. A empresa adquiriu 80 vagões que serão operacionalizados pela Rumo, em um negócio de R\$ 115 milhões.

Em um modelo de negócio inédito para as duas empresas, a FS adquiriu os vagões para aportar capacidade no sistema e a Rumo vai fazer o transporte.

O etanol que sai das unidades no Mato Grosso seguirá em rota rodoviária até Rondonópolis (MT) e de lá para Paulínia (SP), em linha férrea, passando pelo estado do Mato Grosso do Sul e atravessando o estado de São Paulo até chegar ao principal mercado consumidor de combustíveis do país, percorrendo aproximadamente 1.200 km, que deixarão de ser percorridos pelas rodovias. “A ampliação da nossa capacidade de transporte ferroviário está alinhada com a estratégia da FS de buscar atender os mercados com a máxima eficiência logística e menor pegada ambiental”, afirma o CEO da companhia, Rafael Abud.

A parceria com a Rumo representa uma oportunidade para a viabilização da infraestrutura logística e a redução de custo de transporte da companhia. Com a ampliação da parceria a FS vai atingir 45% do seu volume total produzido sendo transportado pela ferrovia, além de gerar uma economia de, aproximadamente, 50% nas emissões de CO<sub>2</sub>, substituindo 15 mil viagens de caminhões por ano nas estradas.

O vice-presidente Comercial da Rumo, Pedro Palma, conta que os vagões de combustíveis da empresa rodam praticamente cheios o tempo todo, com capacidade disponibilizada. “Os fluxos são casados, representando a melhor eficiência logística. O vagão investido pela FS vai no sentido Mato Grosso -- Paulínia e retorna com derivados de petróleo para serem distribuídos por todo estado. A Rumo já transporta aproximadamente 45% do volume de diesel do estado do Mato Grosso e esperamos crescer ainda mais”, comenta.

Como a vida útil dos vagões é estimada em 40 anos, a Rumo deverá ter um ativo para uso por longo prazo. A manutenção dos vagões é de responsabilidade da operadora. “O modelo de negócio é inédito para a FS e para a Rumo e traz vantagens para os dois lados, proporcionando cadência e previsibilidade no suprimento de etanol da FS para o Sudeste, e estabilidade e ganhos de produtividade para a ferrovia, por isso acreditamos no seu sucesso”, acrescenta Abud.

Pedro Palma lembra que a parceria entre a Rumo e a FS teve início em 2020 e desde então foi construída uma relação muito forte, pautada em resultados expressivos para as partes e impactos positivos em diferentes frentes, desde competitividade através de eficiência logística até a agenda ESG de ambas as empresas. “Assim, entendemos que a FS é um ótimo parceiro para a agenda de crescimento Rumo, que está conectada diretamente com a nossa visão de longo prazo”.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 21/11/2022*

## ESTALEIROS ESPECIALIZADOS EM EMBARCAÇÕES DE SERVIÇO VEEM

*Por Danião Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 20/11/2022 - 17:52*



Estaleiros especializados em embarcações de serviço começam a perceber um incremento de demandas relacionadas ao apoio marítimo. Ainda que não exista no horizonte um programa para renovação da frota, como o Prorefam, houve um incremento do número de barcos de apoio em águas brasileiras ao longo de 2022 e existem perspectivas de novas plataformas offshore até 2031. Outros segmentos que foram mais resilientes nos últimos anos, como apoio portuário e embarcações de navegação interior, seguem com consultas ou com projetos previstos para o curto ou médio

prazo. Parte dos estaleiros também tem no radar o mercado eólico offshore, em fase de regulamentação no país e que pode demandar conversões e novos tipos de embarcações no mercado brasileiro para os próximos anos.

A Wilson Sons já consegue perceber um mercado mais aquecido em termos de demandas para construção, reparos e demais serviços. O diretor-executivo dos estaleiros da Wilson Sons, Adalberto

Souza, observa aumento da demanda por novos orçamentos para construção, docagens e consultas técnicas para outros serviços no segundo semestre.

“Houve um aumento de consultas a partir do segundo semestre deste ano. Não consigo identificar demanda reprimida, mas sim planejamento para um futuro, que se mostra promissor”, analisa Souza.

A carteira da Wilson Sons tem contrato para a construção de seis rebocadores em seu estaleiro, sendo que dois já foram entregues e os demais estavam em processamento até o fechamento desta reportagem. Souza destaca que os novos rebocadores já incorporam novas tecnologias, que incluem o TIER III — padrão para emissão de gases, reduzindo significativamente a emissão de particulados na descarga de gases (óxido de nitrogênio). O padrão não é obrigatório na América do Sul. “Ressalto também a casaria não soldada ao casco e sim ‘flutuante’, não transmitindo vibrações para as acomodações e, assim, permitindo que esse rebocador tenha uma notação de classe CAC3 de conforto à tripulação”, acrescenta o diretor.

Para os próximos anos, a Wilson Sons vislumbra projetos de rebocadores com redução nas suas emissões, que utilizem baterias ou combustíveis alternativos, como biodiesel, metanol e etanol, que vêm sendo estudados e desenvolvidos pelo setor marítimo. A empresa também tem no radar barcos de apoio offshore, inclusive para o suporte de parques eólicos (Wind Farm Support Vessels).

Apesar de não ter havido investimentos recentes, Souza destaca que, há 10 anos, o grupo investiu no novo Estaleiro Guarujá 2, que é um dique único no estado de São Paulo. “Não acreditamos em desafios tecnológicos, mas sim na capacitação de mão de obra para nossa atividade, que exige um grande valor à segurança. É uma atividade presencial, ‘tailor made’”, diz Souza.

A empresa, que tem estaleiros no Guarujá (SP), vê ainda uma nova demanda por capacitação de profissionais. Souza conta que a pandemia fez com que a Wilson Sons reduzisse a força de trabalho, que se adaptou a outras atividades. “A retomada exigirá demanda por capacitação, o que para nós, dos estaleiros da Wilson Sons, é o retorno de 10 anos quando inauguramos nosso segundo estaleiro e capacitamos, com o suporte do Senai, 500 profissionais”, compara Souza.

O Estaleiro Navship (SC), do grupo norte-americano Edison Chouest, tem reparos e conversões da própria frota como os principais projetos e serviços em sua carteira. Para os próximos anos, o estaleiro tem como potenciais novos projetos PSVs (transporte de suprimentos) 4.500 ou superiores e AHTS (manuseio de âncoras) 18.000 e 21.000. “Como construímos para o nosso próprio grupo, ainda não notamos nenhuma consulta. Há demanda, porém, como não há o contrato, não se constrói”, diz o diretor da Edison Chouest Offshore na América Latina, Ricardo Chagas.

“O mercado está voltando a demandar mais embarcações do tipo PSV 4500+ e AHTS de grande porte, mas as operadoras ainda não sinalizaram termos contratuais que justifiquem as construções. O que está em grande demanda são as conversões e reparos de embarcações”, ressalta Chagas.

O diretor da Edison Chouest acredita que, consolidando o reaquecimento do setor nos próximos anos, haverá uma nova demanda por capacitação de profissionais. Até lá, o Navship pretende manter um efetivo mínimo, pois segue construindo um PSV 5000. Chagas considera que viabilizar novos projetos nos próximos anos passa pelo crescimento da demanda da Petrobras, que ainda é a única empresa no Brasil que pode criar um programa de construção conforme ocorreu no passado, com foi o Prorefam.

Chagas destaca que o estaleiro Navship, desde quando foi concebido, nunca parou de se modernizar. “Reforçamos os lançadores para construir embarcações de maior porte. O sistema de corte de chapas foi modernizado e novos galpões foram erguidos para facilitar a construção dos módulos protegidos do tempo”, diz o diretor da Edison Chouest.



O estaleiro Belov (BA) vem recebendo uma série de consultas e participa de concorrências para a construção de novas embarcações. “Os processos são lentos, mas acreditamos que teremos um grande crescimento nos próximos anos, pois existe sim uma grande demanda reprimida, principalmente agora que a Petrobras voltou a licitar para contratar muitas embarcações”, analisa o diretor de obras e serviços subaquáticos da Belov Engenharia, Juracy Gesteira.

Ele conta que o estaleiro tem orçado diversos projetos para novas construções com valores relevantes, principalmente comparado aos últimos anos. “Com o fim da pandemia e das extensões para os prazos de docagens, esse mercado [de reparos e docagens] tem tido muita procura. Estamos com uma grande procura por esse tipo de serviço e esperamos um aquecimento ainda maior em 2023”, projeta Gesteira.

Além dos dois empurradores híbridos, considerados os primeiros do planeta, que estão em fase final de construção, o estaleiro da Belov tem em carteira a conversão de um PSV em um OTSV (Offshore Terminal Support Vessel). Gesteira diz que, após a construção dos primeiros DSVs de mergulho raso do mundo com a tecnologia do sistema diesel-elétrico com a propulsão principal com hidrojato e posicionamento dinâmico tipo 2 e dos primeiros empurradores híbridos do planeta, o estaleiro tem um grande desafio tecnológico de conversão desse PSV.

O diretor da Belov Engenharia acrescenta que é uma embarcação com uma série de particularidades inéditas. “Está sendo um grande desafio para o nosso time de engenharia. Além desses projetos e dos serviços de docagem e reparos navais, estamos concluindo um projeto para iniciar ainda este ano as obras de uma embarcação para transporte de materiais sólidos, que será do próprio grupo Belov”, relata Gesteira.

Na avaliação da Belov, se as expectativas e as contratações se concretizarem, certamente o mercado precisará de mais mão de obra especializada e as capacitações de profissionais na área naval serão inevitáveis nos próximos anos. O foco principal do estaleiro é a construção de embarcações com grande valor agregado, seja por tecnologias inovadoras e disruptivas, seja por complexidades construtivas ou prazos curtos.

“Temos tido resultados positivos nas embarcações que construímos com essas características e os clientes estão reconhecendo essa nossa capacidade. Mas, como essa mudança é lenta, as construções mais triviais continuam em nosso radar e o aumento de contratações de embarcações de serviço e apoio portuário deve aquecer o mercado em 2023”, acredita Gesteira.

A Belov também vislumbra pegar parte desse mercado de embarcações de serviço e apoio portuário. Como os clientes têm buscado soluções mais ecologicamente corretas e com menor custo operacional (Opex), a empresa projeta um aumento nesse tipo de demanda nos próximos anos, ainda que os aportes (Capex) sejam maiores. A Belov também acompanha de perto e vem investindo tempo e engenharia focando o mercado eólico offshore, assim como o descomissionamento de plataformas fixas de águas rasas, que estão com boas expectativas a curto e médio prazo.

Na avaliação da Belov, apesar de o mercado offshore e portuário começar uma onda de crescimento que aparenta ser sustentável, o principal desafio é o fomento que permita o desenvolvimento da indústria. Gesteira pondera que a questão é complexa, pois vai desde ações para viabilizar crédito com baixos juros num mercado de taxas elevadas, mas também melhorar os sistemas tributários e legais que deem uma segurança para quem desejar investir com retorno a longo prazo.

“Precisaremos do esforço de todas as esferas governamentais para permitir que nossa indústria não perca espaço para o mercado internacional já que demanda existe. O desafio é incentivar para que seja interessante manter as construções navais em território brasileiro”, afirma Gesteira. O estaleiro da Belov é relativamente novo na construção de embarcações para terceiros.



A unidade começou com a construção de embarcações para o próprio grupo Belov e depois ampliou para construção para outros armadores. “Investimos continuamente não só em processos e equipamentos, mas também em mão de obra”, destaca Gesteira. Ele cita uma parceira para que os carretéis de mangotes que serão instalados no OTSV fossem construídos a quatro mãos, parte na Belov e parte importada, com montagem final e comissionamento feitos pelo estaleiro. “No final todos ganham, inclusive o cliente que tem um custo mais reduzido”, acredita Gesteira.

O Estaleiro Rio Maguari (PA) vislumbra uma continuidade na demanda na navegação interior e um aumento na procura por embarcações de apoio portuário. “O mercado de apoio portuário está aquecido, há boas perspectivas para esse segmento. E, apesar de não estarmos no mercado de reparos, temos sido consultados por operadores que buscam alternativas para este serviço e os estamos direcionando para estaleiros locais”, pontua o diretor comercial do ERM, Fábio Vasconcellos.

Ele conta que a carteira de embarcações de navegação interior do ERM continua estável e que o estaleiro está com contratos de construção de rebocadores portuários e conjuntos de embarcações para cabotagem. O diretor comercial do ERM explica que não existe especificamente um aumento, e sim uma estabilidade nas consultas por embarcações nos mercados em que o estaleiro atua — navegação interior e apoio portuário principalmente.

“Temos recebido consultas no mercado de cabotagem também, para embarcações de médio porte. Com a definição política de outubro [eleição de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para presidência da República], esperamos que alguns investimentos que estavam em compasso de espera, aconteçam”, avalia Vasconcellos.

O estaleiro vê uma nova demanda por capacitação de profissionais. O entendimento é que, com a diversificação da carteira e a construção de embarcações mais complexas, já teve início uma busca por profissionais mais capacitados, bem como uma melhor capacitação dos atuais. Para Vasconcellos, o principal desafio para viabilizar novos projetos sempre foi e continuará sendo o desempenho satisfatório dos projetos em andamento. “Essa é a única forma de sobrevivência de longo prazo”, afirma o diretor do ERM.

Vasconcellos ressalta que uma das apostas do estaleiro é sempre investir em aumento de produtividade. “Com a entrada de projetos mais complexos, estamos investindo na capacitação de pessoal, aquisição e modernização de equipamentos visando maior capacidade de deslocamento e içamento de carga, no aumento da capacidade de detalhamento de projetos e melhoria nos processos produtivos”, destaca Vasconcellos.

O estaleiro Detroit (SC) também segue em atividade, construindo rebocadores para armadores diversos, principalmente para a Starnav, empresa de navegação do grupo. Em setembro, o estaleiro lançou o 94º rebocador da história da empresa, que está envolvida em novos projetos, entre os quais seis embarcações em andamento, quatro rebocadores e dois wellboats.

O grupo enxerga tendência de crescimento, considerando o atual cenário do mercado. O diretor comercial da companhia, Marcelo Rampelotti, diz que a atividade passa por um momento de demanda reprimida no setor de embarcações por parte de petroleiras estrangeiras, além de um leve incremento das frotas portuárias e de apoio offshore.

Ele ressalta que, desde a entrega das embarcações especializadas para o mercado de salmão no Chile, o estaleiro vem incrementando seus planos para ampliar sua atuação internacional. “Já entregamos duas embarcações ao mercado de salmão e mais duas estão em construção neste momento”, conta.

O estaleiro também intensificou a participação em eventos internacionais, como a Aquasur (do mercado de salmão) no Chile e o ITS (encontro do mercado de rebocadores) que, este ano, ocorreu

na Turquia. A estratégia, segundo o diretor comercial, foi apresentar o estaleiro e as embarcações para o mercado internacional.

Em outubro, o gerente de gás, petróleo e cadeia produtiva do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), André Pompeo Mendes, disse que o Brasil tem cada vez mais como desafio trazer novos nortes para a indústria naval e buscar nichos que deem sustentabilidade e atividades perenes ao longo das próximas décadas. Ele acredita que, se o país souber escolher nichos e fazer um programa de Estado que seja perene, a construção naval deixará de ser cíclica. Na visão do banco de fomento, a solução também passa por aumentar o escopo de apoio dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

A leitura do BNDES é que o FMM hoje apresenta um excesso de caixa e baixa demanda de novos projetos de investimentos, o que permitiria ampliar esse escopo sem prejudicar o apoio tradicional. Mendes menciona que o fundo setorial hoje tem em torno de R\$ 7 bilhões parados. Em 2019 eram aproximadamente R\$ 20 bilhões, porém parte dos recursos parados foi destinada ao Tesouro Nacional.

Mendes destaca que, de 1999 a 2020, o BNDES apoiou a construção de 20 petroleiros e de 135 embarcações de apoio offshore, segmento este em que os estaleiros nacionais alcançaram produtividade e competitividade, com lastro de contratos operacionais de longo prazo. Ele ressalta que os contextos mudaram e que a indústria naval vem buscando alternativas para reativar as atividades, principalmente os estaleiros de grande porte.

“Talvez 2025 comece a ter demandas para construção de novas embarcações, porém feitas em cima de estruturas diferentes do passado. Uma possível retomada será feita em contextos diferentes. Desafios para o empreendedor e para o financiador”, afirmou Mendes durante painel do 29º Congresso Internacional de Transporte Aquaviário, Construção naval e Offshore, promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), no Rio de Janeiro (RJ).

Na ocasião, ele acrescentou que, apesar da curva de aprendizado e da redução de custos na construção de embarcações de grande porte e de plataformas naquele período, o setor ainda enfrentava dificuldades para competir com os baixos custos oferecidos pelos concorrentes asiáticos. O cenário atual, salientou o gerente, é de queda no número de empregos na construção naval e de baixa perspectiva de novas encomendas no curto prazo.

Para o gerente do BNDES, o setor naval brasileiro está passando por uma fase de transição e ajustes em que precisa encontrar novos modelos de negócio sustentáveis. Segundo Mendes, existem novas oportunidades de negócios relacionados ao setor naval ou setores afins, além de práticas socioambientais e de governança (ESG) para atividades que o FMM poderia apoiar.

Entre as propostas de apoio com recursos do FMM listadas pelo BNDES está o financiamento aos gastos locais para aquisição, construção e integração de módulos de plataformas de petróleo. As expectativas são de entrada em operação de cerca de 30 unidades de exploração e produção entre 2021 e 2031, com investimentos domésticos entre R\$ 2 bilhões e R\$ 3 bilhões por ano a partir de 2021, além do incremento do número de embarcações de apoio às novas plataformas.

O BNDES também estuda o financiamento para fabricação de navieças, o que contribuiria para a desverticalização do setor e especialização da indústria fornecedora, com diversificação industrial de forma a mitigar riscos de descontinuidade em tempos de crise. O tempo de reparo e reposição de um equipamento nacional e assistência técnica tendem a ser menores. Outra frente avaliada, segundo Mendes, é o incentivo à construção ou modernização de embarcações mais eficientes e menos poluentes, como forma de fomentar o desenvolvimento tecnológico.

Com a flexibilização das restrições sanitárias contra a Covid-19, o estaleiro São Miguel (RJ) teve uma demanda considerável de reparos em 2022, além da construção de dois batelões para clientes externos. “Já começamos a receber consultas para serviços de docagem e adequação de

embarcações para atendimentos a novos contratos ainda para este ano, bem como para 2023. Isto mostra que o mercado esboça uma retomada, ainda que de forma um pouco reprimida, porém o suficiente para prospectarmos novas demandas para os próximos meses”, analisa o coordenador comercial do estaleiro São Miguel, Marcos Porto.

Ele acrescenta que, com a captação de novos clientes, o estaleiro do grupo Bravante tem realizado serviços de manutenção geral, docagem e adequação para atendimento a novos contratos, tanto em embarcações da frota das demais empresas do grupo, quanto de outros clientes. “Nos últimos dois anos, entregamos dois batelões e dois rebocadores. E ainda temos mais um em fase final para entrega”, destaca Porto.

O coordenador comercial do São Miguel diz que, por conta da pandemia, houve uma desaceleração nas docagens e demais projetos, que ficaram paralisados aguardando o desdobramento do cenário de então e que, agora, estão retornando de forma não tão reprimida. “Há ocasiões em que a oferta é menor que a procura, o que mostra que, aos poucos, o mercado está começando a aquecer”, ressalta. Segundo Porto, o estaleiro vem trabalhando em projetos para construção de novas embarcações, adequações de embarcações para atendimento a novos contratos, docagens e reparos de um modo geral.

Outra aposta do São Miguel e da Bravante, de acordo com o coordenador, é investir nos colaboradores. “O estaleiro não apenas incentiva, mas treina, capacita e promove programas de motivação e crescimento profissional. Com a preparação destes novos profissionais, juntamente com a contratação de outros já experientes no mercado, o estaleiro tem expandido sua visão para novas oportunidades, soluções criativas e desenvolvimento de novas tecnologias”, afirma Porto.

Na avaliação do estaleiro, o mercado fica a cada dia mais competitivo e a empresa que deseja se manter nele precisa estar atenta às mudanças. Porto observa que, nos últimos anos, algumas empresas encerraram suas atividades, ocasionando uma evasão da mão de obra para outros ramos. Recentemente, o estaleiro São Miguel investiu na instalação de receptores nas duas guias do cais para operação remota, além de adquirir um compressor de ar para aumento da demanda. Porto conta que o estaleiro também iniciou o processo de implantação de um sistema de gestão integrada (ISO 9001/45001/14001).

“É preciso investir na renovação e qualificação da mão de obra específica para o reparo e construção naval, além de investimento, também, em sua infraestrutura, equipamentos e processos. Somados a isso, ter uma gestão dinâmica e proativa, tanto na área comercial como de marketing, sempre atenta às demandas do mercado”, comenta Porto.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 21/11/2022*

## **MESMO COM INFRAESTRUTURA INSUFICIENTE, SEGMENTO DE CARGA DE PROJETO TEM BOAS PERSPECTIVAS, PRINCIPALMENTE NO SETOR EÓLICO**

*Por Marjorie Avelar NAVEGAÇÃO 20/11/2022 - 17:53*



Falta de calado ou de profundidade adequada, faixa portuária estreita e com pouco espaço para atracação de navios especializados em cargas de projetos são alguns dos principais entraves para o crescimento do setor de over-sized ou heavy-lift. Faltam ainda guindastes capazes de içar carregamentos superpesados e há equipamentos obsoletos ou inapropriados, entre outras precariedades. Mas não só no Brasil, pois os problemas são encontrados em várias portos e terminais portuários do mundo. As cargas heavy-lift envolvem quaisquer tipos que tenham dimensão ou peso

acima do permitido para o embarque em contêineres, exigindo equipamentos especiais para todas as etapas da logística e de transporte, a exemplo de partes e peças de equipamentos industriais,



guindastes, reatores, torres, geradores, transformadores, turbinas, pás eólicas e outros de grande porte.

William Pereira, especialista há 20 anos na gestão de cargas de projetos, inclusive com participação nessa área em Angola, lembra que os grandes projetos industriais — especialmente os de infraestrutura, energia, mineração e indústria naval — necessitam de apoio logístico para a logística de transporte, de forma segura e eficiente. Isso porque esses carregamentos, devido ao porte, além de não permitirem embarques em contêineres, ultrapassam muitas das normas ou leis em vigor para o transporte rodoviário no país. “Em 2019, a situação estava em um patamar mais favorável em relação aos grandes volumes de cargas de projeto. Depois veio a pandemia e isso acabou esfriando o mercado. Alguns complexos investiram bastante em infraestrutura, com destaque para alguns portos e terminais portuários no Espírito Santo. Como o Porto do Açu no Rio de Janeiro, que está retomando suas cargas de projetos. Houve essa parada por causa da Covid-19, mas agora já estamos retomando”, afirma Pereira.

O especialista destaca que a logística de cargas de projeto começa na fase de análise de viabilidade, muito antes do contrato de venda ser firmado, e as empresas que lidam com esse tipo de carga estudam com antecedência os custos. “Algumas empresas até fazem esse levantamento de viabilidade estrutural para o transporte, mas a maioria delas não tem foco na logística, concentrando esforços na fabricação. Tanto que alguns equipamentos óleo e gás dos principais fabricantes do Brasil ainda são fabricados fora d’água, ou seja, muito distantes do mar. Agora é que começaram a fabricar e a montar esses equipamentos à beira d’água, como no Espírito Santo e no Rio de Janeiro”, relata Pereira.

Mesmo diante de algumas melhorias, ele reforça que as empresas que operam heavy-lift não levantaram questões relacionadas à logística de movimentação dessas cargas pelas rodovias brasileiras. Elas não estão preparadas para esse tipo de tráfego: “E com as concessões para o setor privado, as empresas de engenharia das nossas rodovias criam muitos obstáculos para o transporte das cargas de projetos, o que dificulta e muito que sejam elas transportadas entre estados”.

Na visão de Pereira, outro ponto crucial é a diária do navio, considerando que a capacidade de carregamento de guindastes a bordo é fundamental, dependendo dos locais de operação, o que impacta diretamente no valor do frete. “Quando falamos de navios heavy-lift, realmente a diária acaba saindo muito cara e, em muitos locais, como no Rio de Janeiro, eles não têm capacidade para tirar essa carga de dentro do navio, muito menos de movimentá-la no cais.”

Ele acrescenta que esse cenário acaba sobrecarregando a demanda: “Muitas vezes, você sequer possui um equipamento desse porte, disponível a qualquer momento. Ninguém tem isso na prateleira, fora o custo altíssimo de mobilização e desmobilização da montagem/desmontagem. Então, a falta de infraestrutura acaba impactando o valor do frete marítimo e/ou rodoviário, sendo que muitas dessas empresas não colocaram isso no custo total, o que acaba agregando um valor muito alto no preço do equipamento”.

Na opinião do especialista, além das questões de infraestrutura portuária e de transporte rodoviário de cargas de projetos, poucas empresas têm profissionais qualificados e experientes nesse tipo de logística, que possam ser responsáveis pela operação porta a porta, levando à eficiência operacional e à redução de custos, além de minimizar os riscos para os equipamentos e para as pessoas.

“Nos últimos anos, o cenário melhorou bastante em torno da qualificação de empresas no Brasil, mas ainda é muito pouco, porque temos de nos concentrar em poucas companhias para esse tipo de movimentação de cargas de projetos. Isso porque, quando falamos de movimentação de cargas de projetos, não estamos tratando somente da logística marítima, pois temos a logística terrestre”, lembra Pereira.

Para ter ideia do cenário, ele relata que são raríssimas as empresas, no Brasil, com soluções de logística integrada com a movimentação de carga no mar e na terra: “Algumas têm guindaste, outras não; algumas possuem linhas de eixo, outras não. Então, é tudo muito complicado. Muitas vezes, nós temos de trabalhar com duas a três empresas no mesmo projeto, para a movimentação dessas cargas, porque elas não se especializaram nas movimentações como um todo, com balsas, cábreas, guindastes de alta capacidade, equipamentos de transporte, como as linhas de eixo para as rodovias”.

Diretor comercial da Norsul, Gustavo Paschoa destaca que os projetos que demandam transporte/movimentação de cargas heavy-lift estão ocorrendo de forma até mais animadora do que em anos anteriores, especialmente impulsionados pelo setor energético envolvendo novos projetos eólicos solares. O cenário é promissor particularmente para os projetos eólicos offshore.

“Os grandes fabricantes de equipamentos especiais — com excesso de peso e dimensões — estão com compromissos acordados com novos projetos para os próximos anos, o que nos traz um otimismo quanto ao aumento de cargas de projetos sendo movimentadas em nossa costa pelo modal de cabotagem”, diz Paschoa.

Já o diretor comercial da Triunfo Logística, Alexandre Lima, reforça que esse mercado, em tempos de pandemia, ficou muito retraído, mas que agora realmente está voltando com a movimentação de cargas de projetos, no entanto mais voltada para o setor petrolífero. “Estamos percebendo um grande aumento na demanda de projetos para o setor eólico, mas ainda não sabemos qual será a parcela desse investimento no estado do Rio de Janeiro, por exemplo. Mas estamos atentos a essa movimentação”, comenta Lima.

O gerente comercial de contas da Manobrasso, Rafael Cardoso, também concorda que as operações heavy-lift estão demonstrando um crescimento substancial, principalmente se levado em consideração o último biênio. “Temos notado uma projeção mais animadora no que diz respeito à movimentação envolvendo cargas de projetos, liderados pelos modais marítimo e rodoviário. Impulsionados, principalmente, pelo setor de energia como o segmento de pás eólicas e geradores, entre outros”, cita ele.

O gerente de afretamento da Posidonia Shipping, Nikolas Navarro Ikonopoulou, destaca que essa retomada está ocorrendo aos poucos: “A movimentação ainda é tímida se comparada aos anos anteriores, quando houve grandes projetos de infraestrutura. Porém, já está melhor do que nos os tempos mais recentes. Já o futuro parece promissor, pois observamos diversos projetos, com início para 2023 — terão uma grande demanda para o transporte de cargas especiais”.

Paschoa destaca que, além do segmento de energia estar bem aquecido, especialmente no de energia eólica, também está surgindo muito projeto de infraestrutura offshore. “O setor de óleo e gás vem trazendo uma demanda de transporte/logística de cargas de projetos com grandes propostas em seus pipelines”, informa o diretor comercial da Norsul, destacando que a empresa está trabalhando, atualmente, com projetos para a logística de pás e torres eólicas, além de geradores e transformadores.

Segundo Cardoso, as demandas atuais têm sido bem específicas para cada região do Brasil, sendo que no Sul, por exemplo, equipamentos industriais são os que exigem mais projetos. “Nas regiões Norte e Nordeste, alguns terminais estão realizando upgrade em suas infraestruturas, já que as cargas especiais acabam demandando operações em guindastes e shiploader, entre outros equipamentos. Se for considerar uma relação nacional, sem dúvida, o setor de energia tem se destacado com as pás eólicas e geradores, pois agregam diferentes tipos de modais em seus respectivos projetos”, avalia o gerente comercial de contas da Manobrasso.

Passada a pior fase da crise sanitária global, causada pela pandemia da Covid-19, Paschoa acredita que o momento seja de recuperação da movimentação de cargas de projetos voltada para o setor



de energia. “Vejo que o segmento de energias alternativas demonstra que liderará a demanda por serviços logísticos de cargas especiais, sendo puxado pela necessidade que temos de acelerar nosso processo de descarbonização em nossa economia, alavancado por um dos principais processos, que é o de transição energética, para uma base renovável e sem derivados de combustíveis fósseis”, elenca o diretor comercial da Norsul.

Lima também observa um aumento gradativo de cargas heavy-lift ao longo de 2022. “A expectativa para 2023 é de um aumento maior, até porque temos vários projetos de EPCI (Engineering, Procurement, Construction and Installation) para FPSO e também parques eólicos, que devem aumentar — e muito — a movimentação de cargas de projetos”, acredita o diretor comercial da Triunfo Logística.

Por se tratar de um setor diretamente ligado a um número considerável de empregos e renda, Cardoso tem certeza de que esse cenário trará impactos diretos na economia do país. “Com o investimento em infraestrutura e a busca por soluções voltadas aos tipos de energias renováveis, podemos dizer que existe, hoje, uma retomada econômica do Brasil no setor de energia”, afirma o gerente comercial de contas da Manobraso.

Já o gerente de afretamento da Posidonia Shipping, Nikolas Navarro Ikonopoulou, vê o atual cenário com mais cautela: “Ainda não se pode falar em recuperação, mas aos poucos, os projetos vão ganhando força e saindo do papel”.

Lima informa que, recentemente, a Triunfo Logística concluiu a operação de recebimento, armazenagem, movimentação e embarque de manifolds da FMC Technologies do Brasil: “Foram dois embarques seguidos, sendo o primeiro com três manifolds e o segundo, mais dois. Foram cargas pesando cerca de 190 toneladas cada e que exigiram um estudo de ‘rigger’ bem elaborado, para que pudessemos efetuar seus manuseios”.

Em setembro, a companhia também fechou dois contratos de EPCI (contrato de engenharia, aquisição, fabricação, instalação e pré-comissionamento) com a Subsea 7 — o primeiro para o Campo de Bacalhau e o segundo para o Campo de Mero 3, ambos localizados na Bacia de Santos. “Nesses dois contratos, vamos trabalhar com cargas de projetos especiais, como bobinas de flexíveis e umbilicais, pesando até 400 toneladas; mooring piles com até 24 metros de altura e pesando até 180 toneladas; além de vários materiais de ancoragem com pesos diversos”, adianta Lima.

Cardoso, por sua vez, conta que a Manobraso realizou uma operação desafiadora e complexa no Nordeste, desta vez, com a nova cámbria Manobraso 500, que é dotada de um potente guindaste com capacidade de 500 toneladas, sistema de fundeio completo e giro de 360 graus. “Inicialmente, nós mobilizamos um guindaste de 500 toneladas, que foi transportado do Rio de Janeiro para o Maranhão com a utilização de 28 veículos, entre carretas e pranchas. Após mobilizar esse guindaste, movimentamos uma nova lança de um descarregador de navio com peso de 120 toneladas, do Porto do Itaqui para o Porto da Alumar (ambos no Maranhão), local onde a nova lança foi instalada”, relata o gerente comercial de contas da Manobraso.

Já o gerente de afretamento da Posidonia Shipping, Nikolas Navarro Ikonopoulou, conta que a companhia realizou, recentemente, o transporte de dezenas de unidades de cargas de projetos, todas produzidas no Sul do país, para a instalação de um parque eólico que está sendo desenvolvido no Nordeste.

“Nossa empresa possui, em sua frota, uma embarcação muito interessante para esse tipo de transporte, devido ao seu tamanho, que acomoda cargas de grande porte e a navegabilidade, conseguindo atingir uma velocidade que chega ao dobro da velocidade de navegação de outras do gênero. Esses diferenciais trazem agilidade no transporte e redução de custos para o embarcador”, garante ele.

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



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 148/2022  
Página 64 de 64  
Data: 21/11/2022  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

Data: 21/11/2022



**MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA**

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM**

Este conteúdo também está no LinkedIn.com-[www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2](https://www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2)

Fonte : InforMS

Data: 21/11/2022