

HUB Governo quer reduzir custo de importações ► **p3**

THC2 Antaq fará audiência pública sobre abusividades do SSE ► **p4**

EUROPA Portugal quer Sines como porto do gás natural da Europa ► **p6**



Desestatizações portuárias, a prioridade de Povia

Ao lado do ministro Marcelo Sampaio, novo secretário de Portos toma posse e revela seus planos para o cargo ► **p3**

EDITORIAL

A vez do Senado

FOTO
Roberto Botelho/Minfra

A Câmara dos Deputados aprovou, na última quarta-feira, o Projeto de Lei Complementar (PLP) 211/2021. Ele incorpora o PLP 18/2022, que estabelece um preço teto para o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) sobre os combustíveis - e passa a contar com uma alíquota máxima de 17%.

Tal medida foi possível pois o texto passa a considerar como essenciais bens e serviços relativos a combustíveis, energia elétrica, comunicações e transporte coletivo, impedindo a aplicação de alíquotas de tributos iguais às dos produtos listados como supérfluos. A mudança de categoria permite a fixação do teto e, com isso, frear o aumento de preços dos combustíveis.

A expectativa do Governo é de reduzir R\$ 0,60 por litro. Mas o texto ainda não está pronto para ser sancionado. Ele segue para o Senado Federal. E esta é uma fase delicada, onde a celeridade que o projeto encontrou na Câmara pode não se repetir.

Há poucas formas de um governo controlar ou reduzir o preço de um produto, como um combustível, sem uma interferência direta no mercado, que acaba gerando a desconfiança de investidores e pode ser tão danosa quanto o problema que se pretende corrigir.

Certamente, uma das linhas de ação possíveis é diminuir a carga tributária e foi essa a estratégia da Câmara. Mas tal planejamento, para ter sucesso, não depende somente dela.

A proposta segue agora ao Senado e, na Casa, terá de ser debatida por seus parlamentares. Não se pede, nesse momento, que eles abram mão de suas responsabilidades e não analisem o tema. Pelo contrário. A ideia apresentada deve ser avaliada e discutida, mas com celeridade.

Diante da crise que a alta dos combustíveis tem gerado, este é o momento de os senadores entenderem a urgência da situação e se pronunciarem rapidamente sobre o tema.

Não há tempo para projetos engavetados ou vaidades exageradas. O momento pede que o Senado se pronuncie e, assim, defenda da melhor forma os interesses do Brasil e de sua população.

NESTA EDIÇÃO



▲ **CAPA**
3 Povia vai priorizar desestatizações de Santos, São Sebastião e Itajaí

HUB
3 Governo prepara decreto para reduzir custo de importações

NACIONAL
4 Antaq fará audiência pública sobre abusividades do SSE

SUDESTE
5 BNDES indefere recursos do Consórcio Beira Mar ao leilão da Codesa

PF faz operação de combate ao tráfico internacional no Porto de Santos

PORTUGAL
6 Portugal quer Sines como polo de distribuição de gás natural para a Europa

7 Portugal Export realiza reunião inaugural de seu conselho

Lisboa tem crescimento expressivo de cruzeiros

OPINIÃO
8 Força de trabalho feminina em Portugal: a geração mais qualificada de todos os tempos!, por Silvia Santiago e Marcelo Sobreira

9 Portugal 2030 e as oportunidades para investimentos ESG, por João Eduardo de Villemor Amaral Ayres e Vitor Nogueira da Gama Couto



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12,
Santos, São Paulo
11075-000, BR

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Equipe de reportagem
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Tales Silveira

Design Gráfico
Mônica Mathias

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail publicidade@portalbenews.com.br



**LEOPOLDO FIGUEIREDO
E COLABORADORES**
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

IMPOSTO

O Governo Federal prepara um decreto retirando os custos com serviços de capatazia (movimentação de uma carga na área portuária) da base de cálculo do Imposto de Importação. A expectativa é que tal medida reduza em cerca de 10% os custos dos importadores. Segundo a equipe econômica, no Mercosul, apenas o Brasil inclui esse custo no cálculo do imposto.

CONTÊINER 1

A capacidade de movimentação de contêineres do Porto de Santos, o principal do País, deve aumentar dos atuais 5,3 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) para 8 milhões de TEU nos próximos 25 anos, até 2047, segundo estudo da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do Ministério da Infraestrutura (Minfra). Nessa avaliação, a EPL considerou os projetos de expansão dos terminais da Santos Brasil (Tecon), da BTP e da DP World e, também, os de implantação e o crescimento do futuro STS10, que a União deseja licitar ainda neste ano.

CONTÊINER 2

O estudo da EPL também considerou que o STS10 deve começar a operar no próximo ano, fazendo 300 mil TEU. Esse total chegaria a 1 milhão de TEU até 2026, 2 milhões de TEU até 2034 e, por fim, 2,3 milhões de TEUs até 2040. "Entre 2035 e 2040, ele já chega à capacidade máxima do terminal de 2,3 milhões de TEUs. A partir de 2038, mantemos essa movimentação 'flat', até chegar ao final do contrato, em 2047, em 2,3 milhões de TEUs", explicou o especialista portuário da EPL Thilo Zindel.

AÇÚCAR

A VLI já começa a exportar o açúcar da safra 2022. São carregamentos vindos do Interior de São Paulo, de Minas Gerais e de Goiás. Eles são colocados em vagões nos terminais integradores de Uberaba (MG) ou de Guará (SP) e levados pela Ferrovia Centro-Atlântica até o Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), em Santos. Ali são embarcados em navios para a Ásia e o Oriente Médio.

Povia vai priorizar desestatizações de Santos, São Sebastião e Itajaí

Anúncio foi feito pelo novo secretário nacional de Portos ontem, na solenidade de posse no cargo, em Brasília

LEOPOLDO FIGUEIREDO
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

O novo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, considerou a continuidade de projetos como as desestatização dos complexos marítimos de Santos (SP), São Sebastião (SP) e Itajaí (SC), atualmente em curso, como sua prioridade no cargo. O anúncio foi feito no final da tarde de ontem, durante sua posse, em um evento interno na sede do Ministério da Infraestrutura (Minfra), em Brasília, com a participação do ministro Marcelo Sampaio.

Os projetos de privatização dos três portos, de atuação estratégica para o País, acabaram de encerrar suas fases de consulta pública e, agora, vão para a análise do Tribunal de Contas da União (TCU). Somente com o aval da corte é que os editais de desestatização serão publicados. O Governo quer realizar os leilões para a concessão dos complexos marítimos no último trimestre do ano.

Povia foi nomeado para o cargo na última terça-feira, logo após a exoneração, a pedido, do então secretário Diogo Piloni. As portarias com a saída de Piloni e a nomeação de Povia foram publicadas em edição extra do Diário Oficial da União, divulgada no final da manhã desse dia.

Ontem, na solenidade de assinatura do termo de posse, além de destacar sua prioridade no cargo, Povia enalteceu os resultados obtidos pela pasta, especialmente com as concessões de ativos. Apenas neste ano, por exemplo, o Ministério da Infraestrutura tem como meta fechar o ano com mais de R\$ 200 bilhões de investimentos contratados, a partir de privatizações.

"Esse ministério tem dado tão certo, é um exemplo para todos nós. Nós que trabalhamos já há algum tempo no setor podemos dizer com convicção que o que foi feito nesses três anos é um legado que vai ficar



Ao lado do ministro Marcelo Sampaio, Mario Povia assinou seu termo de posse no cargo de secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários

para a história. Já me sinto parte desse time, mas agora venho para somar com um único compromisso: dar o meu melhor", afirmou o novo secretário de Portos.

Marcelo Sampaio elogiou a vinda de Mario Povia, servidor de carreira e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e ex-diretor de Gestão Portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), à equipe do Ministério. "Quería agradecer imensamente o Mario por topar esse desafio. Ele é um professor para nós, não só como profissional, mas como ser humano. Sua capacidade de encontrar soluções, de ser criativo me deixa honrado de contar com você no nosso time. O Minfra ganha e o Brasil ganha", destacou.

Desestatizações

Os três projetos de privatizações portuárias destacados por Povia encontram-se na mesma fase de desenvolvimento. Mas devido à complexidade e às dimensões das operações de Santos, seu processo é o que mais preocupa o Minfra, cujos técnicos correm contra o tempo para garantir que seu leilão ocorra ainda neste ano.

Em seu último evento público no cargo, na abertura do fórum Sul Export (evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária), em Florianópolis (SC), no último dia 16, o então secretário nacional de Portos, Diogo Piloni, anunciou que os processos de desestatização de Itajaí (SC), São Sebastião

(SP) e Santos (SP) seriam entregues pelo Minfra ao TCU nas semanas seguintes. Os estudos de São Sebastião deviam ser enviados neste mês, os de Itajaí, na primeira semana de junho, e os de Santos, na sequência, mas ainda no próximo mês, explicou.

A Corte deve analisar os processos e, somente quando aprová-los, o Ministério publicará os editais de desestatização, dando início efetivo à privatização das administrações dos complexos marítimos.

O objetivo do Ministério é, com as desestatizações, garantir que esses portos consigam os investimentos necessários para seu desenvolvimento, mantenham uma gestão profissional e, assim, ampliem sua eficiência e reduzam seu custo. Em Itajaí, o futuro concessionário terá de investir R\$ 2,8 bilhões, que serão destinados a projetos como o da implantação de um terminal de contêineres com oito portêineres e, ainda, o aprofundamento do canal de navegação para 16 metros, permitindo o acesso a navios de maiores dimensões.

No caso de São Sebastião, os investimentos estão fixados em R\$ 3 bilhões. Já em Santos, a quantia deve atingir R\$ 16 bilhões, envolvendo projetos como a ampliação do canal de navegação, a construção de um túnel ligando as duas margens do complexo e a modernização e expansão de seus acessos ferroviários.

Promessa de campanha do presidente Jair Bolsonaro, o programa de desestatizações portuárias foi elaborado ao longo dos últimos três anos e já apresentou ao menos um resultado concreto. No último dia 30 de março, a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa, a Autoridade Portuária de Vitória e Barra do Riacho) foi leiloada, tendo como vencedor o Fundo de Investimento em Participações (FIP) Shelf 119-Multiestratégia, da gestora Quadra Capital. Pela concessão de 35 anos, ela terá de investir pelo menos R\$ 850 milhões nos dois complexos, sendo R\$ 335 milhões na ampliação dos portos.



NÓS QUE TRABALHAMOS JÁ HÁ ALGUM TEMPO NO SETOR PODEMOS DIZER COM CONVICÇÃO QUE O QUE FOI FEITO NESSES TRÊS ANOS É UM LEGADO QUE VAI FICAR PARA A HISTÓRIA. JÁ ME SINTO PARTE DESSE TIME, MAS AGORA VENHO PARA SOMAR COM UM ÚNICO COMPROMISSO: DAR O MEU MELHOR"

MARIO POVIA

novo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários



QUERIA AGRADECER IMENSAMENTE O MARIO POR TOPAR ESSE DESAFIO. ELE É UM PROFESSOR PARA NÓS, NÃO SÓ COMO PROFISSIONAL, MAS COMO SER HUMANO. SUA CAPACIDADE DE ENCONTRAR SOLUÇÕES, DE SER CRIATIVO ME DEIXA HONRADO DE CONTAR COM VOCÊ NO NOSSO TIME. O MINFRA GANHA E O BRASIL GANHA"

MARCELO SAMPAIO,

ministro da Infraestrutura

LIVE DO BRASIL TECH EXPORT DEBATE CYBERSEGURANÇA

O conselho do Brasil Tech Export (fórum temático do Brasil Export, voltado aos setores de tecnologia e inovação) realiza hoje, às 15 horas, a live "Cybersegurança para o setor logístico-portuário e um caso real: o dia que durou 7 dias". O tema será debatido pelo consultor da Nbotec, Nilson Borges de Oliveira, e pela diretora de Tecnologia da

Informação da Craft Multimodal, Queit Zunino. A apresentação será do presidente do Conselho do Brasil Tech Export e diretor-executivo da Abtra, Angelino Caputo. A live terá a participação de conselheiros e convidados do Brasil Export e do Brasil Tech Export. E será transmitida ao público, sem necessidade de inscrição, pelo Portal BE News

NACIONAL

Antaq fará audiência pública sobre abusividades do SSE

A consulta será pelo período de 45 dias com realização de uma audiência pública

Divulgação/Governo Federal

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) determinou a realização de consulta pública sobre minuta de metodologia para tratar de abusividade na cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) de contêineres, também chamado de THC (Terminal Handling Charge ou, em tradução livre, tarifa para manuseio pelo terminal) 2.

O objetivo da consulta pública, que será pelo período de 45 dias com realização de uma audiência, é de estabelecer em definitivo a metodologia a ser utilizada pela agência para determinar a ocorrência de abusividade.

A proposta de criação de audiência pública foi aprovada na reunião de Diretoria Colegiada da agência, nesta quinta-feira (26). O SSE é o preço cobrado por terminais marítimos (também chamados de terminais molhados) pelo serviço de movimentação das cargas entre a pilha no pátio e o portão do terminal portuário.

A minuta aprovada pela agência estabelece que a cobrança do SSE seja avaliada por solicitação dos órgãos de controle federais, em especial o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), quando houver denúncias e reclamações das partes interessadas e usuários dos portos. Também por eventuais fiscalizações da agência e quando houver comunicação prévia da tabela de preços das instalações portuárias.

Outra questão trazida na minuta trata da tipologia de práticas a serem consideradas abusivas. De acordo com a minuta proposta, foi criado um fluxograma básico-referencial que caracteriza possíveis abusos de cobrança.

O diretor geral da Antaq, Eduardo Nery, foi o revisor do processo. Ele havia pedido vistas do último processo que estava sob relatoria da diretora Flávia Takafashi.

Em seu parecer, Nery acatou a determinação de Takafashi para retirar o sobrestamento do processo que estabelecia o roteiro de análise de reajustes e preços abusivos



De acordo com o relator da matéria, a redução do limite da alíquota do ICMS não implicará em perda nominal de receita para os estados e municípios

em instalações portuárias, de modo a listar estabelecimentos de metodologias conflitantes. O processo estava no cronograma de deliberação da agência e, como a minuta foi aprovada, o estabelecimento de uma agenda em separado para tratar do tema não se justificava.

Observações

O diretor geral fez duas considerações em relação à minuta que irá à consulta pública. A primeira trata da possível instrução técnica do processo e das setoriais técnicas que deverão tratar do tema. Agora, fica determinado que todos os processos relacionados ao tema devem ser instruídos pela superintendência de regulação da agência.

O segundo aspecto refere-se à instância de decisão sobre o tema SSE. Para Nery, é preciso que todos os processos que tratam das abusividades devam ser submetidos, após a instrução da área técnica, à análise e aprovação da diretoria colegiada.

Disputa antiga

A abusividade na cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de contêineres por armadores que atacam em instalações portuárias brasileiras é uma disputa concorrencial que se arrasta há mais de duas décadas.

Durante anos a Antaq tentou tratar do tema. Foram inúmeras deliberações e Análises de Impactos Regu-

Conforme o inciso X do anexo da RN nº 34-ANTAQ, a Taxa de Movimentação no Terminal (THC) é o preço cobrado pelos serviços de movimentação de cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação.

latórios (AIR) deliberados pela agência. A mais recente tentativa estabelecer a criação de um preço-teto para a cobrança. Contudo, a proposta foi rechaçada pelo ex-diretor da Antaq Adalberto Tokarski.

Além disso, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica também já tratou do tema. Até o ano passado o órgão tinha uma posição majoritária no sentido de que a cobrança do THC2 era ilegal.

Falta de consenso

Para tentar chegar a um consenso, Cade e Antaq assinaram, em junho de 2021, um memorando de entendimentos para definir posicionamentos comuns acerca do Serviço de Segregação e Entrega de contêineres em instalações portuárias.

Conforme o memorando de entendimentos, a cobrança do SSE não é um ato ilícito, porém, pode ser considerada abusiva quando verificados, por exemplo, abusividade dos valores; o caráter discriminatório e não isonômico; a falta de racionalidade econômica para a cobrança; a cobrança em

duplicidade por rubricas já abrangidas pela box rate, pelo SSE e/ou remuneradas pela THC; a cobrança por serviço sem a efetiva contraprestação, entre outras.

O acordo trouxe calma até fevereiro deste ano, quando a Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia divulgou um parecer recomendando alterações na RN (Resolução Normativa) 34/2019 da Antaq.

As mudanças tratam especificamente da cobrança do SSE, afirmando que cobrança pode "desincentivar a entrada no mercado de armazenagem alfandegada, com encarecimento do custo logístico total e possibilidade de outras cobranças anticoncorrenciais (ex: taxa de escaneamento), inclusive no sentido exportador".

De acordo com agentes do governo e da agência reguladora ouvidos pelo BE News, a audiência pública e liberação da minuta é um avanço na mitigação do clima de insegurança e pressão dado ao tema.

PORTOS DE SANTOS E SÃO SEBASTIÃO

Na mesma reunião de diretoria, a Antaq aprovou a prorrogação do prazo de recebimento de contribuições da Audiência Pública nº 18/2021-ANTAQ para 15 de junho de 2022. A consulta trata do recebimento de contribuições para o edital de licitação da área STS53, no Porto de Santos (SP). A área será destinada à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.

REGIÃO SUDESTE

BNDES indefere recursos do Consórcio Beira Mar ao leilão da Codesa

Entre os questionamentos, grupo pediu revisão da habilitação do FIP Shelf 119, mas comissão de licitação manteve a decisão

Divulgação/Codesa

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A Comissão de Licitação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) indeferiu recursos do Consórcio Beira Mar, que disputou o leilão de desestatização da Companhia Docas do Estado do Espírito Santo (Codesa), edital nº 01/2022, no último dia 30 de março, na B3-Bolsa de Valores de São Paulo. E como consequência, confirmou o Fundo de Investimento em Participações (FIP) Shelf 119 – Multiestratégia como vencedora da concessão.

O Consórcio Beira Mar, formado pelo fundo de investimentos Vinci Partners e pela empresa de engenharia Serveng Civilsan, havia perdido a disputa pelo controle da Codesa para o FIP Shelf 119, representante da empresa Quadra Capital e que venceu com lance de R\$ 106 milhões, ante valor mínimo de R\$ 1.

A Comissão de Licitação julgou “não conhecer os requerimentos do recurso administrativo interposto pelo Consórcio Beira Mar que versam sobre a possibilidade de utilização de precatórios para fins de pagamento da bonificação pela outorga e preço de aquisição das ações da Codesa, uma vez que não se trata de tema pertinente a essa fase do leilão”.

A comissão também indeferiu pedido de revisão do resultado do leilão e manteve a habilitação do FIP Shelf 119.

Procurada, a Vinci Partners informou, por meio da



▲ A Quadra Capital venceu o leilão e administrará a Codesa por 35 anos, além de assumir a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho

assessoria de Imprensa, que não vai comentar a decisão do BNDES.

A assessoria de Imprensa da Serveng Civilsan foi contatada por telefone e email, mas não retornou até o fechamento desta reportagem.

A Assessoria de Comunicação da Codesa indicou o Ministério da Infraestrutura, que, por sua vez, respondeu: “Como o processo de desestatização é realizado pelo BNDES, sugerimos o contato com a assessoria do banco. Neste momento, o Ministério da Infraestrutura não tem como se posicionar no caso citado”.

A reportagem já havia contatado a assessoria de Imprensa do BNDES que informou não

ser possível responder na mesma data, até o fechamento desta edição.

Leilão

A Quadra Capital, por meio do Fundo de Investimento em Participações Shelf 119 – Multiestratégia, venceu o leilão para administrar a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e obteve a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho.

São estimados investimentos na ordem de R\$ 850 milhões, sendo R\$ 334,8 milhões para custear ampliações previstas no contrato de concessão, que terá o prazo de 35 anos.

Para assumir a operação, a empresa vencedora do leilão deverá adquirir as ações da

Codesa por R\$ 325,8 milhões, além de assumir os compromissos e o endividamento existente na companhia.

A Quadra também deverá pagar à União contribuições fixas anuais, no valor de R\$24,75 milhões, e contribuições variáveis anuais equivalentes a 7,5% da sua receita. Os custos também envolvem uma taxa anual de fiscalização à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de R\$3,188 milhões.

Os portos

O Porto de Vitória tem uma posição favorável de acessos rodoviário e ferroviário. Segundo o BNDES, os estudos indicam potencial para dobrar a movimentação de cargas, de

7 milhões de toneladas para 14 milhões de toneladas por ano, ao longo da concessão. São 500 mil metros quadrados e 14 berços de atracação disponíveis.

Já o Porto de Barra do Riacho é especializado no embarque de celulose e tem uma movimentação atual de 8 milhões de toneladas por ano. O porto conta com dois berços de atracação dedicados à movimentação de granel líquido e acessos terrestres ferroviário e rodoviário.

Segundo o banco, a concessão do terminal pode trazer oportunidades para exploração de novas áreas, uma vez que, dos 860 mil metros quadrados de área total disponível, 522 mil metros quadrados são greenfield (ainda a serem utilizados).

Divulgação/Polícia Federal



PF faz operação de combate ao tráfico internacional no Porto de Santos

As equipes cumpriram três mandados de busca e apreensão e dois mandados de prisão preventiva, expedidos pela Justiça Federal.

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Polícia Federal deflagrou, na manhã de ontem (26), a Operação Ráfia, que investiga a

prática de tráfico internacional de drogas no Porto de Santos (SP).

As equipes cumpriram três mandados de busca e apreensão e dois mandados de prisão preventiva, expedidos pela Justiça Federal.

As investigações começaram após a descoberta de

drogas em um contêiner que sairia de Santos com destino a Singapura, no Continente Asiático.

O Porto de Santos é rota de saída de cocaína para a Europa e, só em 2022, cerca de 5,6 toneladas do entorpecente já foram apreendidos pela Polícia Federal.

PORTUGAL

Portugal quer Sines como polo de distribuição de gás natural para a Europa

Primeiro-ministro António Costa confirma tratativas com Polônia e Alemanha para complexo marítimo se tornar hub do combustível no continente

Divulgação/APS



Porto de Sines funcionaria como um estratégico centro de transbordo, recebendo gás dos EUA e distribuindo para o resto da Europa

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O Porto de Sines, em Portugal, poderá se tornar um estratégico centro de transbordo para distribuição de gás natural liquefeito (GNL) aos países europeus. As negociações entre Portugal, Polônia e Alemanha para desenvolver uma via de abastecimento alternativa ao gás russo estão avançadas.

Em recente entrevista à rádio portuguesa Antena 1, o presidente do Conselho da Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS), José Luís Cacho, garantiu que o complexo portuário tem capacidade para se tornar um entreposto de distribuição de gás natural para a Europa, reduzindo a dependência energética em relação à Rússia em até 20%.

Cacho coordenou o grupo de trabalho que avaliou as condições para transformar o porto em uma espécie de

“autoestrada de gás natural para a Europa” e garante que, do ponto de vista técnico, Sines tem capacidade para exercer esse papel, segundo divulgou a Antena 1.

O administrador do Porto de Sines estimou os investimentos necessários. “Varia entre 3 milhões e 100 milhões de euros de investimentos, sendo 3 milhões de euros no curto prazo e 100 milhões de euros para investimentos em equipamentos, infraestruturas marítimas e ampliação das instalações que temos hoje”, afirmou Cacho.

Há cerca de 10 dias, o presidente do Conselho de Administração declarou à agência de notícias AFP que “Sines tem condições para chegar a 10 milhões de toneladas”. “É preciso duplicar as atuais infraestruturas para atingir esses números, mas os investimentos são relativamente pequenos e, se for tomada agora uma decisão, podemos ter a sua concretização dentro de um ano ou dois”, salientou à época.

José Luís Cacho disse que o projeto prevê a construção de um depósito de gás natural

liquefeito (GNL) no terminal da REN - Redes Energéticas Nacionais, que tem um custo estimado em 30 milhões de euros.

Segundo o executivo, Portugal e Espanha podem encaminhar até 20% das necessidades de gás da Europa por via marítima e através de um gasoduto de ligação à Argélia.

Na última sexta-feira (20), o primeiro-ministro de Portugal, António Costa, confirmou que as negociações com os governos da Polônia, Alemanha e de outros países da União Europeia estão “ao mais alto nível”.

“Precisamos de respostas imediatas: estamos a discutir com o governo polaco, assim como com outros governos europeus, a possibilidade de utilizar o Porto de Sines como uma plataforma de transferência a partir de grandes navios metaneiros para outros de médias e pequenas dimensões. Esses navios menores terão melhores condições para operar nas zonas mais congestionadas do Mar do Norte e do Báltico”, declarou o primeiro-ministro português.

“O estudo técnico está

TRANSBORDO A PARTIR DO PORTO DE SINES PODERIA SUPRIR 20% DA NECESSIDADE DE GÁS DA EUROPA

completo” e trata-se de “uma solução viável, flexível e alternativa, pois Sines tem uma posição geográfica central no Atlântico”, disse uma fonte do governo, que acrescenta que “os portos do Norte da Europa estão muito congestionados e acomodar um número grande de navios de maior capacidade é um risco”.

O governo português defende que Sines — o porto europeu de águas profundas mais próximo da costa dos Estados Unidos — pode ser uma porta de entrada para o GNL de países como EUA, Nigéria e Trinidad e Tobago. Polônia interessada

O primeiro-ministro da Polônia, Mateusz Morawiecki, confirmou que o seu país está interessado num acordo de cooperação com Portugal. “A Polónia está a tornar-se um centro de gás, por isso, se pudéssemos obter gás adicional dos nossos vizinhos ocidentais ou do Sul, que seria distribuído para a Polónia, estaríamos mais interessados neste tipo de cooperação com Portugal”, disse, após encontro com Costa.

PORTUGAL



Portugal Export realiza reunião inaugural de seu conselho

Evento reuniu autoridades e lideranças empresariais brasileiros e lusitanos

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

O Portugal Export, evento do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária voltado ao mercado lusitano, realizou, na última quarta-feira, a reunião inaugural de seu conselho. O colegiado reúne lideranças empresariais e autoridades brasileiras e portuguesas e é voltado ao intercâmbio de conhecimento e a promoção de investimentos entre os dois países.

A sessão, realizada de forma virtual e comandada pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, teve o objetivo de apresentar o projeto Portugal Export, sua equipe e, ainda, o calendário de eventos. Em sua apresentação, Julião destacou o propósito do Portugal Export e, como consequência, do próprio conselho. "Reunimos neste conselho, que é uma entidade plural e agregadora, lideranças dos dois países, dos setores portuário, de logística e transportes, que compartilham



Vista aérea do Porto de Aveiro: presidente do complexo marítimo, Fátima Alves, destacou importância do projeto

dos mesmos valores, aproximar Portugal e Brasil, incentivar o ambiente de negócios entre eles e fomentar o desenvolvimento desses segmentos", afirmou.

Entre os participantes do encontro, estavam presidentes de autoridades portuárias portuguesas, que comentaram sobre o interesse no fórum e na formação de seu colegiado. Um deles foi o presidente do Conselho de Administração dos Portos de Sines e do Algarve, José Luís Cacho, que também está à frente da Associação de Portos de Portugal. Ele destacou o momento es-

tratégico para as comunidades portuárias das duas nações se aproximarem. "Este (o Portugal Export) é um projeto muito interessante, especialmente por buscar aproximar e fomentar investimentos em um momento especial tanto para o Brasil, como para Portugal, que tem todo o interesse de ser a porta de entrada dos produtos brasileiros na Europa. Portugal está, cada vez mais, interessado em fortalecer esses laços e um fórum como este é o ambiente mais que indicado", afirmou.

Também integrando o conselho, a presidente do

Conselho de Administração do Porto de Aveiro (APA), Fátima Alves, enfatizou a importância de se integrar ao grupo e participar de suas atividades. "O Porto de Aveiro busca seu crescimento, atrair novos negócios, e reconhece a importância de um mercado como o brasileiro".

O presidente executivo da Associação dos Transitários de Portugal, Antonio Nabo Martins, também participante da reunião, destacou a importância da iniciativa do Portugal Export. Apoiador do fórum desde que tomou conhecimento da proposta, ele lem-

brou que "aqui, em Portugal, não temos uma iniciativa como esta, que é muito importante, tanto para organizar e defender nosso setor, como para facilitar nossa comunicação com outras comunidades, como o setor de transportes e portuário do Brasil".

Na reunião inaugural, o CEO do Brasil Export destacou o apoio da Embaixada do Brasil em Portugal ao projeto. E apresentou a equipe do Portugal Export, presidido pelo advogado Benjamin Gallotti e tendo como diretor-executivo Marcelo Sobreira. Também integra o grupo a advogada Silvia Santiago. Tanto Marcelo como Silvia residem no país europeu.

O conselho já conta com uma série de atividades no ano. Além de reuniões mensais, estão previstos encontros itinerantes (o primeiro será em Sines, em setembro) e lives. E em 17 e 18 de novembro, está prevista a primeira edição do Portugal Export, com o debate de projetos estratégicos para o desenvolvimento dos setores portuário e logístico no país e, também, para a integração entre os mercados brasileiro e lusitano.

LISBOA TEM CRESCIMENTO EXPRESSIVO DE CRUZEIROS

CLIA PREVÊ QUE A CAPITAL DE PORTUGAL TERÁ 320 ESCALAS EM 2022, QUASE O TRIPLO DAS 115 DE 2017

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A capital de Portugal, Lisboa, deve registrar 320 escalas de navios de cruzeiro neste ano, de acordo com a Associação Internacional de Companhias de Cruzeiros (Clia). Gradualmente, a cidade tem registrado aumento na quantidade de paradas de embarcações turísticas no Terminal de Passageiros de Santa Apolónia, tanto que o número previsto para 2022 é quase o triplo do que a região contabilizou em 2017 (115) e 10 a mais da última temporada antes da pandemia, em 2019.

Os resultados crescentes das últimas temporadas tornaram Lisboa a cidade europeia que mais recebeu navios de passageiros, segundo dados da Federação Europeia dos Transportes e Ambiente.



Ano a ano, a cidade tem registrado aumento na quantidade de embarcações turísticas que atracam no Terminal de Passageiros de Santa Apolónia

Mas, enquanto o número de escalas de embarcações cresce, o de passageiros diminui. Em 2019 desembarcaram cerca de 500 mil pessoas, e em 2022 são esperadas 450 mil. Apesar da quebra, a diretora da Clia na Europa, Marie-Caroline Laurent, disse que as perspectivas para o verão "são muito boas" e que

a meta é "voltar aos números de 2019 até ao final do ano".

Marie-Caroline salientou ainda que há boas perspectivas relacionadas ao desenvolvimento do Porto de Lisboa, além da possibilidade de oferecer aos portugueses embarques em cruzeiros "Lisboa-Lisboa".

"Podem embarcar em Lisboa, fazer um passeio pelo

Mediterrâneo, por exemplo, onde conhecem vários países, e regressar novamente a Lisboa", explicou ela.

Poluição

O crescimento da atividade turística marítima trouxe também o aumento nos níveis de poluição. Em 2017, a capital de Portugal chegou a ocupar o

sexto lugar entre as cidades europeias mais expostas à poluição dos navios de cruzeiro, de acordo com o estudo da Federação Europeia dos Transportes e Ambiente.

Os dados mostraram que as embarcações que passaram pela capital naquele ano lançaram 3,5 vezes mais óxido de enxofre do que os 375 mil automóveis que diariamente circulavam na cidade.

Marie-Caroline Laurent disse que espera "eliminar todas as emissões nos portos" de escala na Europa até 2030. Para isto, estão sendo feitos investimentos na eletrificação dos complexos portuários, já em curso em alguns, e a adaptação dos navios mais antigos.

No Porto de Lisboa, contudo, a primeira fase do investimento na eletrificação "será por volta de 2024/2025", ressaltou Marie, e os navios só poderão ser conectados "provavelmente em 2028", detalhou.

OPINIÃO



JOÃO EDUARDO AMARAL
Diretor Geral e de Operações
da iniciativa Voz dos Oceanos e
presidente do Conselho ESG do
Fórum Brasil Export
opinio@portalbenews.com.br

**VITOR NOGUEIRA
DA GAMA COUTO**
Advogado do J. Amaral
Advogados e da iniciativa
Voz dos Oceanos
opinio@portalbenews.com.br



► ESG

Portugal 2030 e as oportunidades para investimentos ESG

Como crescer sendo um negócio sustentável? É possível contar com apoio do setor público para obter relevantes investimentos nesse sentido? Como conseguir visibilidade sendo uma empresa que tem por base o ESG? Essas e outras perguntas podem ser respondidas quando olhamos para o notável programa Portugal 2030.

Desenvolvido pelo governo português, o Portugal 2030 foi pensado e estruturado com o objetivo inicial de alavancar a economia do país, bastante afetada pela pandemia da Covid-19. Totalmente voltado para inovação e sustentabilidade, espera-se que o impacto deste programa se dê não só durante o período de sua execução – de 2021 a 2027 –, mas que perdure nos anos seguintes, considerando-se o amplo apoio ofertado à gama de projetos inseridos neste programa.

Seu foco é promover o desenvolvimento da economia portuguesa visando a proteção dos empregos dos cidadãos, a promoção de maior igualdade social e a aplicação das essenciais medidas sustentáveis para proteção do meio-ambiente, por meio do incentivo, justamente, de empresas que estejam comprometidas com os temas de inovação e sustentabilidade.

Para tanto, o Programa se divide em quatro agendas, com diferentes ramos de atuação, mas que, em última instância, voltam-se sempre a dois aspectos, em pequena e larga escala: o social e o ambiental. O que se propõe, portanto, é o financiamento de projetos diversos e que estejam direcionados a esses dois pilares essenciais da sustentabilidade. Portugal mostra, com isso, a vontade de se reinventar e de se reerguer, olhando para o um futuro que, como sabemos, precisa ser cada vez mais preservado, consciente e sustentável.

A mensagem dada pelo governo português é bem clara: está disposto a apoiar negócios voltados à preservação do meio-ambiente e que beneficie e conecte a sociedade como um todo. A consequência lógica é, portanto, estimular empreendedores a investirem e apoiarem iniciativas igualmente fundamentadas nessas questões sociais e ambientais, ajudando a construir e fortificar negócios que estejam engajados na sustentabilidade. Há de se esperar, naturalmente, que projetos nesse sentido se desenvolvam cada vez mais e que isso se torne uma tendência – e futura regra – no mercado.

Por certo, para fazer jus a esse incentivo, é preciso que as empresas estejam interessadas em mudar sua mentalidade corporativa tradicional, abraçando as verticais ESG e



adotando em sua cultura organizacional a mentalidade sustentável. Cria-se aqui oportunidade para quem quer crescer agindo da forma correta.

Ao adentrarmos nessa nova era de governança consciente, programas como o Portugal 2030 criam um ciclo virtuoso para companhias, países e para a sociedade como um todo: é ofertado um estímulo à criação de projetos sustentáveis e, por consequência, os negócios são desenvolvidos pensando nos benefícios da adoção de novas práticas socioambientais. Temos, assim, o desenvolvimento orgânico de um sistema que se retroalimenta e que estimula todas as partes nele envolvidas.

Não por outro motivo que as práticas ESG têm se tornado, cada vez mais, um trunfo para as empresas, práticas estas que as colocam em posição de destaque para buscarem grandes oportunidades de investimento, a exemplo dos benefícios apresentados pelo Portugal 2030. Não será surpresa alguma quando – em um futuro não tão distante – essas práticas se tornarem recorrentes e quase que unanimidade no meio empresarial.

Mais do que ser um visionário, trata-se de ser responsável e de conscientizar cada empresa internamente, de modo que as práticas ESG escalem cada vez mais tomando proporções globais. Sem que cada companhia adote um posicionamento firme internamente, não será possível que o que já foi exceção torne-se regra no mercado. O papel é designado a cada investidor, acionista e diretor, de vislumbrar um amanhã em que as empresas possam exercer seus papéis de maneira sustentável. Alavancar a economia sem que para isso a natureza e a população tenham que sofrer as duras consequências.

Por fim, aquelas empresas interessadas no programa Portugal 2030, e que desejem submeter candidatura para obtenção dos incentivos, devem rapidamente, organizar-se para analisar ao pormenor os avisos de abertura das candidaturas, incluindo os critérios de seleção e elegibilidade, e preparar com antecedência o seu projeto e o seu plano de negócios, atentando-se ao curto espaço de tempo das chamadas. Esta é uma grande oportunidade, e não pode ser deixada de lado!

A MENSAGEM DADA PELO GOVERNO PORTUGUÊS É BEM CLARA: ESTÁ DISPOSTO A APOIAR NEGÓCIOS VOLTADOS À PRESERVAÇÃO DO MEIO-AMBIENTE E QUE BENEFICIE E CONECTE A SOCIEDADE COMO UM TODO. A CONSEQUÊNCIA LÓGICA É, PORTANTO, ESTIMULAR EMPREENDEDORES A INVESTIREM E APOIAREM INICIATIVAS IGUALMENTE FUNDAMENTADAS NESSAS QUESTÕES SOCIAIS E AMBIENTAIS, AJUDANDO A CONSTRUIR E FORTIFICAR NEGÓCIOS QUE ESTEJAM ENGAJADOS NA SUSTENTABILIDADE.

**SILVIA SANTIAGO**

Empresária, advogada e consultora de novos negócios em Portugal
opinio@portalbenews.com.br

**MARCELO DE SOUZA SOBREIRA**

Conselheiro, consultor e professor em Mercados Financeiro e de Capitais
opinio@portalbenews.com.br

▶ ECONOMIA

Força de trabalho feminina em Portugal: a geração mais qualificada de todos os tempos!

Analisando a força de trabalho feminino em Portugal e revelando seus principais números, dentre eles o tamanho da população empregada e em busca de empregos, a distribuição por setores da economia e as desigualdades salariais; observou-se uma preocupação para reduzir o gap quando comparado à força de trabalho masculina. Há, também, uma tendência de perspectivas positivas, considerando-se o nível de escolaridade, o aumento do debate sobre o tema em diversas empresas e a realização de fóruns de discussões qualificados, dentre eles o Fórum Feminino do Brasil Export e, agora também, o Portugal Export.

Em 2021, a população residente de Portugal era de 10,344 milhões de pessoas, sendo 52,4% composta de mulheres. De acordo com o INE (Instituto Nacional de Estatística de Portugal), o tamanho da população empregada do sexo feminino no mercado de trabalho correspondia a 49,5% (2,383 milhões) do total de 4,812 milhões de trabalhadores. Já a distribuição por setores da economia, observa-se uma concentração da população empregada no setor terciário (3,500 milhões), seguido do setor secundário (1,181 milhão) e uma pequena parcela no setor primário (130,6 mil).

Em relação à população desempregada observada, há mais mulheres (176,6 mil) do que homens (162,2 mil) em busca de emprego, o que representa um indicador de cerca de 1,1 vezes a população masculina. Relativamente ao salário médio entre homens e mulheres, de acordo com o Banco de Portugal, o gap ainda existe e sofreu pouca alteração nos últimos anos. Porém, alguns aspectos são positivos considerando-se o aumento do nível de escolaridade das mulheres em relação aos homens e as

diversas ações e debates em curso, relativos aos aspectos sociais da temática ESG (Environment Social and Governance). Ainda segundo o INE (Instituto Nacional de Estatística de Portugal), no quarto trimestre de 2020, o salário médio das trabalhadoras portuguesas era 14% menor em comparação ao dos homens. A desigualdade salarial entre os gêneros aumenta para 26,1% se considerados os salários dos quadros estratégicos e de gestão.

Apesar das mulheres terem o nível de escolaridade similar ou até mesmo ficarem mais anos nas escolas, ainda não se observou um reconhecimento ou mais oportunidades. De qualquer forma, acreditamos que haverá uma mudança positiva nos próximos anos tendo em vista que a formação acadêmica das mulheres portuguesas progrediu em relação às gerações anteriores.

Outro aspecto positivo: existem cases de sucesso de empresas que protegem o trabalho feminino e a igualdade entre gêneros. Por exemplo, de acordo com o “Plano para Igualdade de Gênero 2021” de uma grande multinacional portuguesa, a empresa se comprometeu de elevar de 34% (base 2019) para 39% em 2023 a parcela de mulheres em cargos de liderança na empresa. O tema é tratado tanto pela área de Recursos Humanos da companhia quanto pelo Conselho de Administração.

Num estudo recente, observou-se que a maioria dos profissionais que atuam em cargos de Recursos Humanos em Portugal são mulheres, o que pode contribuir ainda mais para a solução do problema. Isso pode ser explicado tendo em vista características marcantes das mulheres, competências de softskills tais como: relacionamento interpessoal, competências de comunicação e competências na gestão de conflitos. O estudo apresenta diversas ideias para promover a igualdade de gênero, dentre elas: a criação de um programa de liderança feminina e a garantia de paridade salarial.

Recentemente, em comemoração ao Dia das Mulheres (8 de março), foi divulgada uma matéria que destacou oito exemplos de mulheres líderes em Portugal. Especificamente no setor de Portos, destacaríamos a presidente do Conselho de Administração do Porto de Aveiro, a sra. Fátima Alves, e a sra. Isabel Ramos, membro do conselho daquele porto.

E as expectativas para os próximos anos? Positivas! Não obstante, a questão precisa ser endereçada. Acreditamos que quanto mais debates, estudos, reflexões sobre a importância do tema e iniciativas como o programa de liderança feminina e de paridade salarial forem criadas, mais célere será a igualdade de gêneros.



“OUTRO ASPECTO POSITIVO: EXISTEM CASES DE SUCESSO DE EMPRESAS QUE PROTEGEM O TRABALHO FEMININO E A IGUALDADE ENTRE GÊNEROS. POR EXEMPLO, DE ACORDO COM O “PLANO PARA IGUALDADE DE GÊNERO 2021” DE UMA GRANDE MULTINACIONAL PORTUGUESA, A EMPRESA SE COMPROMETEU DE ELEVAR DE 34% (BASE 2019) PARA 39% EM 2023 A PARCELA DE MULHERES EM CARGOS DE LIDERANÇA NA EMPRESA. O TEMA É TRATADO TANTO PELA ÁREA DE RECURSOS HUMANOS DA COMPANHIA QUANTO PELO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO.”