

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 065/2022
Data: 23/05/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
GUARUJÁ APOSTA EM REFORMULAÇÃO VIÁRIA PARA FACILITAR CIRCULAÇÃO DE CAMINHÕES RUMO AO PORTO.....	4
PORTO DE SANTOS BUSCA SOLUÇÕES PARA VELHOS PROBLEMAS COM AJUDA DE STARTUPS E TECNOLOGIA	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	7
ECORODOVIAS VENCE LEILÃO E VAI INVESTIR R\$ 11,3 BILHÕES NA RIO-VALADARES PELOS PRÓXIMOS 30 ANOS	7
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	8
RECEITA ABRE NESTA TERÇA-FEIRA (24/5) CONSULTA AO PRIMEIRO LOTE DE RESTITUIÇÃO DO IRPF 2022	8
GOVERNO LEILOA RODOVIA RIO-VALADARES, QUE VAI RECEBER R\$ 11,3 BILHÕES EM INVESTIMENTOS.....	9
INICIATIVAS DE GOVERNO DIGITAL FAVORECEM O FUTURO VERDE	10
PROJEÇÃO APONTA NECESSIDADE DE BLOQUEIO ADICIONAL DE R\$ 8,2 BILHÕES PARA CUMPRIMENTO DO TETO DE GASTOS ..	11
RECEITA FEDERAL ALERTA PARA O FIM DO PRAZO DE ADESÃO AO RELP.....	12
RECEITA FEDERAL JÁ RECEBEU MAIS DE 25 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA 2022.....	13
PORTAL PORTO GENTE	13
POTENCIALIZAR O PORTO DE SANTOS COMO NÓ DE REDE LOGÍSTICA GLOBAL	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	15
EDITORIAL - UMA BATALHA DE TODOS	15
NACIONAL - HUB – CURTAS	15
SÃO SEBASTIÃO 1.....	15
SÃO SEBASTIÃO 2.....	16
SÃO SEBASTIÃO 3.....	16
HYPERTECNOLOGIA	16
NACIONAL - PRESIDENTES DA CÂMARA E DO SENADO ARTICULAM PARA APROVAR DESONERAÇÃO NAS TARIFAS DE COMBUSTÍVEIS	16
NACIONAL - FACULDADE LANÇA PÓS-GRADUAÇÃO EM INFRAESTRUTURA COORDENADA POR MINISTRO.....	17
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE MUCURIPE IRÁ LEILOAR TERMINAIS DE GRANÉIS E DE PASSAGEIROS NO SEGUNDO SEMESTRE.....	18
REGIÃO NORDESTE - ITAQUI MOSTRA POTENCIALIDADES NO AGROBALSAS.....	19
REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ PREVÊ R\$ 2,3 BILHÕES EM INVESTIMENTOS ATÉ 2024.....	20
REGIÃO SUDESTE E REGIÃO SUL - NOVO ACESSO AO PORTO DO RIO REDUZ GARGALOS E MELHORA MOBILIDADE URBANA	22
EVTEA DO TERMINAL GRANELEIRO EM SÃO FRANCISCO DO SUL SERÁ CONCLUÍDO EM JUNHO	23
OPINIÃO – PLANEJAMENTO - ERA DA INCERTEZA.....	24
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	26
PINDAMONHANGABA, SÃO SEBASTIÃO E ILHABELA PUXAM REGIÃO EM RANKING DE EXPORTAÇÃO	26
EM AUDIÊNCIA NO SENADO, FRENLOGI PROPÕE AÇÕES PARA REDUZIR TARIFAS NA CONTA DE LUZ.....	27
GOVERNO REPASSA R\$ 7,7 BILHÕES DO PRÉ-SAL PARA ESTADOS E MUNICÍPIOS	29
CNA DIZ QUE DECRETO SOBRE MERCADO DE CARBONO É POSITIVO PARA O SETOR AGROPECUÁRIO.....	29
PORTO DO RIO DE JANEIRO RETOMA OPERAÇÕES EM NAVIO DE ‘BREAK BULK’ COM CAFÉ.....	30
JORNAL O GLOBO – RJ	30
DIESEL PODE FICAR MAIS CARO EM 12 ESTADOS, COMO RJ E SP, COM NOVA LEI DO ICMS, DIZ ESTUDO DE DEPUTADO	30
FURNAS CONVOCA ASSEMBLEIA PARA APROVAR APORTE NA SANTO ANTÔNIO ENERGIA	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	33
GOVERNO REDUZ EM 10% IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE ARROZ, FEIJÃO E OUTROS PRODUTOS	33
SUBSIDIÁRIA DA COSAN, MOOVE COMPRA A AMERICANA PETROCHOICE POR US\$ 479 MI	34
BRASIL E CHINA SE COMPROMETEM A AMPLIAR COMÉRCIO NO LONGO PRAZO.....	35
PETROBRAS CONFIRMA REDUÇÃO DE GÁS NATURAL DA BOLÍVIA E DIZ QUE TERÁ AUMENTAR IMPORTAÇÃO.....	36
VALOR ECONÔMICO (SP)	37
ANTT QUER RETOMAR ANÁLISE DE PROJETOS DE FERROVIAS	37
ENAUTA DESISTE DE VENDA DE 50% DO CAMPO DE ATLANTA PARA KAROON ENERGY	38
FALTA DE CONTÊINERES AFETA EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE ARROZ	39
ASSOCIAÇÃO QUER MEIA ITAIPU DE HIDRELÉTRICAS DE PEQUENO PORTE ATÉ 2031	40



STJ DERRUBA DECISÃO QUE EXIGIA VOLTA DO LICENCIAMENTO DE VEÍCULOS EM PAPEL MOEDA	41
PORTAL PORTOS E NAVIOS	42
PROJETOS DE EÓLICAS OFFSHORE ENTRAM NO RADAR DE ESTALEIROS	42
ARTIGO - CONTEXTO DO DESCOMISSIONAMENTO NA EUROPA HOJE	44
LOGÍSTICA DE GRÃOS - AGENTES APONTAM DIVERSIFICAÇÃO DA MATRIZ PARA REDUÇÃO DE CUSTOS	45
ALÉM DO IDA - GESTÃO AMBIENTAL EVOLUI E PORTOS PÚBLICOS E TERMINAIS PRIVADOS BUSCAM ALCANÇAR NOVOS PATAMARES.....	51
SHIP-TO-SHIP CRESCE NO BRASIL	58
EMPRESAS APOSTAM EM NOVAS TECNOLOGIAS DE COMBATE AO DERRAMAMENTO DE ÓLEO.....	63
O INVERNO E AS ELEIÇÕES	71
PORTO DE SANTOS: EPL PROJETA 8 MILHÕES DE TEUS ATÉ 2047.....	72
PORTO DO RIO: TRECHOS DA LINHA FÉRREA SERÃO REMODELADOS	73
CONSELHO DO PPI CONFIRMA RECOMENDAÇÃO DA PPSA PARA DESESTATIZAÇÃO.....	74
ANTAQ INCORPORA CONTRIBUIÇÕES À LICITAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO	74
ANTAQ EMITE SEIS NOTIFICAÇÕES DURANTE FISCALIZAÇÃO NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO (SP).....	75
MRS E BRACELL ATINGEM A MARCA DE 1 MILHÃO DE TONELADAS DE CELULOSE TRANSPORTADAS.....	75
TCU REALIZA EVENTO SOBRE VERTICALIZAÇÃO NO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	76
PORTO DO RIO DE JANEIRO RETOMA OPERAÇÕES EM NAVIO DE 'BREAK BULK' COM CAFÉ.....	76
SUPERGASBRAS APRESENTA PROJETO DE TERMINAL DE GLP AO GOVERNO DO CEARÁ.....	77
PROJETOS DE CONEXÕES FERROVIÁRIAS ANIMAM GESTORES DE PORTOS DO NORDESTE.....	77
'NÃO É POSSÍVEL CONCLUIR SE EXISTE MOVIMENTO CONCENTRADOR ESTRUTURADO', DIZ POVIA.....	80
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	80
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	80



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GUARUJÁ APOSTA EM REFORMULAÇÃO VIÁRIA PARA FACILITAR CIRCULAÇÃO DE CAMINHÕES RUMO AO PORTO

Projeto envolvendo construção de trincheiras em Vicente de Carvalho é apresentado pela Prefeitura à Antaq

Por: Ágata Luz



A ideia é que caminhões com destino aos terminais da Margem Esquerda passem a rodar em trincheiras após saírem do túnel Foto: Divulgação

Com objetivo de garantir um espaço exclusivo para o tráfego de veículos pesados na área urbana, a Prefeitura de Guarujá encaminhou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em meio ao processo de desestatização do Porto de Santos, uma proposta de reformulação viária para facilitar a movimentação de cargas na Cidade. A ideia é que caminhões com destino aos terminais da Margem Esquerda passem a rodar em trincheiras a serem construídas no Distrito de Vicente de Carvalho.

Segundo o secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, Paulo Cavini, o projeto do túnel submerso que ligará o Município a Santos inclui um viaduto sobre a Praça 14 Bis, em Vicente de Carvalho. “Obviamente que não concordamos com isso e começamos a procurar algumas soluções”.

A partir disso, uma equipe técnica da Prefeitura foi mobilizada para estudos de viabilidade sobre o tema. Após dois meses de debates, a solução foi encontrada por meio de trincheiras, que servirão como extensão do túnel. Elas ficarão no terreno que hoje abriga torres de energia elétrica e corta as avenidas Guilherme Backeuser e Santos Dumont, a Praça 14 Bis e as ruas 24 de Agosto e São Paulo.

“Para fazer a trincheira, você faz a escavação e abaixa o leito carroçável (pista e acostamentos). Não é como um túnel porque o túnel tem investimento muito alto. Mas, abaixaríamos de três a quatro metros para poder fazer cruzamentos por cima dessas trincheiras, evitando a criação de viadutos”, explica o secretário.

A ideia de Cavini é que as trincheiras sejam uma conexão para caminhões até a Rodovia Cônego Domênico Rangoni, por meio de uma nova estrada, a ser criada próxima ao futuro Aeroporto Civil Metropolitano. Porém, nem sempre por trincheiras.

“Essa pista vai mergulhando e subindo. Quando chegar perto da estrada, virará uma pista normal, porque não há moradores por lá e em alguns trechos serão necessárias pontes e pilares, já que é uma área de preservação ambiental com córregos e riachos. As trincheiras servem para não colocar o tráfego pesado no viário da Cidade. De certa forma, os caminhões saem do túnel e começam a emergir, só que não emergem para o leito carroçável, continuam baixos”.

Investimento

De acordo com o secretário, o projeto deve exigir R\$ 450 milhões em investimentos, valor aproximado do projeto de túnel a ser construído entre as zonas Leste e Noroeste de Santos, que será uma contrapartida do Governo Federal devido ao túnel submerso que ligará as duas margens do Porto. “Que Guarujá também seja contemplada e ganhe com a desestatização, tendo uma melhora no viário”, diz Cavini.

“Estamos falando em cinco anos para frente”, explica o titular de Desenvolvimento Econômico, em referência ao prazo para conclusão do projeto. A previsão é contada a partir da privatização do complexo portuário. “Assim que a desestatização ocorrer, entre licenciamento e construção, que é uma parte muito tecnológica, eles estimam cinco anos para o túnel estar pronto”.

De acordo com ele, as linhas de energia do terreno em Vicente de Carvalho que abrigará as trincheiras serão desativadas. “O que não for desativado, será enterrado”. Cavini ainda ressalta que o projeto desenvolvido pela Prefeitura leva em conta o Aeroporto e a chegada do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), previsto com o túnel. “Também pensamos em uma conexão do VLT já ligando Santos e São Vicente à estação de aeroporto desse modal”.

Diálogo e análise

A contraproposta de Guarujá foi enviada à Antaq em março, em meio à consulta pública sobre o processo de desestatização do complexo portuário. “Não poderíamos receber no viário municipal dois mil caminhões a mais por dia, então houve um trabalho conjunto”, resume Cavini.

De acordo com a Antaq, “as contribuições, subsídios e sugestões recebidas no âmbito da audiência pública 1/2022 (que abordou a desestatização) serão analisadas, incorporadas e respondidas pela agência”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/05/2022

PORTO DE SANTOS BUSCA SOLUÇÕES PARA VELHOS PROBLEMAS COM AJUDA DE STARTUPS E TECNOLOGIA

Autoridade Portuária assina na segunda-feira (23) acordos com empresas visando o desenvolvimento de sistemas

Por: Ágata Luz



-Otimizar a logística e solucionar antigas demandas do Porto de Santos são os objetivos dos acordos a serem assinados por empresas e SPA
Foto: Alexander Ferraz/AT

Com os objetivos de atingir um novo patamar em relação à inovação e servir de referência ao setor, o Porto de Santos aposta na parceria com duas startups para o desenvolvimento de sistemas tecnológicos que ajudem a otimizar a logística e solucionem antigas demandas. Os acordos de cooperação técnica da Santos Port Authority (SPA), estatal que administra

o Porto, com as empresas Navalport e a Logshare serão assinados na segunda-feira (23), em São Paulo.

Em 2021, a SPA criou um comitê de inovação que, por meio do Cubo Itaú (centro de fomento ao empreendedorismo), encontrou em um projeto da Logshare as soluções para melhorias no compartilhamento de carga e visualizou na Navalport a chance de otimizar a gestão e a programação dos berços de atracação.

Sem ônus financeiro à Autoridade Portuária, os acordos são válidos por 12 meses, renováveis pelo mesmo período. De acordo com o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, as duas empresas têm muito a agregar e trazer soluções a demandas constantes no Porto.

“O gerenciamento dos berços, por exemplo, envolve a sincronia de vários modais”, explica Ribeiro. Segundo ele, haverá a integração dos sistemas dos terminais à plataforma de agendamento para caminhões da SPA (Sealog) e ao sistema de monitoramento de navios (AIS). Já a ferramenta Port Insght melhorará a gestão de berços de atracação, diminuindo o tempo de espera no Porto.



“Chegaremos à terceira parceria desde novembro (a primeira foi com a Wilson Sons e a DockTech, voltada ao uso de tecnologia inédita de monitoramento do leito marítimo). Existe uma preparação da Autoridade Portuária para fazer essa virada de chave e colocar o Porto de Santos em um novo patamar tecnológico”.

O diretor da SPA entende que as novas práticas poderão se tornar um ganho no processo de desestatização da Autoridade Portuária, que deve ser concluído no fim do ano. “Parcerias dessa natureza agregam valor”.

Frete retorno

Atuante no segmento de varejo e indústria, a Logshare fala em ineditismo no setor portuário com a plataforma especializada na monetização do frete retorno (quando o caminhão retorna carregado ao local de origem).

“Hoje, veículos abastecem o Porto de Santos para exportação, não têm carga para retornar e ficam à espera de uma oportunidade, influenciando o ambiente portuário”, explica o COO (diretor operacional) da Logshare, Glauber Alves. Segundo ele, essa realidade faz os motoristas ficarem parados por um longo período de tempo e as transportadoras acabam arcando com os custos elevados.

Ele entende que a solução poderá trazer competitividade ao País. “Quando a gente fala de backhaul (viagem de retorno com carga) para portos, nenhum lugar do mundo consegue fazer isso de forma eficiente. E encontramos esse casamento de ideias e de visão com o Porto de Santos”.

Gestão de manobras

Por sua vez, a NavalPort atua com a Port Insight, uma plataforma de segurança e gestão de manobras. Segundo o fundador da empresa, Alexandre Santiago, a startup conhece o complexo processo de uma operação portuária, em que há “informações e conhecimentos que devem ser trocados em si”.

Assim, o Port Insight surge como uma plataforma especializada na gestão da parte aquaviária da operação. “Unificando toda essa operação e conhecimento, a gente traz uma camada de inteligência que vai permitir ao Porto de Santos uma gestão mais eficiente nos recursos de berço, diminuindo o tempo de espera e de pré e pós-operação”.

Até seis meses

Para o COO da Logshare, Glauber Alves, a assinatura dos acordos de cooperação técnica com a SPA é um divisor de águas. “Estamos levando inteligência, conhecimento, algoritmos e vamos ajustar para a realidade do Porto de Santos”.

Segundo ele, todos os ajustes envolvendo a plataforma estarão feitos entre três e seis meses, aliados à inteligência já existente no complexo portuário santista. Para isso, a empresa montará um time que ficará focado no projeto portuário.

Por sua vez, o fundador da Navalport, Alexandre Santiago, explica que o sistema da empresa deverá ser implementado em seis meses. “Cada porto tem uma operação muito única e processos diferentes”.

Santiago diz que sua equipe chegará no próximo dia 6 ao Porto de Santos e nele passará uma semana para conhecer os detalhes da operação e, dentro de seis meses, fazer o trabalho de dentro do maior complexo portuário do Brasil.

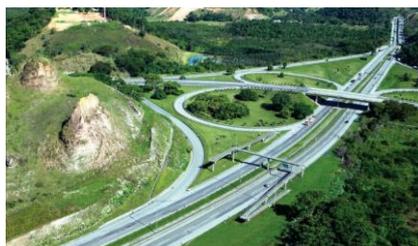
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/05/2022

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

ECORODOVIAS VENCE LEILÃO E VAI INVESTIR R\$ 11,3 BILHÕES NA RIO-VALADARES PELOS PRÓXIMOS 30 ANOS

Concessão do trecho de 726,9 quilômetros beneficiará 37 municípios no Rio de Janeiro e em Minas Gerais com obras de modernização e aumento de capacidade



Dividida em seis trechos, a Rio-Valadares atravessa 14 cidades do RJ e 22 de MG - Foto: Divulgação/CRT

A EcoRodovias Concessões e Serviços S.A. será responsável por investir R\$ 11,3 bilhões, pelos próximos 30 anos, nos 726,9 quilômetros de extensão do sistema rodoviário BR-116/493/465/RJ/MG, ligação entre as cidades do Rio de Janeiro (RJ) e de Governador Valadares (MG). Vencedora do leilão realizado na sexta-feira (20/05), na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), a EcoRodovias apresentou oferta de desconto de 3,11% na tarifa básica.

Rio-Valadares

Concessão vai ampliar capacidade das rodovias e gerar cerca de 150 mil empregos

Grandes números

726,9 km
de extensão

150 mil
empregos
gerados

Investimentos
em ampliação
R\$ 11,3 bi

37
Municípios
beneficiados

Serviços de operações
R\$ 9,8 bi

30 anos
contrato

Principais intervenções

303,2 KM
de duplicações

75
passarelas

12
praças de
pedágio

57
passagens
de fauna

462
paradas
de ônibus

255,2 KM
de faixas adicionais

775
acessos

7,7 KM
de ampliação
da capacidade
na Serra de
Teresópolis (RJ)

3
áreas de
escape

No total, são estimados R\$ 4 bilhões para obras e intervenções na BR-116/RJ; R\$ 1,5 bilhão para a BR-493/RJ, conhecida como Arco Metropolitano; R\$ 300 milhões para a BR-465/RJ; e R\$ 5,5 bilhões para a BR-116/MG. Na Serra de Teresópolis (RJ) a previsão é que 7,7 quilômetros passem por ampliação da capacidade, como forma de aumentar a segurança e a fluidez no trânsito e diminuir o impacto ambiental na região.

Dividida em seis trechos, a Rio-Valadares atravessa 37 municípios, 14 no Rio de Janeiro e 22 em Minas Gerais, e é considerada estratégica pela extensão e pelo volume de tráfego. Trata-se, ainda, da única rota disponível, a partir da capital fluminense, disponível para contornar a Baía de Guanabara, permitindo o acesso à Região dos Lagos e ao norte do estado.

Ao longo das próximas três décadas, estão previstas obras e intervenções como 303,2 quilômetros de duplicações e 255,2 quilômetros de faixas adicionais; 85,5 quilômetros de vias marginais; 775 acessos; três áreas de escape; 75 passarelas; 462 pontos de ônibus e 57 passagens de fauna. A estimativa é que a medida gere cerca de 150 mil empregos diretos, indiretos e efeito-renda.

←Arte infográfico

Tarifas

De acordo com a modelagem do contrato, está prevista uma redução progressiva nas tarifas de pedágio instalados em toda a extensão do sistema rodoviário. No total, serão 12 praças, cinco no Rio de Janeiro e sete em Minas Gerais. Na prática, o usuário que cruzar a extensão completa da rodovia



passará por 11 estações, já que as duas praças de Viúva da Graça (BR-116/RJ), no Rio de Janeiro, estão na mesma quilometragem, apenas em direções diferentes.

A partir do sexto ano de vigência do contrato, está prevista a utilização do sistema free flow de pagamento eletrônico de tarifa na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, sem a necessidade das tradicionais praças de pedágio.

Inovações como tarifa diferenciada para pista dupla e pista simples (40%); desconto para usuários de dispositivos de pagamento eletrônico e para usuário frequente; pontos de parada e descanso para caminhoneiros; adoção da metodologia Programa Internacional de Avaliação de Rodovias (iRAP) para redução de acidentes em estradas; iluminação e pontos de wi-fi também devem ser implantadas pela concessionária enquanto durar o contrato.

Concessões

O sucesso da concessão dá continuidade a uma série de iniciativas do Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, para fomentar o setor em parceria com a iniciativa privada. Até o momento, desde 2019, foram leiloados 83 ativos de infraestrutura e contratados mais de R\$ 88 bilhões.

Somente no setor rodoviário, são sete grandes projetos e quase R\$ 50 bilhões em investimentos contratados, com destaque para a concessão conjunta das rodovias Presidente Dutra e Rio-Santos, que liga São Paulo e Rio de Janeiro, que injetou R\$ 14,8 bilhões em investimentos. O leilão foi vencido pelo Grupo CCR em outubro de 2021 e a concessionária assumiu o ativo em março de 2022.

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

Data: 23/05/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

RECEITA ABRE NESTA TERÇA-FEIRA (24/5) CONSULTA AO PRIMEIRO LOTE DE RESTITUIÇÃO DO IRPF 2022

Serão contemplados 3.383.969 contribuintes; valor total do crédito é de R\$ 6,3 bilhões

A partir das 10 horas desta terça-feira (24/5), o primeiro lote de restituição do Imposto de Renda Pessoa Física (IRPF) 2022 estará disponível para consulta. Esse lote contempla também restituições residuais de exercícios anteriores.

O crédito bancário para 3.383.969 contribuintes será realizado no dia 31 de maio, no valor de R\$ 6,3 bilhões. Todo este valor será destinado a contribuintes que têm prioridade legal, sendo 226.934 idosos acima de 80 anos, 2.305.412 entre 60 e 79 anos, 149.016 contribuintes com alguma deficiência física ou mental ou moléstia grave e 702.607 cuja maior fonte de renda seja o magistério.

Para saber se a restituição está disponível, o contribuinte deve acessar a página da Receita na internet, clicar em "Meu Imposto de Renda" e, em seguida, em "Consultar a Restituição". A página apresenta as orientações e os canais de prestação do serviço, permitindo uma consulta simplificada ou uma consulta completa da situação da declaração, por meio do extrato de processamento, acessado no e-CAC. Se identificar alguma pendência na declaração, o contribuinte pode retificar o documento, corrigindo as informações que porventura estejam equivocadas.



A Receita Federal oferece, ainda, aplicativo para tablets e smartphones que possibilita consultar diretamente nas bases do órgão informações sobre liberação das restituições do IRPF e a situação cadastral de uma inscrição no CPF.

O pagamento da restituição é realizado diretamente na conta bancária informada na Declaração de Imposto de Renda. Se, por algum motivo, o crédito não for realizado – por exemplo, a conta informada foi desativada –, os valores ficarão disponíveis para resgate por até um ano no Banco do Brasil. Neste caso, o cidadão poderá reagendar o crédito dos valores de forma simples e rápida pelo Portal BB, ou ligando para a Central de Relacionamento BB por meio dos telefones 4004-0001 (capitais), 0800-729-0001 (demais localidades) e 0800-729-0088 (telefone especial exclusivo para deficientes auditivos).

Caso o contribuinte não resgate o valor de sua restituição no prazo de um ano, **deverá pedir novamente o pagamento.** <https://www.gov.br/pt-br/servicos/obter-restituicao-de-imposto-de-renda-nao-resgatada-no-banco>

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 23/05/2022*

GOVERNO LEILOA RODOVIA RIO-VALADARES, QUE VAI RECEBER R\$ 11,3 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

Com desconto de 3,11% sobre a tarifa básica, a Eco Rodovias obteve a concessão para operar o sistema entre Rio de Janeiro e Minas Gerais por 30 anos

O Governo Federal leiloou, na última sexta-feira (20/5), o sistema rodoviário das BRs-116/493/465/RJ/MG, que liga a cidade do Rio de Janeiro (RJ) a Governador Valadares (MG). Em cerimônia na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), a Concessionária Eco Rodovias Concessões e Serviços, representada pela corretora Necton Investimentos, ofertou o lance de 3,11% de deságio (desconto sobre a tarifa básica) e obteve a concessão para operar o sistema por 30 anos. O investimento previsto é de R\$ 11,3 bilhões no período do contrato, com a geração de mais de 150 mil empregos diretos, indiretos e efeito-renda.

O secretário de Parcerias em Transportes da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI) do Ministério da Economia, Leonardo Rafael Machado de Freitas Maciel, destacou que o sucesso do leilão do Sistema Rio-Valadares é resultado de uma diretriz clara do governo federal para parcerias com a iniciativa privada, refletindo um desejo da sociedade por melhores serviços e atendimento aos usuários.

De acordo com o secretário, o diferencial na questão das parcerias é a vontade de fazer, com tomada de decisão. “De 2019 para cá, nós temos 148 leilões realizados. Porque muito se quis. Porque muito se quer”, afirmou. Maciel acrescentou que, nesse período, o Brasil soma R\$ 857,1 bilhões em investimentos contratados e quase R\$ 150 bilhões em outorgas.

Trabalho contínuo

O PPI tem ainda 177 projetos, para investimentos privados nos setores de transporte, logística, de energia, petróleo, gás e mineração, além de saneamento, creches, presídios, parques e florestas, entre outros. “É um trabalho contínuo, com uma visão clara de Estado, de um Brasil melhor”, pontuou o secretário.

A estimativa da SPPI é de chegar ao final deste ano com a marca de R\$ 1 trilhão em investimentos contratados. “É um valor que movimenta a economia, gera emprego, aumenta a competitividade do setor produtivo e beneficia a população com uma infraestrutura mais segura e de melhor qualidade. Crescem os investidores, cresce o nosso país”, ressaltou Maciel.

Novas concessões



Já no próximo mês devem ser realizados novos leilões na B3, com as concessões de irrigação do Baixio do Irecê, na Bahia; de iluminação pública, no município de Curitiba; e de transmissão de energia elétrica. Ainda em 2022, devem ocorrer leilões de lotes das rodovias do Paraná e de 15 aeroportos da 7ª rodada, incluindo o aeroporto de Congonhas, em São Paulo. Também estão previstas relicitações do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte, e de Viracopos, em São Paulo.

No setor portuário, haverá leilões de terminais e dos Portos de Itajaí, em Santa Catarina, e São Sebastião, em São Paulo. O governo também deve publicar novos editais neste ano, com leilão para o início do ano que vem, além de outros projetos que podem se concretizar em 2023 e nos anos seguintes. “Aprendemos que essa corrida realmente tem os seus obstáculos, mas estamos preparados para avançar nessa agenda, que é uma agenda de progresso, de prosperidade para o nosso povo”, disse o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que participou do leilão.

Região Estratégica

A rodovia Rio-Valadares é considerada estratégica, por sua extensão de 726,9 quilômetros e pelo volume de tráfego. Ela atravessa 37 municípios – 22 em Minas Gerais e 15 no Rio de Janeiro – e é a única rota, a partir da capital fluminense, para contornar a Baía de Guanabara e dar acesso à região dos Lagos, ao Norte do estado, e às regiões Norte e Nordeste do país.

A modelagem do leilão prevê a redução progressiva das tarifas de pedágio, além da adoção do sistema free flow de cobrança por livre passagem na Região Metropolitana do Rio, a partir do sexto ano de vigência. O projeto inclui 303,2 quilômetros de duplicações e 255,2 quilômetros de faixas adicionais. Outros 7,7 quilômetros da capacidade do sistema devem ser ampliados, na Serra de Teresópolis (RJ), para aumentar a segurança e a fluidez, reduzindo o impacto ambiental na região.

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

Data: 23/05/2022

INICIATIVAS DE GOVERNO DIGITAL FAVORECEM O FUTURO VERDE

Em evento sobre mercado de carbono, secretário de Desburocratização, Gestão e Governo Digital, Caio Mario Paes de Andrade, mostrou como o GOV.BR está contribuindo para o

“O Brasil é um país que respeita o meio ambiente e que deve assumir o seu lugar de protagonista”, afirmou o secretário de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, Caio Mario Paes de Andrade, durante o Congresso Mercado Global de Carbono. Em sua participação no painel “Startups, tecnologia e inovação impulsionando o futuro verde” realizado na última sexta-feira (20/05), o secretário ressaltou os avanços do Governo Digital, que por meio do GOV.BR, está colaborando para que o Brasil possa inverter a lógica da punição para o incentivo à preservação do meio ambiente.

Paes de Andrade destacou como o GOV.BR, a plataforma de relacionamento digital do estado com os cidadãos, está presente no dia a dia da população, aproximando o governo da sociedade. “O GOV.BR representa tudo que a gente vem fazendo pelo país, e nós atuamos no combate à burocracia, na transformação digital do Estado e na melhoria estrutural da administração pública. A plataforma GOV.BR é a identidade das identidades, ela permite que outras conquistas aconteçam”, salientou.

De acordo com o secretário, as iniciativas desenvolvidas em parceria com o Serpro e o Ministério do Meio Ambiente, como a plataforma Floresta + (que viabiliza o pagamento a produtores rurais que preservam florestas), estão permitindo que o governo inove na jornada por um futuro verde. “O grande ponto que traz a gente aqui para esse evento é que, ao invés de punir o erro, nós vamos incentivar quem faz direito. Finalmente uma árvore vai ter mais valor em pé do que no chão”.



O presidente do Serpro, Gileno Barreto, também participou do painel e reforçou como o digital é um dos grandes vetores para o crescimento verde. “Estamos ajudando o Ministério do Meio Ambiente com uma série de plataformas. Bem recentemente implementamos o DOF rastreabilidade, o documento digital de origem florestal. Estamos mudando a lógica de que todo mundo é desonesto. Estamos privilegiando a autodeclaração, a honestidade e a hombridade das pessoas e das empresas perante o estado”, reforçou.

O ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, elogiou as iniciativas do Ministério da Economia na transformação digital de serviços públicos que estão sendo destaque internacionalmente. “Não poderia faltar esse tema do digital neste evento. Eu pude apresentar na reunião sobre meio ambiente com a OCDE os quase 80% de serviços que já temos digitalizados, os mais de 120 milhões de pessoas cadastradas na plataforma e que somos o 7º governo em maturidade digital. Nesse tema, estamos muito avançados”, enfatizou.

Congresso Mercado Global de Carbono

O Congresso, realizado entre os dias 18 e 20 de maio, foi promovido pelo Banco do Brasil e Petrobras, com o apoio institucional do Ministério do Meio Ambiente e do Banco Central do Brasil.

O evento teve por objetivo conectar lideranças de diferentes segmentos e públicos brasileiros em torno do tema Mercado de Crédito de Carbono Brasileiro e Global, de acordo com os resultados apresentados na 26ª Conferência das Partes da Convenção das Nações Unidas sobre o Clima (COP 26).

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 23/05/2022*

PROJEÇÃO APONTA NECESSIDADE DE BLOQUEIO ADICIONAL DE R\$ 8,2 BILHÕES PARA CUMPRIMENTO DO TETO DE GASTOS

Relatório divulgado pela Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento projeta também redução do déficit primário em 2022 para R\$ 65,5 bilhões

O Ministério da Economia anunciou a necessidade adicional de bloqueio de R\$ 8,2 bilhões no orçamento dos ministérios, além do R\$ 1,7 bilhão já bloqueado no primeiro bimestre. A estimativa faz parte do Relatório de Avaliação de Receitas e Despesas do segundo bimestre de 2022, divulgado nesta sexta-feira (20/5) pela Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento (Seto). O documento também projeta a redução do déficit primário do Governo Central em 2022, de R\$ 66,9 bilhões para R\$ 65,5 bilhões.

“Vamos buscar preservar os ministérios que estão com muita dificuldade orçamentária”, afirmou o secretário especial de Tesouro Orçamento, Esteves Colnago. “Conforme notarmos a necessidade emergencial, vamos suplementando os órgãos. O normal do orçamento é que ele fique restritivo, ou muito restritivo, até maio, e comece, talvez, a melhorar a partir de julho, com uma melhora mais clara, historicamente, a partir de setembro”, acrescentou. Segundo o secretário, o objetivo do governo é ir ganhando tempo para que “o movimento natural do orçamento” permita flexibilizar mais.

O corte adicional se deve a R\$ 4,8 bilhões referentes a sentenças (R\$ 4,5 bilhões de RPs e R\$ 300 milhões de honorários periciais do INSS); R\$ 2 bilhões para o Programa de Garantia da Atividade Agropecuária (Proagro), em consequência do impacto de eventos climáticos adversos; R\$ 1,1 bilhão da reabertura do Plano Safra 2021/22; R\$ 1,2 bilhão do Plano Safra 2022/23; e R\$ 900 milhões de reduções e outras variações.

Acesse a íntegra do Relatório

https://www.gov.br/economia/pt-br/centrais-de-conteudo/apresentacoes/avaliacao-2o-bimestre-apresentacao-coletiva_final.pdf/view



Redução do déficit

A estimativa de redução do déficit primário considera o crédito para pagamento do acordo firmado entre a União e o município de São Paulo envolvendo a posse e o domínio do aeroporto do Campo de Marte, no valor de R\$ 24 bilhões (encontro de contas), e o impacto das desonerações, estimado em R\$ 60,8 bilhões para 2022. A projeção, por outro lado, não considera ainda a receita de outorga da Eletrobras, em torno de R\$ 25,4 bilhões. Ajustes salariais com impacto superior a R\$ 1,7 bilhão também não fazem parte da projeção.

A estimativa também é impactada pelo ganho na arrecadação, de R\$ 49,1 bilhões (R\$ 36,3 bilhões líquidos de transferências), e pelas sentenças de precatórios, Requisições de Pequeno Valor (RPVs) e outros. O relatório aponta R\$ 59,9 bilhões (2022) e R\$ 54 bilhões (2023) para os precatórios expedidos e R\$ 34,9 bilhões (2022) e R\$ 32,7 bilhões (2023) para pagamento de precatórios.

Participaram da entrevista coletiva de divulgação do relatório, além do secretário especial Esteve Colnago, os secretários do Orçamento Federal, Ariosto Culau, e do Tesouro Nacional, Paulo Valle.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 23/05/2022

RECEITA FEDERAL ALERTA PARA O FIM DO PRAZO DE ADESÃO AO RELP

Micro e pequenas empresas, inclusive o MEI, têm até o dia 31 de maio para parcelar suas dívidas com descontos

Termina em 31 de maio próximo o prazo para que micro e pequenas empresas, inclusive microempreendedores individuais, possam parcelar suas dívidas pelo Programa de Reescalonamento do Pagamento de Débitos no Âmbito do Simples Nacional (Relp). Segundo a Receita Federal, até a última sexta-feira (19/5), mais de 100 mil empresas já haviam aderido ao programa.

Podem ser parcelados pelo Relp todas as dívidas apuradas pelo Simples Nacional até o mês de fevereiro de 2022. A adesão pode ser feita pelo e-CAC, disponível no site da Receita Federal, ou pelo Portal do Simples Nacional.

O pagamento poderá ser realizado em até 180 vezes, com redução de até 90% das multas e juros, dependendo do volume da perda de receita da empresa durante os meses de março a dezembro de 2020 (calculado em relação a 2019). Parcelamentos rescindidos ou em andamento também poderão ser incluídos.

O parcelamento de débitos já inscritos em Dívida Ativa da União deve ser negociado junto à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN).

Saiba mais:

Parcelar dívidas do Simples Nacional pelo Relp

<https://www.gov.br/pt-br/servicos/parcelar-relp>

Parcelar dívidas do MEI pelo Relp

<https://www.gov.br/pt-br/servicos/parcelar-relp-mei>

Manual do Relp

http://www8.receita.fazenda.gov.br/SimplesNacional/Arquivos/manual/Manual_Relp.pdf

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 23/05/2022

RECEITA FEDERAL JÁ RECEBEU MAIS DE 25 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA 2022

Prazo termina em 31 de maio próximo

A Receita Federal já recebeu, até às 11 horas desta segunda-feira (23/5), 25.094.079 declarações do Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF) 2022, ano-calendário 2021, o que representa aproximadamente 73% do total das 34.100.000 declarações esperadas.

O cidadão que estiver obrigado a entregar a declaração e não o fizer até o fim do prazo – que termina em 31 de maio próximo – estará sujeito à multa. O valor da multa é de 1% ao mês sobre o valor do imposto de renda devido, limitado a 20% do valor do imposto de renda. O valor mínimo da multa é de R\$ 165,74.

A multa é gerada no momento da entrega da declaração e a notificação de lançamento fica junto com o recibo de entrega. O contribuinte terá 30 dias para pagar a multa e, após este prazo, começam a correr juros de mora (taxa Selic).

O Documento de Arrecadação de Receitas Federais (Darf) da multa pode ser emitido pelo programa do imposto de renda ou pelo e-CAC, na opção Meu Imposto de Renda.

Para as declarações com direito à restituição, se a multa não for paga dentro do vencimento, ela será deduzida (descontada), com os respectivos acréscimos legais (juros), do valor do imposto a ser restituído. As restituições começam a ser pagas a partir do dia 31 de maio.

Segundo a Receita Federal, é possível destinar uma parte do imposto para fundos de crianças e adolescente ou idosos, por meio da Campanha Destinação. O cidadão que optar por participara da campanha deverá pagar o Darf integralmente até o dia 31 de maio, sem parcelamento nem débito automático.

Acesse mais informações.

<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/perguntas-e-respostas/dirpf>

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

Data: 23/05/2022



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

POTENCIALIZAR O PORTO DE SANTOS COMO NÓ DE REDE LOGÍSTICA GLOBAL

Editor Portogente

O ser humano gosta de realizar sonhos.



Se considerar a ruptura promovida pelo programa de desestatização governamental do Porto de Santos, com as posições já negociadas no seu edital, é possível observar oportunidades consequentes, para desenvolver e propor estratégia a ser viabilizada com logísticas tecnológicas e agregando uma cultura portuária local única. Isto possibilita uma inovação portuária, de maior produtividade, e geração de progresso, pelo fomento de investimentos privados no principal porto do Hemisfério Sul.

Leia também

*** Troféu PortoESG vai premiar ações sustentáveis**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114846-trofeu-portoesg-vai-premiar-acoes-sustentaveis>

No seu papel de “think tank”, Portogente propõe projeto e solução, bem como estimula articulações e mobilização na construção de uma obra com grandeza proporcional a que os Guinle realizaram com a Companhia Docas de Santos, para construir o principal complexo portuário do Hemisfério Sul. Assim, incorporar conceitos avançados de porto indústria, intensificar o papel de pulmão logístico dos terminais retro portuários alfandegados – TRAs, fomentar operações com equipamentos e processos inteligentes, nos moldes dos principais análogos mundiais.

Leia também

*** Futuro do Porto de Santos depende do olhar da comunidade**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114795-futuro-do-porto-de-santos-depende-do-olhar-da-sociedade>

Esse processo vai dar sentido e potência às posições já negociadas no programa de desestatização, portanto, na geração de eficiência sistêmica responsiva aos projetos da navegação do comércio marítimo internacional. Na visão de hinterlândia, conectar e integrar com mais produtividade a rede de distribuição física e as logísticas da produção às novas redes na circulação global. Como competitividade. aumentar a atração de cargas e a agilidade na sua movimentação.

Leia também

*** Maersk anuncia ventos bons para o Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114828-maersk-anuncia-ventos-bons-para-o-porto-de-santos>

Quando Francisco de Paula, em Santos nos idos de 1880, escreveu a carta ao cunhado Guinle, casado com a irmã da sua esposa, dizendo: “vem construir o Porto de Santos, que está fadado a ser a Nova Iorque brasileira”, assim fez-se São Paulo. A potencialização, que o time Portogente propõe, inova essa frase profética & p; com horizontes avançados. Trata-se de ações que destravam, para renovar, um potencial portuário gigante, com iniciativas de excelência e modelagens logísticas e tecnológicas criativas.

Leia também

*** Maranhão integra seus portos e impulsiona o progresso**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114840-maranhao-integra-seus-portos-e-impulsiona-o-progresso>

No âmbito do porto, ampliar a visão de desenvolvimento da hinterlândia; da região da Ilha dos Bagres e construir a pera ferroviária da margem esquerda. Com empréstimos do BNDES, fomento de investimentos e lançamento de ações no mercado, para construir o túnel submerso ligando as margens do porto e efetivar o projeto construtivo do porto off-shore. A campanha estruturada para estabelecer o porto indústria com acesso pela larga rede de rios navegáveis da região é atrativa aos investidores em condomínios logísticos.

Leia também

*** O desenvolvimento que precisa chegar aos portos brasileiros**

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/114405-o-desenvolvimento-que-precisa-chegar-aos-portos-brasileiros>

Todas essas propostas independem do próximo governo. Trata-se de projetos robustos, consistentes e da iniciativa privada, em âmbito de especialistas de excelência técnica e articulação com o meio financeiro voltado ao setor logístico. Holisticamente, uma proposta



promotora de ganhos em toda a cadeia de valor do Porto de Santos, como nó da rede logística global. Uma pauta, com debate aberto, para atrair empreendedores e investidores com foco na mais pujante logística global do Brasil.

Artigo Frederico Bussinger

*** Uma autoridade portuária nacional?**

<https://idelt.org.br/periscopio-148-uma-autoridade-portuaria-nacional/>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/05/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - UMA BATALHA DE TODOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Parlamento se empenha para conter o avanço da alta dos combustíveis. Nesta semana, os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), querem aprovar o mais rápido possível o Projeto de Lei Complementar (PLP) 18/2022, que estabelece um preço teto para esses produtos. O texto classifica combustíveis, energia elétrica, telecomunicações e transportes como bens e serviços essenciais, com alíquota máxima de ICMS de 17%. E tramita junto com o PLP 211/2021, que, por sua vez, impõe limite para a tributação dos bens essenciais. Os textos estão em regime de urgência, podendo ser votados diretamente no plenário, como destaca reportagem do BE News publicada nesta edição.

A estratégia é válida. Não estabelece um controle direto sobre os preços e, dessa forma, respeita a liberdade do mercado - algo que, se contrariado, teria consequências negativas para a Petrobras. Mas atua onde o poder público pode, que é na carga tributária, mesmo que interferindo na política financeira dos estados da federação.

A alta dos combustíveis é um dos processos mais traiçoeiros para o setor de transportes e a economia brasileira. Trata-se de um custo que segue tendências internacionais, muitas vezes totalmente sem relação com o cenário brasileiro, mas que consegue afetar todas as atividades do País. Afinal, elas dependem de algum transporte que utiliza algum tipo de combustível ou produto derivado de petróleo.

Mas controlar essa alta, sem uma interferência direta, é um processo complexo. E que demanda uma atuação em conjunto do setor público, do Executivo e do Legislativo, da União e dos estados. A ação prevista para esta semana é um bom exemplo do que o Congresso pode fazer nessa questão. E mesmo a União já vem adotando medidas contra o aumento dos preços. Resta agora uma resposta dos estados, especialmente em relação à carga tributária. Alguns já adotaram medidas neste sentido, mas há muito mais a ser feito. Que os entes estaduais se pronunciem e, de uma maneira geral, entrem de vez nessa batalha.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/05/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

SÃO SEBASTIÃO 1

A etapa da Operação Porto Limpo em São Sebastião, no Litoral Norte de São Paulo, resultou em seis notificações de correção de irregularidades. Promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e com o objetivo de verificar as condições de higiene e limpeza nos complexos marítimos, ela ocorreu na semana passada, entre os dias 16 e 17, e teve como foco as

instalações de granéis. Mas também foram inspecionados a autoridade portuária, operadores portuários do porto público e caminhões que circulavam nas vias públicas na área portuária.

SÃO SEBASTIÃO 2

Um dos participantes da operação, o fiscal da Antaq Daniel Santos explicou que houve seis notificações, mas com treze atos infracionais. "Houve notificação com mais de um ato infracional encontrado", afirmou. Entre as infrações encontradas estão: não assegurar condições mínimas de higiene e limpeza nas áreas e instalações; e deixar de assegurar a atualidade na execução do serviço portuário.

SÃO SEBASTIÃO 3

Participaram da operação a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), a Prefeitura de São Sebastião, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e a Marinha do Brasil, entre outros órgãos.

HYPERTECNOLOGIA

A HyperloopTT, uma das empresas do bilionário Elon Musk, desenvolve um projeto para dinamizar o deslocamento de cargas entre o interior de um país e seus portos. Trata-se de um sistema de transporte realizado no interior de tubos de baixíssima pressão, onde as mercadorias são levadas em cápsulas que se movimentam graças a motores de indução linear. As velocidades atingidas nos primeiros modelos ultrapassam as dos aviões supersônicos. Essa tecnologia está sendo estudada também pela filial brasileira da Hyperloop. O projeto já atraiu a atenção e recursos da EGA Group, uma das principais operadoras logísticas portuárias do Rio Grande do Sul.

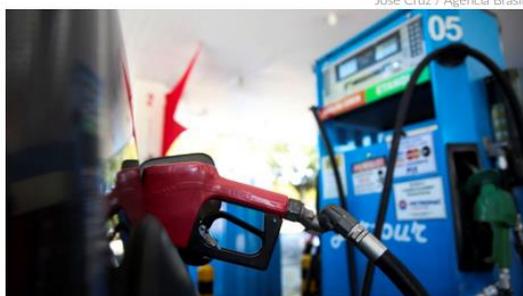
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/05/2022

NACIONAL - PRESIDENTES DA CÂMARA E DO SENADO ARTICULAM PARA APROVAR DESONERAÇÃO NAS TARIFAS DE COMBUSTÍVEIS

A proposta deve ser analisada amanhã pelos deputados federais

Por **TALES SILVEIRA** - tales@portalbenews.com.br



José Cruz / Agência Brasil

Os projetos classificam combustíveis, energia elétrica, telecomunicações e transportes como bens e serviços essenciais, com alíquota máxima de ICMS de 17%

Os presidentes da Câmara e do Senado se movimentam para aprovar o mais rápido possível o Projeto de Lei Complementar (PLP) 18/2022, que estabelece um preço teto para os combustíveis. Na última quinta-feira (19), o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), afirmou que pretende colocar em votação a proposta amanhã (24). Lira afirmou ainda que nesse mesmo dia haverá reunião em sua residência oficial com os líderes da oposição e da base aliada para discutir a votação da proposta. A proposta classifica combustíveis, energia elétrica, telecomunicações e transportes como bens e serviços essenciais, com alíquota máxima de ICMS de 17%. O PLP 18/2022 tramita junto com o PLP 211/2021, que estabelece limite para a tributação dos bens essenciais, especialmente energia, petróleo, telecomunicações e gás. Os textos estão em regime de urgência, podendo ser votados diretamente no plenário. Ao mesmo tempo, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, já articula a votação da proposta na Casa.

Por meio de uma rede social, Pacheco relatou que discutiu o projeto com o deputado Arthur Lira e que pretende reunir os líderes partidários do Senado para reduzir o impacto dos tributos. "Comprometi-me a levar aos líderes o tema que pode contribuir para a redução do impacto dos tributos estaduais sobre o preço dos combustíveis. Ressaltei, também, a importância da conta de



estabilização, aprovada no Senado, no PL 1.472/2021, como medida a ser considerada pela Câmara", escreveu.

Comissões

A Comissão de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC) da Câmara realiza, amanhã, uma audiência pública para debater os procedimentos de adequação de faixa de domínio da BR 262. Entre os convidados está o secretário especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI), Bruno Westin Leal.

Na quarta-feira (25), a Comissão de Viação e Transportes realiza a sua primeira reunião deliberativa do ano. Destaque para a votação do Projeto de Lei 3.102/2015, que trata dos preços da alimentação em aeroportos.

Já a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado se reúne nesta terça-feira. Em pauta está o Projeto de Lei 1.453/2019, que determina que a alteração de contrato de consórcio público dependerá de ratificação mediante leis aprovadas pela maioria dos entes federativos consorciados.

Agências

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia, nesta segunda-feira, a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Destaque para análise da 1ª edição do Manual de Fiscalização do Transporte Rodoviário de Cargas.

Na quarta-feira, a diretoria realiza a sua reunião deliberativa. Em pauta consta o processo de abertura de audiência pública para tratar da proposta de regulamentação do processo de autorização para exploração de ferrovias.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realiza, na quinta-feira (26), a sua reunião ordinária virtual de diretoria.

TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) promove, nesta quarta-feira, a sua reunião telepresencial de plenário. O ministro Jorge Oliveira relata dois processos. Ambos tratam de pedidos de reconsideração contra acórdão que julgou irregularidades em dois aeroportos. Trata-se do Aeroporto de Vitória/ES e do Aeroporto de Congonhas/SP.

Já o ministro Walton Alenar analisa um pedido de exame contra decisão que apreciou representação acerca de irregularidades relacionadas à gestão do contrato de concessão da BR-163/MT.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/05/2022

NACIONAL - FACULDADE LANÇA PÓS-GRADUAÇÃO EM INFRAESTRUTURA COORDENADA POR MINISTRO

Entre os professores, estão um juiz do Supremo e autoridades do Governo Federal
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Um curso de pós-graduação sobre a gestão no setor de infraestrutura e que tem como coordenador o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e entre seus professores, um ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) e várias autoridades do Governo Federal. Trata-se do curso Gestão de Infraestrutura e Governança, oferecido pela Faculdade Presbiteriana Mackenzie Brasília e que tem duração de 18 meses. As inscrições estão abertas.

Voltado para gestores que desejam aprofundar seus conhecimentos sobre governança, gestão, regulação e modelagem econômico-financeira de avós e projetos de infraestrutura de grande

porte, o programa de ensino lato sensu tem 408 horas-aula e é realizado na modalidade semipresencial - parte do conteúdo será dado on-line, parte na faculdade em Brasília. As aulas são às sextas-feiras, das 19 horas às 22h30, e aos sábados, das 9 horas às 12h30 e das 14 horas às 17h30.

Coordenado pelo ministro Marcelo Sampaio, o curso tem como professores o ministro do STF André Mendonça; o secretário-executivo da Casa Civil, Jônathas Assunção Salvador Neryde Castro; o secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura da Secretaria de Produtividade e Competitividade (Sepec) do Ministério da Economia, Alexandre Ywata, e, da mesma pasta, o secretário de Governo Digital, Fernando Coelho Mitkiewicz, e a secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos, Martha Seillier; e o ex-secretário adjunto do Ministério da Saúde Rodrigo Moreira da Cruz. Dos quadros do Ministério da Infraestrutura, estão o secretário-executivo, Bruno Eustáquio de Carvalho, o secretário nacional de Transportes Terrestres, Felipe Queiroz, e a consultora jurídica Natália Resende Andrade.

O curso é dividido em cinco módulos. São eles: Planejamento e Gestão Estratégica, Modelagem Econômico-financeira, Análise de Impacto Regulatório, Arcabouço Jurídico em Infraestrutura e Métodos e Técnicas de Pesquisa.

Interessados em realizar o curso devem fazer a pré-inscrição no próprio site do programa de ensino, no www.mackenzie.br/pos-graduacao/especializacao/brasil/gestao-de-infraestrutura-e-governanca-ok.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/05/2022

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE MUCURIBE IRÁ LEILOAR TERMINAIS DE GRANÉIS E DE PASSAGEIROS NO SEGUNDO SEMESTRE

Instalação de cargas movimentará fosfato e fertilizantes
Por TALES SILVEIRA - tales@portalbenews.com.br



Os estudos iniciais do Terminal MUC 03 prevê investimento de R\$ 66 milhões e prazo de concessão de 25 anos. Já o Terminal Marítimo de Passageiros (foto) terá um aporte mínimo de R\$ 1,6 milhão e pagamento de parcelas fixas mensais de R\$ 54 mil

O diretor comercial da Docas do Ceará, Mário Jorge Cavalcanti Moreira, afirmou que o leilão para concessão do Terminal de Granel Sólido do Porto do Mucuripe/CE (MUC 03) deverá acontecer no segundo semestre de 2022. A afirmação aconteceu durante a visita técnica no centro de simulações de manobras de navios do Instituto Praticagem do Brasil, na quinta-feira da semana passada, dia 19. "Teremos o leilão do terminal de granéis sólidos não cereais, que movimentará fosfato e fertilizantes no segundo semestre do ano que vem. O Evtea (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) já está sendo analisado pela Secretaria de Portos, depois, seguirá todos os trâmites", disse. O projeto do MUC 03 foi qualificado no PPI (Programa de Parceria de Investimentos) em novembro do ano passado.

Os estudos iniciais trazem uma esmava de investimento (capex) de R\$ 66 milhões e o prazo de concessão será de 25 anos.

A proposta prevê a recepção e estocagem de coque de petróleo no armazém A-4, e movimentação de enxofre e de fertilizantes nos armazéns A-5 e A-6, com reformas no armazém A-4, construção dos armazéns A-5 e A-6, inclusive túneis e galerias, moega de descarga rodoviária de fertilizantes, carregamento rodoviário de enxofre, balança rodoviária, e sistemas de

transportadores de correia para recepção de coque de petróleo e enxofre e expedição de fertilizantes em navios (shiploader).

Terminal Marítimo de Passageiros

Ainda segundo Cavalcanti, o Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza, localizado no Porto Organizado de Mucuripe, vai a leilão no segundo semestre deste ano. "Vamos lançar o edital para concessão do terminal de passageiros no segundo semestre. Ele seguirá o mesmo modelo de 2020 com algumas mudanças", falou.

O terminal seria leiloado em 2020, mas devido à pandemia do Coronavírus (Covid-19), o leilão foi suspenso. As mudanças referidas pelo diretor comercial tratam somente de atualizações de custos de material, mas que, segundo ele, nada irão afetar o edital aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em novembro de 2019.

O edital prevê investimentos mínimos esmados de R\$ 1,6 milhão, e está previsto o pagamento de parcelas fixas mensais de R\$ 54.435,28. Em contrapartida, o licitante vencedor poderá cobrar a tarifa máxima de até R\$ 59,31 para o embarque e desembarque de passageiros e a tarifa máxima de R\$ 39,29 para o trânsito.

O terminal já dispõe de instalações completas para embarque, desembarque e trânsito de passageiros, como armazém de bagagens, sala para órgãos fiscalizadores, estacionamento externo com 200 vagas para automóveis e 40 vagas para ônibus, bares, restaurantes e lojas de conveniência. O prédio da estação poderá ser adaptado para a realização de eventos.

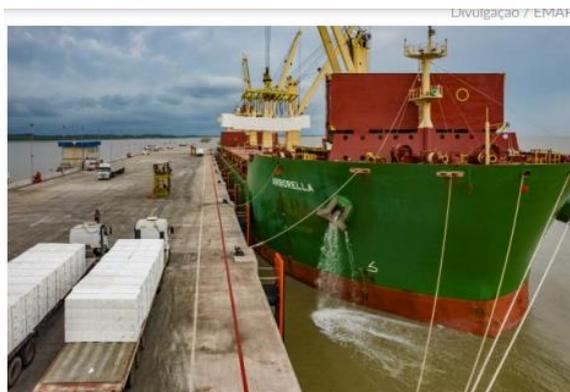
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/05/2022

REGIÃO NORDESTE - ITAQUI MOSTRA POTENCIALIDADES NO AGROBALSAS

Complexo prepara infraestrutura para escoar safra recorde de grãos

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



COM A EXPECTATIVA DE UMA SAFRA ESTIMADA EM 258,9 MILHÕES DE TONELADAS, SEGUNDO O INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE), O PORTO DO ITAQUI INVESTE EM INFRAESTRUTURA E PROJETA INVESTIR R\$ 500 MILHÕES EM TRÊS ANOS

No evento foram destacados os investimentos já realizados pela estatal e pela iniciativa privada

O Porto do Itaqui (MA) apresentou suas potencialidades para atender à demanda do agronegócio aos participantes da AgroBalsas 2022, maior evento do setor do estado. A feira foi realizada no pavilhão da Secretaria de Indústria e Comércio do Maranhão, na última semana.

Com a expectativa de uma safra recorde de grãos neste ano e colheita esmada em 258,9 milhões de toneladas, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Porto do Itaqui se prepara para atender à demanda de escoamento dessa produção com investimentos em infraestrutura e inovação.

Segundo Ted Lago, presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), Autoridade Portuária do Porto do Itaqui, serão investidos pela estatal, nos próximos três anos, R\$ 500 milhões em um pacote que inclui obras na estrutura do cais, projetos na área de tecnologia, saneamento, e um conjunto de iniciativas para reforçar a capacidade de movimentação de cargas do complexo.

“Faz parte do nosso papel tornar o Porto do Itaqui cada vez mais próximo da região produtiva e apresentar oportunidades de investimento para geração de negócios e desenvolvimento para o Maranhão”, afirmou Ted Lago.

Foram destacados também a infraestrutura do complexo para a movimentação de grãos, fertilizantes, combustíveis e celulose, e os investimentos realizados pela iniciativa privada.

Entre eles, a segunda fase do Tegram, que passou a operar com dois berços em atividade simultânea e dobrou a capacidade de movimentação. Somadas as operações do Tegram e da VLI, a expectativa é fechar 2022 com um volume superior às 13,9 milhões de toneladas de grãos escoados pelo Itaqui.

No caso dos fertilizantes, a Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi) investiu em um novo terminal, inaugurado há um ano, com capacidade para movimentar até 3,5 milhões de toneladas por ano, além de possibilitar um aumento de até três vezes na produtividade do berço 101. A meta é movimentar 3,5 milhões de toneladas até o final deste ano.

Entregas 2022

Neste ano foram entregues dois grandes empreendimentos no Itaqui. Um deles, a expansão do Terminal 1 da Granel Química, elevando sua capacidade de armazenagem para 96 mil metros cúbicos, o que representa um incremento de cerca de 30%. Desse modo, a movimentação de grãos líquidos esmada para 2022 é de 9,2 milhões de toneladas.

E o outro foi o berço 99, investimento da Suzano que inclui um armazém, em fase de conclusão. Em leilão realizado em 2018, a empresa assegurou o direito de investir e explorar a área por 25 anos, prorrogáveis até o limite de 70 anos. Essa infraestrutura é estratégica para ampliar o volume de exportação da celulose produzida em Imperatriz (MA).

O volume movimentado em 2021 pelo complexo portuário maranhense foi superior a 31 milhões de toneladas de cargas, resultado que elevou o porto público do Maranhão a um novo patamar que o consolida como hub de grãos e combustíveis para o Centro-Norte do País e como gerador de desenvolvimento para o Maranhão e sua área de influência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/05/2022

REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ PREVÊ R\$ 2,3 BILHÕES EM INVESTIMENTOS ATÉ 2024

Além dos recursos privados, o Governo do Estado vai aplicar R\$ 678 milhões em dois anos
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



PARA OS PROJETOS FUTUROS DA INICIATIVA PRIVADA, O INVESTIMENTO É DE R\$ 1,61 BILHÃO DECORRENTES DE NOVOS CONTRATOS DE ARRENDAMENTO DE ÁREAS

De 2019 até 2021, foram aplicados mais de R\$ 437 milhões nos portos paranaenses. Neste ano, as obras em andamento já somam R\$ 77,67 milhões, em recursos próprios

Os portos do Paraná devem receber, nos próximos dois anos, investimentos em obras que vão chegar a R\$ 2,3 bilhões. Além dos aportes que chegam com a atração de novos negócios, o Governo do Estado, através da empresa pública que administra os terminais de Paranaguá e Antonina, a Portos do Paraná, vai aplicar R\$ 678 milhões até 2024.



De 2019 até 2021, foram aplicados mais de R\$ 437 milhões nos portos paranaenses. Neste ano, as obras em andamento já somam R\$ 77,67 milhões, com recursos próprios.

“Graças ao compromisso do Governo do Estado, ao alto nível técnico dos nossos funcionários e ao trabalho incansável da comunidade portuária, alcançamos um índice de mais de 76% na execução dos investimentos planejados”, disse o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia da Silva. O percentual é considerado o maior do Brasil, entre os portos públicos do País, segundo o Governo Federal.

Para os projetos futuros da iniciativa privada, o investimento é de R\$ 1,61 bilhão decorrentes de novos contratos de arrendamento de áreas.

Entre eles, está o estudo de modelagem e a execução das obras de otimização do Corredor de Exportação Leste do Porto de Paranaguá, incluindo a construção (em duas etapas) do píer em “T”, com quatro novos berços para o escoamento dos grãos vegetais.

O projeto básico já foi finalizado e prevê capacidade de embarque de 32 mil toneladas por hora, em oito linhas integradas. Também do lado leste do cais, o “Moegão” vai centralizar as descargas ferroviárias e receber até 180 vagões simultâneos, em três linhas independentes e 11 terminais interligados.

O investimento externo, esmado para essa etapa, é de cerca de R\$ 514 milhões para a implantação das obras civis, eletromecânicas, ferroviárias e rodoviárias de todo o complexo. Em recursos próprios, serão quase R\$ 500 milhões.

A pavimentação da área do antigo “Silinho”, demolido neste ano, também está em fase de licitação. Serão R\$ 3,5 milhões em investimentos, em uma área importante da faixa portuária que passará a receber novas cargas.

EM ANDAMENTO

A Portos do Paraná segue, ainda, com os projetos de ampliação da capacidade de recepção de caminhões, na ordem de R\$ 90 milhões.

Outros R\$ 52,35 milhões estão previstos na elaboração de projetos e termos de referência, incluindo melhorias no cais e edifícios do Porto de Paranaguá, além do acesso viário ao Porto de Antonina.

Seguem acontecendo as obras de dragagem continuada (R\$ 403 milhões até 2023) e a derrocagem da Pedra Palangana (R\$ 32,6 milhões).

NOVAS CARGAS

Depois de duas décadas sem novos arrendamentos no Porto de Paranaguá, em agosto de 2019, os governos do Paraná e Federal realizaram o leilão da área PAR01, de 27.530 metros quadrados, para movimentação de celulose. Menos de dois anos depois, a Klabin, que arrematou o terminal, se prepara para iniciar as operações.

As obras começaram em junho de 2021 e estão avançadas. A expectativa é que sejam concluídas até o final deste ano. O investimento total é de R\$ 120 milhões.

Já a área PAR12 foi arrendada para a empresa Ascensus Gestão e Participações, que irá construir um novo terminal dedicado à movimentação de veículos. Serão cerca de R\$ 22 milhões em obras e infraestrutura.

Além do investimento que será feito ao longo dos próximos 25 anos, o Porto recebe os valores do lance dado em leilão: R\$ 25 milhões. Isso porque o processo foi conduzido pela Portos do Paraná,

primeira Autoridade Portuária do País a receber autonomia para administrar os contratos de exploração de áreas, em agosto de 2019.

A Ascensus já obteve o Alvará de Construção do município e a Licença Prévia do Ibama. A empreiteira já foi contratada e aguarda a Licença de Instalação para iniciar os trabalhos.

Em relação à carga geral, a empresa FTS Participações Societárias arrematou a PAR32 por R\$ 30 milhões, em março deste ano. A nova arrendatária assume a área com a obrigação de investir o valor mínimo de R\$ 4,17 milhões ao longo de 10 anos, além de efetuar os pagamentos mensais pela ocupação.

Quanto aos granéis sólidos direcionados à exportação, o complexo terá uma nova estrutura de carregamento por esteiras transportadoras, um investimento privado da Paraná Operações Portuárias (Pasa). Na primeira fase da expansão, a empresa constrói uma nova linha de embarque e pretende instalar um novo shiploader, para movimentar até 2,5 mil toneladas/hora.

A segunda fase, prevista para 2023, inclui a edificação de um novo armazém, com capacidade para 60 mil toneladas de açúcar ou 45 mil toneladas de outros granéis sólidos. No total, serão R\$ 117,7 milhões de investimentos que devem aumentar a capacidade do terminal, passando de 3,6 milhões de toneladas/ano, para 6,7 milhões de toneladas/ano.

Há, ainda, o investimento de R\$ 200 milhões feito pela Coamo na construção do Terminal Portuário II, em Paranaguá, para atender as exportações de grãos e farelos. Com três silos e um armazém graneleiro, a estrutura tem capacidade total de armazenagem de 150 mil toneladas.

O terminal conta com cinco moegas, com capacidade operacional para recebimento de 1.380 toneladas/hora, e tombadores para caminhões que facilitam o fluxo da movimentação no corredor de exportação. Somados ao outro terminal existente, a cooperava tem capacidade para embarque de até 7 mil toneladas/dia.

ANTONINA

O Porto Ponta do Félix (PPF), empresa privada que administra o terminal portuário público de uso misto em Antonina, está construindo seis novos silos para cereais e um novo armazém para fertilizantes. A capacidade estática atual é de 270 mil toneladas, mas com os projetos de expansão em andamento vai superar 430 mil toneladas, após a conclusão das obras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/05/2022

REGIÃO SUDESTE E REGIÃO SUL - NOVO ACESSO AO PORTO DO RIO REDUZ GARGALOS E MELHORA MOBILIDADE URBANA

Portão 32 recebe 53% dos veículos que chegam ao complexo portuário carioca

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



CONSTRUÍDO ESTRATEGICAMENTE PARA ATENDER AO FLUXO PROVENIENTE DA AVENIDA PORTUÁRIA, O NOVO PORTÃO 32 REGISTROU 8.452 ACESSOS AO PORTO NO MÊS DE FEVEREIRO, SEGUNDO INFORMAÇÕES DO SUPERINTENDENTE DE GESTÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO E NITERÓI, LEANDRO LIMA

Com a utilização do novo portão pelas transportadoras, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e a comunidade portuária apontam que o tráfego de caminhões e carretas no Centro e no bairro Caju foi sensivelmente reduzido, melhorando a mobilidade urbana Divulgação / CDRJ



Em pouco mais de seis meses de funcionamento, o Portão 32 do Porto do Rio de Janeiro se tornou o principal acesso rodoviário ao complexo, recebendo 53% do total de veículos, especialmente aqueles destinados aos terminais de contêineres. Com a utilização do novo portão pelas transportadoras, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e a comunidade portuária apontam que o tráfego de caminhões e carretas no Centro e no bairro Caju foi sensivelmente reduzido, melhorando a mobilidade urbana.

“COM O FUNCIONAMENTO DO PORTÃO 32, HOVE UMA EXPRESSIVA REDUÇÃO DO CONFLITO RODOVIÁRIO URBANO. UMA GRANDE QUANTIDADE DE VEÍCULOS DE CARGA QUE CHEGAVA AO PORTO PELA AVENIDA BRASIL, PASSANDO PELO CENTRO DA CIDADE, PRINCIPALMENTE NO PERÍODO DA MANHÃ, PASSOU A UTILIZAR A AVENIDA PORTUÁRIA E O NOVO PORTÃO”

LEANDRO LIMA

superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói

Construído estrategicamente para atender ao fluxo proveniente da Avenida Portuária – via expressa e exclusiva que viabilizou o acesso direto ao porto a partir da Avenida Brasil, na altura do bairro de Manguinhos – o novo Portão 32 registrou 8.452 acessos ao porto no mês de fevereiro, segundo informações do superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima.

“Com o funcionamento do Portão 32, houve uma expressiva redução do conflito rodoviário urbano. Uma grande quantidade de veículos de carga que chegava ao porto pela Avenida Brasil, passando pelo Centro da cidade, principalmente no período da manhã, passou a utilizar a Avenida Portuária e o novo portão”, ressalta o superintendente. Representando um dos terminais de contêineres do Porto do Rio de Janeiro, o gerente geral de Operações da ICTSI Rio, Alexandre Macena, afirma que, com o Portão 32, houve uma redução significativa do fluxo de veículos dentro do Caju e a percepção dos usuários melhorou.

“Nossos clientes e transportadores tiveram ganhos expressivos em tempo e segurança, pois as carretas não precisam mais entrar na cidade”.

Para Macena, o Portão 32 proporcionou um aumento de nível de atendimento à cadeia logística instalada no complexo portuário do Caju. “Hoje, o Portão 32 é o nosso principal acesso, com tecnologia de ponta e agilidade nos atendimentos, possibilitando o crescimento das operações portuárias sem a criação de gargalos do acesso terrestre”

Para o diretor institucional da Triunfo Logística, Mário Meira, “o portão 32 representa uma melhor mobilidade para a cidade e sua concepção traz ganhos significativos para o transporte modal, proporcionando redução no trajeto para o porto com maior escoamento de cargas”.

O gerente de Operação Portuária do Terminal de Trigo do Rio de Janeiro (TTRJ), Márcio Silva, também destacou benefícios da nova estrutura: “Sem dúvida, os transportadores ganharam em rapidez, pois antes perdiam muito tempo no trânsito, e ainda tiveram redução de custos, inclusive de manutenção dos veículos, pois deixaram de trafegar por ruas engarrafadas e repletas de quebra-molas”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/05/2022

EVTEA DO TERMINAL GRANELEIRO EM SÃO FRANCISCO DO SUL SERÁ CONCLUÍDO EM JUNHO

A informação foi confirmada pelo Consórcio NCA/Sammarco, responsável pelo levantamento, na última quarta-feira (18)

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



O TERMINAL GRANELEIRO OCUPA UMA ÁREA EQUIVALENTE A QUATRO CAMPOS DE FUTEBOL, DENTRO DO COMPLEXO PORTUÁRIO, E É FORMADO PRINCIPALMENTE POR DOIS GRANDES ARMAZÉNS, A PARTIR DOS QUAIS OS GRÃOS SÃO TRANSPORTADOS ATÉ OS NAVIOS, POR MEIO DE UMA ESTEIRA

O TG era administrado pela Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina (Cidasc) até 2019, quando a administração passou a ser da Autoridade Portuária, a SCPAR Porto de São Francisco do Sul

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para o arrendamento do Terminal Graneleiro (TG) do Porto de São Francisco do Sul (SC) estará concluído no próximo mês. A informação foi confirmada pelo Consórcio NCA/Sammarco, responsável pelo levantamento, na última quarta-feira (18), durante reunião com a diretoria do complexo, que contou com a presença do representante da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários Alessandro Marques.

Após a conclusão do estudo, estão previstas para agosto as audiências públicas que debaterão o tema. Em seguida, o Tribunal de Contas da União (TCU) deve emitir o parecer que autorizará a licitação para escolha do arrendatário.

“Os investimentos da iniciativa privada na modernização do TG viabilizarão o aumento na capacidade de armazenagem de grãos, oferecendo maior agilidade e rapidez na movimentação de cargas”, afirmou o presidente da SCPAR Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Vieira.

O Terminal Graneleiro ocupa uma área equivalente a quatro campos de futebol, dentro do complexo portuário, e é formado principalmente por dois grandes armazéns, a partir dos quais os grãos são transportados até os navios, por meio de uma esteira. O TG era administrado pela Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina (Cidasc) até 2019, quando a administração passou a ser da Autoridade Portuária.

Selo de qualidade

O Porto de São Francisco conseguiu, em dezembro do ano passado, a delegação do Governo Federal para conduzir os procedimentos de licitação dos novos arrendamentos graças ao elevado Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP), que avalia a gestão dos portos, como resultados financeiros, operacionais e gestão administrativa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/05/2022

OPINIÃO – PLANEJAMENTO - ERA DA INCERTEZA



Por Luiz Raimundo Cordeiro de Azevedo – Professor Titular da Universidade Estadual do Maranhão e consultor da Universidade CEUMA – opinio@portalnews.com.br

Recente relatório do Banco Mundial sobre América Latina e Caribe (ALC) diz que a vacinação pôs grande parte da região no caminho certo para recuperar empregos e renda perdidos no período da pandemia da COVID-19 e, também, explicita que os custos sociais foram brutais e distribuídos de

forma desigual.

A Região Nordeste concentra quase a metade da pobreza do Brasil, onde a desigualdade social e a concentração de renda vêm atingindo índices vergonhosos e preocupantes. O 1% mais rico concentra 28,3% da renda total do País e, no que concerne ao IDH (Índice de Desenvolvimento Humano), a região registra um dos menores na nação, esmando-se que mais de 10 milhões de nossos cidadãos brasileiros permaneçam na linha de pobreza extrema. As causas são conhecidas e estão a exigir ação planejada e coordenada: falta de acesso à educação de qualidade (há exceções), política fiscal injusta, baixos salários, obstáculos de acesso à saúde, transporte público



ineficiente e falta de saneamento básico, enfatizam os estudos e textos publicados no BE News, alguns de autoria do mestre Cesar Meireles.

Para a ALC, são projetados crescimentos na economia de 2,3% em 2022; 2,2% em 2023 e 2,4% em 2024. No Brasil, são esperados desanimadores 0,7% do PIB em 2022, 1,3% em 2023 e 1,9% em 2024. No entanto, a inflação, a recessão e os juros altos podem alterar essas expectativas - pressões inflacionárias levam ao dilema de ter de escolher entre o crescimento a taxas satisfatórias e a estabilidade dos preços.

Esse é um problema que precisa ainda ser resolvido. Uma agenda de reformas de longo alcance, inclusive do Estado, pode e deve ser consolidada nos próximos governos, é o que esperamos e queremos.

Por outro lado, a invasão russa causou quedas na produção, aumentos da inflação e maiores incertezas, inclusive quanto a mudanças climáticas que imporão dificuldades, mas também oportunidades de crescimento e bem-estar social na América Latina e no Caribe. A América Latina contribui pouco para as mudanças climáticas - queimadas, ocupações ilegais e garimpagem ilícita e predatória à parte - porém, a ALC é altamente exposta e vulnerável a maioria de seus efeitos prejudiciais. Há perspectivas animadoras para os combustíveis alternativos (hidrogênio verde), as energias solar e eólica, os biocombustíveis de alta performance e para os minerais estratégicos, como lítio, níquel e cobre, essenciais para a transição energética e que, na ALC, são encontrados em quantidades apreciáveis. Por outro lado, a vantagem de ter alto grau de urbanização, o que favorece a eletrificação das cidades, a boa produtividade agrícola, sol e vento e domínio da tecnologia de uso dos biocombustíveis, como é o caso do Brasil, sim, são bons fatores de aproveitamento dessas oportunidades verdes. No entanto, adverte o BIRD-Banco Mundial, se faz necessária uma combinação de incentivos e coordenação de investimentos públicos e privados que sejam oportunos ou mesmo cruciais. Políticas públicas importantes devem ser discutidas no Congresso e, com elas, é importante fixar corretamente os preços que incluam os custos para o meio ambiente, adequando ou até extinguindo, no médio prazo, os subsídios atuais para os combustíveis fósseis (um vespeiro perigoso), criando impostos para as emissões de carbono e incentivando a adoção de várias tecnologias de baixo carbono nas indústrias.

Mecanismos confiáveis e auditáveis de rastreabilidade ambiental, já existentes, devem ser analisados e auditados, para poder ser feita a premiação de projetos "green premium" e a adoção de um confiável mercado de créditos de carbono regulado. A agricultura inteligente, com as mudanças climáticas, precisa ter em mente a eficiência do uso da água de irrigação, do uso de biofertilizante e do aumento da produtividade com ciência e tecnologia.

Capital social de qualidade deve ser formado com urgência e isso é um trabalho das universidades e dos centros de pesquisas nacionais, em apoio às iniciativas empresariais e do Sistema S. Vimos em Salvador (BA), com o Cimatec-Senai, um bom exemplo dessa ação estratégica. Inovações tecnológicas adicionadas aos nossos produtos ampliarão a nossa competitividade mundial.

As respostas do Brasil contra os aumentos das taxas internacionais estão ortodoxamente definidas. Os bancos centrais da América Latina e do Caribe, inclusive o do Brasil, optam sempre por aumento das taxas de juros para conter a inflação e proteger a moeda. Depois de reduzir a inflação e a desvalorização da moeda, creio que, em 2024, começarão a diminuir as elevadas taxas de juro para ajudar na recuperação da renda nacional.

Por outro lado, estamos assistindo ao maior choque de commodities dos últimos 20 anos. É preciso estarmos atentos para a questão dos fertilizantes, à desvalorização de nossa moeda, às duradouras invasões da Ucrânia e inflação mundial e, ainda, para onde irá o grande parceiro que é a China, com relação à aquisição de commodities, e assim, poder diversificar ainda mais o leque de países parceiros no comércio, na agenda do Itamaraty.

Petróleo, seu custo elevado, no entorno de U\$ 100, e seus estragos ambientais inadmissíveis em certos nichos do comércio mundial - esse, sim, é o preocupante cenário e que precisa ser olhado com muita atenção e menos decisões desastrosas e eleitoreiras. A época de poucas certezas e da globalização parece estar findando. Fica a dica do autor do clássico A era da incerteza: “a política é a arte de escolher entre o desastroso e o intragável”. Será?

POLÍTICAS PÚBLICAS IMPORTANTES DEVEM SER DISCUTIDAS NO CONGRESSO E, COM ELAS, É IMPORTANTE FIXAR CORRETAMENTE OS PREÇOS QUE INCLUAM OS CUSTOS PARA O MEIO AMBIENTE, ADEQUANDO OU ATÉ EXTINGUINDO, NO MÉDIO PRAZO, OS SUBSÍDIOS ATUAIS PARA OS COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS (UM VESPEIRO PERIGOSO), CRIANDO IMPOSTOS PARA AS EMISSÕES DE CARBONO E INCENTIVANDO A ADOÇÃO DE VÁRIAS TECNOLOGIAS DE BAIXO CARBONO NAS INDÚSTRIAS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/05/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PINDAMONHANGABA, SÃO SEBASTIÃO E ILHABELA PUXAM REGIÃO EM RANKING DE EXPORTAÇÃO

Informação: Band (23 de maio de 2022)



Pindamonhangaba, São Sebastião e Ilhabela puxam região em ranking de exportação – Foto: Divulgação/Prefeitura de Pindamonhangaba

O ranking de exportações de janeiro a abril deste ano registra crescimento de vendas para o exterior em oito das 10 maiores exportadoras do Vale do Paraíba e Litoral Norte. Apenas Taubaté e São José dos Campos registraram recuo na comparação com o mesmo período do ano passado.

O município que mais expandiu as exportações foi Pindamonhangaba. O crescimento foi de 196,2%, com saldo bruto de US\$ 564, 74 milhões. Pinda é a 34ª cidade que mais exporta em todo o país, tendo como matéria base os produtos semimanufaturados de ferro ou aço.

São Sebastião cresceu 146,4% nos quatro primeiros meses de 2022 , tem saldo de US\$ 803,35 milhões e é o 19º maior exportador do país. Ilhabela expandiu 82,6%, tem um acumulado de US\$ 1 bilhão 357 milhões e é a 10ª maior exportadora. Os dois municípios do Litoral Norte são alavancados pela exportação de petróleo.

Jacareí aumentou em 5,1% o volume de exportações e fechou o primeiro quadrimestre com US\$ 182,46 milhões vendidos.

Saldo negativo

A segunda maior exportadora, em números absolutos, é São José dos Campos, que registrou um acumulado de US\$ 647 milhões com o comércio de veículos aéreos. Na comparação entre 2022 e 2021, houve recuo de 4,8% no volume exportado. Ainda assim, São José é a 28ª cidade no ranking nacional de exportação.

Taubaté também apresentou recuo nos quatro primeiros meses. O saldo é -34,5%, com US\$ 120,2 milhões vendidos para o exterior. O setor que alavanca a exportação é o automotivo, responsável por 58% das vendas para o exterior no município.

Crescimento

Outros municípios da região também registraram aumento de exportações e tem acumulado inferior a US\$ 100 milhões vendidos nos primeiros quatro meses deste ano.

Guaratinguetá, com US\$ 91 milhões em vendas, cresceu 17,8% o volume exportado. Lorena somou US\$ 48,07 milhões em vendas e ampliou em 208%.

Caçapava expandiu 9,2% e vendeu US\$ 31,54 milhões entre janeiro e abril. Cruzeiro aumentou as vendas em 27,1% e teve volume de US\$ 19,65 milhões.

Os dados são do Comex Stat, uma ferramenta de consultas e extração de dados do comércio exterior do Ministério da Economia.

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

Data: 23/05/2022

EM AUDIÊNCIA NO SENADO, FRENLOGI PROPÕE AÇÕES PARA REDUZIR TARIFAS NA CONTA DE LUZ

Informação: Frenlogi (23 de maio de 2022)



Projeto de lei que disciplina devolução imediata de tributos pagos indevidamente nas contas de luz é apresentado no Senado – Foto: Frenlogi

A Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado Federal promoveu na manhã dessa terça-feira (17) uma audiência pública com executivos, autoridades e representantes do setor elétrico para debater as altas tarifas das contas de luz e definir formas de reduzir os preços. A audiência foi solicitada pelos senadores

Fábio Garcia (União-MT) e Wellington Fagundes (PL-MT), presidente da Frenlogi.

Como resultado das discussões, os dois senadores apresentaram um projeto de lei para disciplinar a devolução de valores de tributos recolhidos a mais pelas prestadoras do serviço público de distribuição de energia elétrica, durante décadas, por meio de cobranças do PIS/Cofins. O Projeto de Lei do Senado 1.280/2022 altera a Lei nº 9.427/1996 (texto que instituiu a Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL) e demanda o repasse imediato e integral dos valores em favor dos consumidores brasileiros.

Ao anunciar a medida legislativa, o senador Fabio Garcia fez questão de enaltecer a iniciativa do colega de bancada, Wellington Fagundes. Segundo ele, o presidente da Frenlogi sempre procurou reforçar o seu compromisso com a pauta, que visa a redução das tarifas de energia elétrica aos consumidores, sobretudo, em Mato Grosso.

Julgamento

No dia 15 de março de 2013, o Supremo Tribunal Federal decidiu que a base da Contribuição para o Programa de Integração Social (PIS) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), tributos federais, não deve conter o Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), que é estadual.

A modulação da decisão ocorreu em 13 de maio de 2021, com efeitos retroativos a 15 de março de 2017. Na ocasião, a Corte determinou que o valor a ser utilizado para o cálculo das compensações tributárias será o valor do ICMS destacado nas notas fiscais (e não o valor efetivamente arrecadado).

Assim, empresas que pagaram PIS e Cofins de março de 2017 até 2021 usando uma base de cálculo que incluía o ICMS têm direito ao ressarcimento do valor que pagaram a mais.



Mais de R\$ 60 bilhões

Na audiência pública desta terça-feira, a Superintendente de Fiscalização Econômica e Financeira da ANEEL, Maria Caldwell, afirmou que a cobrança indevida alcançou R\$ 60 bilhões, em detrimento dos consumidores brasileiros. Caldwell explica que cabe à autarquia definir como será implementada a política de descontos escalonados nas contas de energia, e a decisão sairá ainda neste semestre.

Apesar disso, Fabio Garcia e Wellington Fagundes defendem a aprovação de um projeto de lei específico – dialogado com as empresas do setor elétrico – que apresente uma solução em favor dos consumidores. O PLS 1.280/2022 foi protocolado no Senado Federal nessa terça-feira (17). [Clique aqui e confira o texto.](#)

Descontos e devolução

Caldwell disse que, a partir de reconhecimentos judiciais, diversas distribuidoras vêm realizando desde 2020 a devolução dos créditos tributários. Com isso, estima-se que cerca de R\$ 13 bilhões já teriam sido revertidos a consumidores de diversos estados, a partir de descontos médios de 5% nas contas de energia. O Senador Fabio Garcia considera o dado positivo, mas lembra que ainda é necessário disciplinar como será feita a devolução de ao menos R\$ 47 bilhões aos consumidores.

Além disso, o senador disse que subsídios da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) precisam ser alterados pelo Parlamento ou declarados inconstitucionais pelo Supremo Tribunal Federal. Ele argumenta que esses subsídios fazem com que consumidores pobres de estados como Mato Grosso (que ele representa) arquem, na prática, com parte dos custos de consumidores ricos das regiões Nordeste e Norte.

Propostas da Frenlogi

A Frenlogi trabalha pela desburocratização dos investimentos no Brasil, pela modernização da infraestrutura e integração dos modais de transporte do país. E para o consumidor brasileiro pagar uma conta de luz mais barata e justa, a Frente apresenta as seguintes ações:

- Aprovar a reforma estrutural, comercial e regulatória do setor elétrico e implementar o mercado livre de energia no Brasil, assim como previsto no PL 414/2021, que aguarda análise na Câmara dos Deputados;
- Reduzir o ICMS cobrado nas tarifas de energia para uma alíquota de até 17%, conforme decisão do Supremo Tribunal Federal. A mudança pode reduzir em até 20% a estrutura do custo da energia, com desconto direto na conta de luz;
- Redução e exclusão de subsídios desnecessários, em especial os que incentivam o uso de combustíveis fósseis. Cerca de 49% da conta de energia elétrica são formados por impostos, tributos e subsídios. Apesar do Brasil possuir uma das matrizes energéticas mais sustentáveis do mundo, os brasileiros pagaram em 2020 cerca de R\$ 670 milhões em subsídios do carvão mineral na conta de luz. Os recursos foram destinados para a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE);
- Instituir um Programa de Metas para busca de uma maior eficiência energética na geração, na transmissão e na distribuição de energia elétrica.

A implantação dessas quatro propostas pode gerar uma redução de R\$ 100 bilhões no custo do sistema de energia elétrica do país. A Frenlogi acredita que os consumidores brasileiros merecem uma energia elétrica sustentável e barata. Essa é uma condição básica para reduzir gastos de famílias e empresas, gerar empregos e proteger o meio ambiente.

Fonte: Rafael Oliveira, analista de comunicação do Instituto Brasil Logística e da Frenlogi, com informações da Agência Senado.

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

Data: 23/05/2022

GOVERNO REPASSA R\$ 7,7 BILHÕES DO PRÉ-SAL PARA ESTADOS E MUNICÍPIOS

Informação: Santaportal (23 de maio de 2022)

O governo federal, por meio do Banco do Brasil, vai repassar R\$ 7,7 bilhões para todos os estados, para o Distrito Federal e 5.569 municípios do valor relativo a arrecadação dos bônus de assinatura do leilão dos excedentes para exploração do petróleo e gás natural da cessão onerosa dos campos de Sépia e Atapu, no pré-sal, de acordo com informações do Ministério de Minas e Energia.

O valor será pago até a próxima terça-feira (24). O leilão foi realizado pela Agência Nacional de Petróleo (ANP), em dezembro de 2021 e rendeu bônus de assinatura total de R\$ 11,1 bilhões. Segundo o ministério, os investimentos previstos são de 204 bilhões.

Desde 2019, oito leilões de petróleo e gás natural garantiram investimento de R\$ 800 bilhões, com expectativa de criação de mais de 500 mil empregos.

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

Data: 23/05/2022

CNA DIZ QUE DECRETO SOBRE MERCADO DE CARBONO É POSITIVO PARA O SETOR AGROPECUÁRIO

Fonte: Broadcast Agro (23 de maio de 2022)

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) avaliou que o Decreto 11.075/22, que cria os mecanismos para a criação do mercado de carbono brasileiro, é “passo importante para a efetivação desse segmento”. O texto com as diretrizes para a regulação deste mercado foi publicado hoje no Diário Oficial da União (DOU). Em nota, o presidente da Comissão Nacional de Meio Ambiente da entidade e da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado do Amazonas (Faea), Muni Lourenço, disse que o Brasil tem um grande ativo florestal e ambiental e precisa gerar receita com os créditos de carbono.

A CNA diz ter contribuído na elaboração do texto do decreto. Segundo o coordenador de Sustentabilidade da CNA, Nelson Ananias Filho, o texto buscou um melhor termo para o mercado de carbono brasileiro que trouxesse vantagens para o agro e cumprisse o papel de incentivar a produção cada vez menos emissora.

“A atividade agropecuária brasileira entra com grande potencial de acessar o mercado de carbono desde que as regras sejam compatíveis com o setor.”

De acordo com Filho, o documento vai regular duas ações principais, que são os acordos setoriais, responsáveis pelas ações de cada setor para que o País atinja a Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC), que é o compromisso do Brasil na Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP). “Cada setor da economia terá a oportunidade de trabalhar e propor ações até onde é economicamente viável criar uma demanda de mercado de carbono interno”, disse na nota.

Outra ação é a criação do sistema nacional de redução de emissões, plataforma onde os créditos de carbono poderão ser registrados, certificados e negociados.

“Conseguimos que o setor agropecuário fosse entendido como um setor que tem peculiaridades e grande potencial dentro do mercado de carbono. Com isso, entendemos que o decreto foi importante para dar start a esse mercado, que ainda precisa ser bastante estudado, mas que a princípio é positivo para o setor.”

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

Data: 23/05/2022

PORTO DO RIO DE JANEIRO RETOMA OPERAÇÕES EM NAVIO DE 'BREAK BULK' COM CAFÉ

Informação: Agência Porto (23 de maio de 2022)

A operação de um navio de 'break bulk' com café, que aconteceu no fim do mês de abril, marcou o retorno dessa modalidade no transporte de café pelo Porto do Rio de Janeiro, administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). O embarque de 6.500 toneladas de café, acondicionadas em 'big bags', foi realizado com sucesso e a mercadoria teve como destino a Europa. A UNSLOG foi o operador logístico que negociou com o terminal de contêineres ICTSI Rio para trazer esta operação para o Rio de Janeiro.

Nesta modalidade, diferentemente de contêineres, é possível armazenar a carga individualmente no porão do navio.

"A carga containerizada é, atualmente, o padrão logístico para o transporte de café, mas o 'break bulk' ajuda a superar a escassez de contêineres e a consequente alta global no preço", explica o superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima.

Saiba mais – Os navios de 'break bulk' (carga solta) são versáteis, transportam diferentes tipos de mercadorias e seu design facilita as operações de embarque e desembarque. Essa modalidade de transporte marítimo é menos burocrática que o transporte por contêiner, mas demanda mais tempo e mais mão de obra, devido ao processo menos automatizado.

O 'break bulk' estava em desuso pelo setor cafeeiro desde a década de 80, mas com a problemática da escassez mundial de contêineres, as empresas exportadoras de café voltaram a adotar a modalidade como estratégia para auxiliar na estabilização do fluxo logístico internacional, gerando uma volta ao passado nos portos brasileiros.

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

Data: 23/05/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

DIESEL PODE FICAR MAIS CARO EM 12 ESTADOS, COMO RJ E SP, COM NOVA LEI DO ICMS, DIZ ESTUDO DE DEPUTADO

Medida que pode ser votada na terça-feira reduziria arrecadação dos estados em R\$ 20,5 bilhões somente com mudanças no tributo de combustíveis, diz o autor do projeto na Câmara

Por Fernanda Trisotto — Brasília



Estados podem perder R\$ 20,5 bilhões com redução do ICMS sobre combustíveis — Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

Limitar a cobrança de ICMS dos combustíveis a 17% pode reduzir a arrecadação dos estados em R\$ 20,5 bilhões por ano, de acordo com cálculos do Instituto Combustível Legal para o autor da proposta, o deputado Danilo Forte (União-CE). Mas padronizar a alíquota em todos os estados pode gerar aumento de preço em

alguns casos, como é o caso do diesel no Rio e em São Paulo, onde também haveria alta no preço do etanol.



Para a gasolina, haveria redução das alíquotas em todos os estados – só isso impactaria os cofres estaduais em R\$ 27,2 bilhões no ano. A maior alíquota é a cobrada pelo Rio de Janeiro, de 34%. Com a redução para 17%, haveria uma diminuição de R\$ 1,15 na bomba.

Em contrapartida, fixar a alíquota em 17% para o diesel significaria aumentar o tributo em 12 estados, o que implicaria em elevação de arrecadação de R\$ 7,3 bilhões por ano. No Rio de Janeiro, o custo do diesel subiria com a possível elevação da alíquota de 12% para 17%. O impacto para o consumidor foi estimado em mais R\$ 0,25.

O mesmo ocorreria em São Paulo. A atual alíquota do diesel é de 13,3%. Se fosse elevada para 17%, o impacto na bomba seria de R\$ 0,18. O estado também sofreria com a elevação da alíquota do etanol – também de 13,3% para 17%. No caso do álcool, só Minas Gerais também teria alta na alíquota. O impacto global para os estados seria de redução de R\$ 594,4 milhões anuais.

Votação na Câmara

A proposta, que deve ser votada na Câmara nesta terça-feira, torna esses serviços essenciais, por isso estabelece um teto para a alíquota do principal tributo dos estados. Originalmente o texto prevê que o ICMS de 17% seja a alíquota máxima para combustíveis, energia elétrica, telecomunicações e transporte coletivo. Mas os parlamentares estão trabalhando para restringir a abrangência da proposta e limitar aos problemas estruturais que são considerados mais graves: o preço dos combustíveis e da conta de luz.

— Os estados estão com sobra de caixa e a população aflita. Quem paga a conta da inflação são os pobres e assalariados. Do ponto de vista estruturante, essa é a melhor saída, porque sinaliza resolução de longo prazo e combate guerra fiscal — defende Forte.

O deputado diz que está discutindo com o relator do texto, Elmar Nascimento (União-BA), alterações na proposta para focar apenas em combustíveis e energia. Na avaliação dele, a simplificação vai aumentar a aceitação ao projeto, que enfrenta resistências no Senado.

O ataque ao ICMS é mais um capítulo na queda de braço entre o Executivo federal e os governadores. Como o GLOBO mostrou, os repasses da União aos estados engordaram os caixas, também beneficiados pelo aumento da arrecadação e, com R\$ 320 bilhões disponíveis, a cobiça do governo federal sobre esses recursos está crescendo.

Prova disso são as medidas pensadas para aliviar o bolso do consumidor, mas passando o chapéu alheio, como a articulação para a redução do principal tributo estadual. Essa diminuição ajudaria a frear a inflação, o que prejudica a popularidade de Jair Bolsonaro em ano de eleição. Por outro lado, provocaria um impacto brutal nas contas estaduais, que perderiam entre R\$ 70 bilhões e R\$ 100 bilhões por ano, de acordo com cálculos de governos locais, em caráter reservado.

A articulação para avanço do texto é comandada pelo presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). Mas há resistências no Senado: Rodrigo Pacheco (PSD-MG), presidente do Congresso, ainda não está convencido de que essa é a melhor opção.

Na última sexta, ele se encontrou com o ministro da Economia, Paulo Guedes, e trataram do assunto. Essa proposta agrada a equipe econômica, e o governo vem buscando a uniformização das alíquotas dos combustíveis desde o ano passado, quando a Advocacia Geral da União (AGU) acionou o Supremo Tribunal Federal (STF) para que o Congresso votasse uma regulamentação nesse sentido.

A ação foi extinta após a aprovação da lei que determinava a uniformização da alíquota dos combustíveis. Mas a aplicação da norma pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) provocou novos questionamentos do governo junto ao Supremo.

Menos R\$ 20,5 bilhões

A uniformização da alíquota de ICMS para os combustíveis diminuiria a arrecadação dos estados em R\$ 20,5 bilhões, de acordo com cálculos do Instituto Combustível Legal, que conta com apoio de empresas representativas do setor, como Braskem, Ipiranga, Petrobras, Raízen e Vibra.

Segundo esse levantamento, caso a proposta seja aprovada, o preço da gasolina na bomba vai diminuir em todos os estados, já que as alíquotas variam entre 25% e 34%.

No caso do diesel, o preço só vai cair em nove estados. É porque outros seis já aplicam alíquotas de 17%. E nos outros 12 estados, há risco de o preço do diesel subir, porque a alíquota do ICMS é menor que os 17%. Esse é o caso do Rio de Janeiro, que hoje tributa o combustível em 13,3%.

Já o etanol terá redução em todos os estados, com exceção de Minas Gerais e São Paulo, que atualmente adotam alíquotas inferiores a 17%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/05/2022

FURNAS CONVOCA ASSEMBLEIA PARA APROVAR APORTE NA SANTO ANTÔNIO ENERGIA

Reunião, marcada para 30 de maio, será com donos de títulos da dívida da empresa. Assumir o controle da hidrelétrica é uma das opções possíveis

Por Glauce Cavalcanti — Rio de Janeiro



A Santo Antônio Energia, que opera a usina hidrelétrica no Rio Madeira (RO), pode passar para o controle de Furnas/Eletrobras: usina precisa de aporte de R\$ 1,58 bi para arcar com processo de arbitragem — Foto: Edilson Dantas

Furnas publicou edital de convocação para assembleia geral de debenturistas para o próximo dia 30 de maio com o objetivo de obter aval para fazer um aporte na Santo Antônio Energia, consequentemente ampliando a participação que a subsidiária da Eletrobras detém na usina no Madeira, em Rondônia, podendo inclusive obter o

controle.

O alvo do chamado são debenturistas da primeira emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, com contrato de novembro de 2019. Em convocação publicada no jornal O GLOBO deste domingo, Furnas explica que o aumento pode representar um valor superior a 5% do Ebitda ajustado registrado pela companhia em 2021.

O Ebitda — indicador de geração de caixa pela companhia — de Furnas no ano passado foi de R\$ 6,8 bilhões. Uma fatia superior a 5% desse montante representaria mais de R\$ 340 milhões.

A convocação vem na sequência à aprovação pelos acionistas da Madeira Energia (Mesa), controladora da Santo Antônio Energia, que cuida da operação da usina de mesmo nome no Rio Madeira, no último dia 29 de abril. Por unanimidade, os sócios da Mesa — Furnas, Caixa, Odebrecht, Andrade Gutierrez e Cemig — aprovaram um aumento de capital de até R\$ 1,58 bilhão para quitar o pagamento de uma decisão arbitral desfavorável à Santo Antônio Energia.

“O eventual aumento de capital pela Emissora na MESA destina-se a viabilizar que a MESA aumente o capital social detido na Santo Antônio Energia, conforme Comunicado ao Mercado publicado pela SAE em 29 de abril de 2022”, diz o edital de convocação para a assembleia de debenturistas. “Se aprovado, Furnas propõe que o pagamento seja feito em até dez dias úteis



após a assembleia a todos os debenturistas, em termos e condições que serão divulgados até a assembleia geral de debenturistas”, complementa.

Esse prazo segue o cronograma divulgado pela Santo Antônio Energia de 30 dias após a aprovação do aumento de capital em assembleia para que os sócios decidam sobre a subscrição e integralização desse aporte.

Furnas detém 43% de participação na Mesa e, segundo comentários no mercado, arrisca ser a única a fazer o aporte necessário ao aumento de capital, o que poderia elevar a companhia ao posto de controladora da Santo Antônio Energia, colocando uma empresa com R\$ 19 bilhões em dívidas sob o chapéu da Eletrobras às vésperas do processo de capitalização da estatal de energia.

A Cemig, segundo o próprio presidente da Eletrobras, Rodrigo Limp, é a única empresa dentre os sócios que já se pronunciou formalmente sobre não acompanhar o aporte na Santo Antônio Energia.

Ao divulgar o balanço do quatro trimestre e de 2021 como um todo, Furnas já fez uma provisão no valor de perto de R\$ 730 milhões, referente a sua participação no capital da Santo Antônio Energia. No relatório financeiro, contudo, a subsidiária da Eletrobras já reconhecia a possibilidade de assumir o ativo: “O aumento de capital proposto tem como objetivo cobrir os custos de sentença arbitral, sendo que o aporte se dará em até 30 dias, a depender da configuração do aporte que será efetuado pelos sócios, Furnas poderá obter o controle indireto da investida MESA.”

Limp, em teleconferência com analistas para comentar os resultados da Eletrobras no primeiro trimestre deste ano, afirmou que Furnas avalia todos os cenários possíveis relacionados à Santo Antônio. Questionado sobre o alto endividamento da empresa de Rondônia, frisou que, se houver consolidação, a estatal tem uma relação entre sua dívida líquida e seu Ebitda de uma vez, mas poderia ampliar isso a até 2,5 vezes.

Elvira Cavalcanti, diretora Financeira e de Relações com Investidores da Eletrobras, frisou que se Santo Antônio acabar absorvida pela companhia, levará a dívida com ela, mas também o Ebitda.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/05/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO REDUZ EM 10% IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE ARROZ, FEIJÃO E OUTROS PRODUTOS

Medida busca reduzir o custo de importação dos produtos e o efeito sobre a inflação no País

Por Lorena Rodrigues e Antonio Temóteo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Ministério da Economia anunciou nesta segunda-feira, 23, uma nova redução de 10% de alíquotas do Imposto de Importação, como antecipou o Estadão/Broadcast. Segundo a pasta, a medida reduz os tributos de bens como feijão, carne, massas, biscoitos, arroz, materiais de construção e tem validade até 31 de dezembro de 2023.

“A medida abrange 6.195 códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul para reduzir impactos decorrentes da pandemia e do conflito na Ucrânia sobre o custo de vida da população e preços de insumos do setor produtivo”, informou o Ministério da Economia, em nota.

A nova redução foi aprovada em reunião do Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex). Segundo o governo, a medida deve contribuir para baratear quase todos os bens importados. Mais de 87% dos códigos tarifários tiveram a alíquota reduzida para 0% ou reduzida em um total de 20%.

O secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Lucas Ferraz, afirmou que a redução deve diminuir a inflação em 0,5 ponto percentual em um cenário conservador. Segundo ele, essa queda pode chegar a até 1 ponto percentual. Segundo Ferraz, o objetivo da medida é gerar um “choque de oferta que amenize a dinâmica inflacionária”.



Porto de Santos; Para o governo, o corte no imposto de importação deve contribuir para baratear os bens importados Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Em novembro do ano passado, os ministérios da Economia e das Relações Exteriores já haviam anunciado a redução em 10% das alíquotas de 87% dos bens da pauta comercial, mantendo de fora produtos como automóveis e sucroalcooleiros, que já têm um tratamento diferenciado pelo bloco.

No início de abril, o Estadão/Broadcast antecipou que o governo brasileiro estudava uma nova redução nas taxas de importação cobradas pelo País mesmo sem ter o aval do Mercosul.

A diminuição anunciada no ano passado tinha validade até o fim deste ano. Com o anúncio de hoje, o governo decidiu estender o prazo por um ano, até 31 de dezembro de 2023.

O secretário Lucas Ferraz estimou que as reduções do Imposto de Importação podem impactar positivamente o Produto Interno Bruto (PIB) em R\$ 533 bilhões até 2040. Ele ainda afirmou que o impacto nos investimentos pode chegar a R\$ 376 bilhões e o crescimento da corrente de comércio pode pegar a R\$ 1,4 trilhão, no mesmo período. “Estimamos uma renúncia fiscal de R\$ 3,7 bilhões com a medida, que não exige compensação”, disse.

Pelas regras do Mercosul, a Tarifa Externa Comum (TEC) cobrada na compra de produtos de fora do bloco só pode ser alterada em comum acordo pelos quatro países do bloco – Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. Assim como no ano passado, no entanto, o governo brasileiro deve recorrer a um dispositivo que permite a adoção de medidas voltadas à “proteção da vida e da saúde das pessoas”.

Em novembro, o governo brasileiro afirmou que, com a pandemia do coronavírus, houve alta de preços que poderia ser minimizada com um “choque de importação”. Agora, com os preços aumentando ainda mais, especialmente em meio ao conflito no Leste Europeu, uma nova redução temporária nas tarifas entrou no radar por causa da necessidade de combater a inflação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/05/2022

SUBSIDIÁRIA DA COSAN, MOOVE COMPRA A AMERICANA PETROCHOICE POR US\$ 479 MI

Entre as marcas de lubrificantes distribuídas pela companhia nos EUA está a Mobil
Por Amélia Alves, O Estado de S.Paulo

A Cosan anunciou nesta segunda-feira, 23, por meio de sua subsidiária Moove, a compra da PetroChoice, controlada pela Stryker Topco, em um acordo com valor total de US\$ 479 milhões. A PetroChoice é uma distribuidora e comercializadora de lubrificantes da marca Mobil nos Estados Unidos. O negócio vende anualmente cerca de 240 milhões de litros de lubrificantes e possui

ativos em 25 Estados americanos, sendo duas plantas de mistura de lubrificantes e mais de 50 centros de distribuição.



Vagão da Rumo Logística, da Cosan; empresa comprou Stryker, marca por trás dos lubrificantes Mobil Foto: Rumo

A Moove, além de atuar no Brasil, é responsável pela distribuição de óleos lubrificantes em países da América do Sul, Europa e Estados Unidos. Possui também uma unidade produtiva na Inglaterra, onde produz e comercializa lubrificantes e especialidades para diversos países da Europa e da Ásia.

"Este movimento é aderente ao plano de longo prazo da Moove e à estratégia de alocação de capital da Cosan, focados na geração de valor para seus acionistas e demais stakeholders (acionistas) ao replicar seu modelo de negócios para outras geografias", afirma Ricardo Lewin, diretor vice-presidente financeiro e de relações com investidores da Cosan, no fato relevante enviado a Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/05/2022

BRASIL E CHINA SE COMPROMETEM A AMPLIAR COMÉRCIO NO LONGO PRAZO

Compromisso foi firmado em encontro da Cosban, comissão bilateral que reúne os dois países, e serve como uma carta de intenções

Por Eduardo Gayer, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Por meio da VI Sessão Plenária da Comissão Sino-brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação (Cosban), ocorrida nesta segunda-feira, 23, com a participação do vice-presidente Hamilton Mourão, Brasil e China manifestaram a disposição de ampliar a pauta comercial entre as partes no longo prazo.



A Cosban é o principal mecanismo bilateral entre Brasil e China e sempre liderada pelos vice-presidentes de parte a parte. O encontro de hoje, o único desde 2019, aconteceu de modo virtual devido à política de covid zero adotada por Pequim.

Hamilton Mourão após a VI Sessão Plenária da Cosban; Mourão reconheceu que ataques de integrantes do governo à China podem causar ruídos na relação com o país. Foto: Wilton Junior/Estadão

No encontro foram lançados um Plano Estratégico com diretrizes para balizar as relações bilaterais entre 2022 e 2031; e um Plano Executivo, com as medidas voltadas até 2026 em áreas como política, economia e ciência e tecnologia.

"As partes buscarão ativamente expandir quantitativa e qualitativamente seus fluxos bilaterais de comércio, buscando a diversificação, de lado a lado, dos produtos e serviços comercializados, incluindo a promoção das exportações de produtos e serviços com maior valor agregado", informa o Plano Estratégico. "Para garantir a fluidez de seu intercâmbio comercial, as Partes incentivarão a adoção de trâmites aduaneiros", acrescenta, sem explicar como isso aconteceria na prática.

De acordo com o mesmo documento, Brasil e China vão trabalhar para assegurar a estabilidade do comércio agrícola, considerando a importância desse setor para a segurança alimentar. "Envidarão esforços para promover a exportação de bens agrícolas e de origem animal



produzidos de maneira sustentável e respeitando os melhores padrões de sanidade e inocuidade", destaca o plano.

Já o Plano Executivo, com metas mais imediatas, fala em "aprimorar a cooperação em requisitos sanitários e fitossanitários, intensificar a colaboração estratégica voltada ao fornecimento de alimentos de qualidade às populações de ambas as partes" e "cooperar na promoção das melhores práticas e diretrizes internacionais".

Mourão reconhece atritos com a China

Após participar de reunião da VI Sessão Plenária da Cosban, o vice-presidente Hamilton Mourão (Republicanos) reconheceu que os ataques de integrantes do governo à China podem causar ruídos na relação com o principal parceiro comercial do País. Por outro lado, o general minimizou os impactos das declarações: "isso faz parte".

"A questão do nosso relacionamento do Brasil e China é um relacionamento que vem se desenvolvendo no mais alto nível. De vez em quando sai algum ruído. Isso faz parte", declarou o vice-presidente em coletiva de imprensa.

O envio de insumos para a produção de vacinas contra a covid-19 ao Brasil no auge da pandemia foi atrasado após ataques do próprio presidente Jair Bolsonaro (PL) à China. O chefe do Executivo, seus filhos e apoiadores mais próximos chegaram a culpar o país asiático pelo surgimento do novo coronavírus, o que gerou reação em Pequim.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/05/2022*

PETROBRAS CONFIRMA REDUÇÃO DE GÁS NATURAL DA BOLÍVIA E DIZ QUE TERÁ AUMENTAR IMPORTAÇÃO

Estatal afirmou que vem recebendo volume 30% menor do que o previsto em contrato com a boliviana YPFB
Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - A Petrobras terá que importar mais gás natural liquefeito (GNL) em meio à disparada do preço no mercado internacional. Nesta segunda-feira, 23, a estatal confirmou que a boliviana Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) cortou em 30% o fornecimento do insumo, ou cerca de seis milhões de metros cúbicos por dia. A queda reduz o alívio sentido pela Petrobras no primeiro trimestre do ano, quando comemorou a redução de importação de GNL, e consequente queda nos custos, com o fim do uso intensivo das usinas termelétricas no País.

"Tal redução da ordem de 30% não estava prevista e implica a necessidade de importação de volumes adicionais de Gás Natural Liquefeito (GNL) para atendimento aos compromissos de fornecimento da Petrobras", explicou a Petrobras em nota.

Segundo a Petrobras, a YPFB ainda não explicou o motivo do corte. A petroleira brasileira informou que estão sendo tomadas todas as medidas cabíveis para que a YPFB cumpra o contrato que mantém com a empresa. Segundo fontes próximas ao assunto, o corte foi motivado pelo início do fornecimento de gás da Bolívia para a Argentina por preços melhores do que os praticados pela Petrobras.

A estatal brasileira assinou um novo contrato com a estatal boliviana em março de 2020, quando abriu mão de 10 milhões de metros cúbicos diários de gás para serem negociados com outras empresas no Brasil. A decisão se deveu à abertura do mercado brasileiro de gás, viabilizado pela Nova Lei do Gás, aprovada pelo Congresso Nacional em 2021. A renegociação do contrato fez parte de um acordo fechado pela Petrobras com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para quebra do monopólio do setor de gás, em julho de 2019.



Segundo comunicado, a Petrobras está recebendo recebendo, em maio, 30% a menos de volumes de Gás Natural Liquefeito (GNL) previstos no contrato firmado com a boliviana YPFB
Foto: Paulo Whitaker/Reuters - 01/07/2017

Pelo novo contrato, assinado com a YPFB, os 30 milhões de metros cúbicos diários que eram fornecidos desde 1999, pelo gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol), caíram para 20 milhões de metros cúbicos. Com o novo corte feito pela YPFB, estão sendo entregues apenas 14 milhões de metros cúbicos por dia à Petrobras.

De acordo com o especialista em energia Luís Fernando Panelli, ex-secretário-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), com a guerra entre a Rússia e a Ucrânia o preço do GNL disparou no mercado internacional. Se na pandemia o milhão de BTU (medida usada na comercialização do insumo) era negociado a US\$ 5, nesta segunda-feira o preço girava em torno dos US\$ 27 o milhão de BTU, depois de já ter batido US\$ 34.

O alto preço do GNL reflete a grande demanda pelo insumo após cortes de fornecimento pela Rússia a alguns países europeus, ao mesmo tempo em que a oferta está restrita. No primeiro trimestre do ano, a Petrobras teve lucro recorde para o trimestre de R\$ 44,5 bilhões. Entre os pontos positivos apontados para o resultado estava a redução de compra de GNL para atender as usinas termelétricas do País, que bateram recorde de geração de energia no ano passado, por causa da pior crise hídrica dos últimos 91 anos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/05/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

ANTT QUER RETOMAR ANÁLISE DE PROJETOS DE FERROVIAS

As primeiras autorizações foram aceitas na vigência da MP 1.065, enviada pelo governo ao Congresso em 2021

Por Rafael Bitencourt e Daniel Rittner — De Brasília



Vitale, diretor-geral da agência: “Estamos tentando enxergar o que realmente precisa ser regulamentado agora” — Foto: Ricardo Botelho/Minfra

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pretende regulamentar a Lei 14.273/21, em breve, e retomar assim a análise de novos projetos de ferrovias sob o regime de autorização.

As primeiras autorizações foram aceitas na vigência da MP 1.065, medida provisória enviada pelo governo ao Congresso Nacional em agosto de 2021. No fim do ano passado, entretanto, a MP “caducou” – ou seja, perdeu efeito após o estouro do prazo de até 120 dias para sua aprovação.

Os parlamentares preferiram votar um projeto de lei com teor semelhante e que vinha sendo discutido há mais tempo no Legislativo. O projeto, sancionado em dezembro e que resultou na Lei 14.273, exigiu a definição de novos critérios para a análise e liberação de projetos pelo órgão



regulador. Diante das exigências, a ANTT precisou colocar suas avaliações em compasso de espera.

“No período da MP, a gente conseguiu fazer um teste no mercado. A lei trouxe algumas inovações, alguns requisitos a mais. Estamos tentando enxergar o que realmente precisa ser regulamentado agora e o que pode ficar para um segundo momento”, afirmou ao Valor o diretor-geral da agência, Rafael Vitale, que assumiu no ano passado e tem mandato até 2025.

Ele informou que, dos 78 requerimentos de autorização feitos pela iniciativa privada, a ANTT fez a “análise de compatibilidade locacional” – atribuição que lhe foi dada pela MP – de 49 empreendimentos. Desses, 27 projetos tiveram contrato assinado e se transformaram em atos jurídicos perfeitos. Os outros 51 terão que ser avaliados, alguns deles novamente, conforme a regulamentação ainda pendente.

Em vez de fazer a regulamentação toda de uma só vez, ela deverá sair por etapas, de forma “modular”, segundo Vitale, indo dos critérios de viabilidade até os de operação. “A gente está focando em retomar as análises para, somente depois, regulamentar a construção e a operação”, disse.

A nova lei define ainda a modalidade de “chamamento”, que também demandará regulamentação por parte da ANTT. “Na autorização, o investidor encontra uma demanda, uma origem-destino, onde ele quer fazer a ferrovia. No chamamento, é a administração pública que levanta uma bandeira dizendo que existe um trecho ferroviário com viabilidade e que tem interesse de passar ao privado.”

Em recente entrevista ao Valor, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, informou que o megaprojeto da Ferrogrão, ferrovia de 933 quilômetros entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), deverá ser lançado por um chamamento.

Sem fazer previsão para publicação das normas, o diretor-geral afirmou que a agência quer manter em alta o ânimo do mercado, que deu uma resposta rápida à edição da MP. Outra preocupação da ANTT é com o rigor da avaliação dos projetos. “Estamos indo com cautela porque há algumas críticas que poderiam ser ferrovias de ‘papel’”, disse Vitale, em alusão a projetos com porte grandioso e orçamento bilionário, mas tendo à frente empresas com capacidade financeira incompatível, com capital social abaixo de R\$ 1 milhão.

“Buscamos o ponto de equilíbrio, algo que não vá engessar demais e fazer com que só alguns pedidos sejam aceitos, nem flexibilizar excessivamente, ao ponto de muitos projetos não saírem do papel”, acrescentou Vitale, ressaltando que haverá “alguns pré-requisitos” ou “condições que precisam ser comprovadas”, sem tirar a atratividade dos projetos.

O diretor-geral admitiu que a elaboração das normas tem deixado os pedidos de novas ferrovias parados na agência por mais tempo do que gostaria. “Está levando um pouco mais de tempo do que imaginávamos, mas para entregar uma coisa mais madura e alinhada com a expectativa do mercado. O que estamos querendo não é ter milhares de contratos e alguns quilômetros de ferrovias. Queremos alguns contratos, com milhares de quilômetros de ferrovias.”

Engenheiro civil formado pela USP, com especialização em ferrovias, Vitale é um técnico respeitado no setor, que atuou no Ministério da Infraestrutura e na Casa Civil antes de assumir na ANTT.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 23/05/2022

ENAUTA DESISTE DE VENDA DE 50% DO CAMPO DE ATLANTA PARA KAROON ENERGY

Por Valor, Valor — São Paulo

A Enauta Participações informou ao mercado na noite de domingo (22) que informou à Karoon Energy que, em resposta à solicitação de extensão do período de exclusividade para venda de 50% de participação no Campo de Atlanta, que terminaria em 31 de maio de 2022, decidiu não prorrogar as negociações exclusivas.

Em fato relevante, a Enauta informou que a Karoon havia alertado em 21 de maio sobre o término antecipado desse período que agora não será mais estendido.

“Com a execução de todos os grandes contratos houve uma diminuição dos riscos de implantação do Sistema Definitivo (SD) de Atlanta. Além disso, avançaram as atividades para extensão do Sistema de Produção Antecipada (SPA) até 2024. A Companhia entende que esses movimentos, combinados com a valorização do preço do petróleo, aumentaram o potencial de geração de valor do projeto. Dessa forma, a venda de participação, nos termos propostos, não geraria valor para os acionistas”, informou a Enauta no fato relevante.

O Sistema Definitivo, segundo a Enauta, representa hoje a melhor oportunidade de crescimento e de rentabilidade na carteira de projetos da empresa. O Campo de Atlanta é operado pela Enauta, detentora de 100% do ativo.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 23/05/2022

FALTA DE CONTÊINERES AFETA EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE ARROZ

Em abril, volume de embarques diminuiu 62%, segundo a Abiarroz

Por Paulo Santos, Valor — São Paulo



Embarque de arroz — Foto: Fabio Scremin/Appa

As exportações de arroz em casca do Brasil totalizaram 67,7 mil toneladas no mês passado, uma forte queda, de 62,4%, em relação a março, quando os embarques foram de 180 mil toneladas, informou a Associação Brasileira da Indústria do Arroz (Abiarroz), com base em dados do Ministério da Economia.

“Estamos tendo muita dificuldade para escoar o arroz devido à falta de contêineres. Esse problema surgiu com a pandemia de covid-19 e se agravou com o lockdown na China. A paralisação dos portos chineses, principalmente o de Xangai, reduziu fortemente a oferta de contêineres”, diz o diretor de Assuntos Internacionais da Abiarroz, Gustavo Trevisan.

Segundo ele, até mesmo alternativas como o aluguel de espaços nos porões de navios, para enviar o arroz em big bag, embalagem que pode transportar até uma tonelada, não têm atenuado os problemas no escoamento das exportações. “Há uma falta global de contêineres, que estão parados na China. Isso também provocou redução de oferta de navios para transporte nos porões e encareceu o frete marítimo”.

Enquanto as vendas externas encolheram, as importações de arroz deram um salto em abril. As compras brasileiras no mês passado somaram 178,1 mil toneladas, um acréscim de mais de 70 mil toneladas em relação às 106,8 mil toneladas de março deste ano. Segundo Trevisan, isso é resultado da retenção de oferta no campo, igualmente decorrente do câmbio desfavorável.

Ainda conforme a entidade, no primeiro quadrimestre de 2022 (janeiro a abril), as exportações de arroz totalizaram 518,2 mil toneladas, uma elevação de 60,7% em relação às 318,8 mil toneladas embarcadas em igual período de 2021.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 23/05/2022

ASSOCIAÇÃO QUER MEIA ITAIPU DE HIDRELÉTRICAS DE PEQUENO PORTE ATÉ 2031

Associação do setor afirma que são empreendimentos de baixo impacto ambiental e poderiam ser viabilizados fora da região amazônica, como no Sudeste e Sul

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo



Hidrelétricas de pequeno porte — Foto: Divulgação

A Associação Brasileira de Pequenas Centrais Hidrelétricas e Centrais Geradoras Hidrelétricas (ABRAPCH) defende a implantação de 7.000 megawatts (MW) de energia proveniente de pequenas centrais hidrelétricas (PCHs) no Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE - 2031) divulgado Empresa de Pesquisas Energéticas (EPE).

Em equivalências energéticas, o montante é igual à metade da potência da hidrelétrica de Itaipu Binacional (14000 MW), a segunda maior geradora de energia do planeta. Por lei, uma PCH tem até 30 MW de potência, mas novos empreendimentos hídricos têm a resistência de órgãos ambientais pelo impacto ambiental que reservatórios podem causar.

Do modo como está, o documento propõe um acréscimo de 3.300 MW de PCHs, sendo 500 MW em construção e o acréscimo de novos 800 MW até 2026, além de 400 MW anuais a partir de 2027. Nestes quantitativos estão incluídos ainda os 2.000 MW previstos na Lei 14.182 de capitalização da Eletrobrás, a serem contratados em futuros leilões A-5 e A-6.

Para a entidade, o ideal seria um incremento de 3.700 MW além do que está proposto pelo PDE até 2031. Ao todo, seriam 300 MW em 2023, outros 400 MW em 2024, 500 MW em 2025, para 2026 mais 800 MW e 1.000 MW anuais a partir de 2027, além dos 2.000 MW inseridos na privatização da Eletrobras.

A presidente da Abrapch, Alessandra Torres, afirma que são empreendimentos de baixo impacto ambiental e poderiam ser viabilizados no Brasil fora da região amazônica - no Sudeste e Sul. "A gente sugeriu 3700 MW a mais no PDE, totalizando 7000 MW de PCHs, ao invés de 3300 MW, para ter uma maior previsibilidade do nosso setor", diz.

Torres classifica a contratação de PCHs nos últimos leilões como "pífia" por conta da falta de competitividade. Segundo ela, não há uma competição de igualdade entre as fontes, já que as pequenas centrais têm uma carga tributária maior e precisam arcar com os custos de construção de linhões.

"Para outras renováveis [eólica e solar] não se leva em consideração o investimento em linhas de transmissão. A maioria das PCHs estão localizadas no centro de consumo e quem constrói estas linhas é o empreendedor (...). Há uma falta de isonomia tributária para que haja mais competição no leilão", explica a executiva.

O acréscimo proposto pela associação viria de empreendimentos já outorgados, que aguardam licenciamento ambiental para início da obra, e de projetos registrados e aceitos pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Nos cálculos da entidade, para os 7.000 MW, o investimento necessário seria em torno de R\$ 56 bilhões. Contudo, a viabilidade destes empreendimentos passa ainda por entraves nos licenciamentos estaduais, financiamento e venda da energia. A dirigente acredita que é preciso

desmistificar essas pequenas centrais hidrelétricas como causadoras de danos porque são impactos reversíveis, em partes, e que trazem benefícios aos consumidores.

Torres avalia que a crise hídrica ocorrida nos anos de 2020 e 2021 deixou clara a necessidade de novas hidrelétricas e, principalmente, novos reservatórios para o abastecimento da população e a geração de energia limpa no Brasil.

“A crise hídrica gerou reflexões sobre todos os processos do setor, desde a operação de curto prazo até o planejamento da expansão de médio e longo prazo. Os investimentos em pequenas hidrelétricas são fundamentais para a redução das tarifas e eliminação de futuras bandeiras tarifárias, em períodos de seca como a que vivemos nos últimos dois anos”, salienta.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/05/2022

STJ DERRUBA DECISÃO QUE EXIGIA VOLTA DO LICENCIAMENTO DE VEÍCULOS EM PAPEL MOEDA

Presidente da Corte considerou que a liminar impunha lesão à economia pública

Por Valor — São Paulo

O presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Humberto Martins, suspendeu uma liminar do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, com sede em Porto Alegre, que determinava a volta do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) impresso em papel moeda.

Para o ministro, a liminar impunha lesão à economia pública. Isso porque, de acordo com o processo, a substituição do documento digital atualmente adotado pelo papel moeda geraria despesa anual superior a R\$ 603 milhões.

A pedido de entidades representativas dos despachantes do Estado de Santa Catarina, o TRF da 4ª Região invalidou as normas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que instituíram o documento digital e permitiram sua impressão em papel simples pelo próprio dono do carro.

A Resolução 809/2020 do Contran instituiu o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo em meio digital (CRLV-e) para substituir o tradicional documento emitido em papel moeda, todos os anos, pelos Detrans estaduais.



Humberto Martins — Foto: José Cruz / Agência Brasil

Para o presidente do STJ, diante dessa expectativa de custo, convém que o tema seja discutido amplamente e que qualquer mudança só venha a ser implementada após a conclusão definitiva do processo que tramita na Justiça Federal.

Evolução tecnológica

Na liminar contestada perante o STJ, o TRF considerou que os artigos 121 e 131 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dão ao proprietário do veículo a possibilidade de optar pelo documento impresso em papel moeda.

No pedido de suspensão da liminar, a União afirmou que a medida subverte todo o projeto de evolução tecnológica, de segurança e de economicidade que culminou na criação dos sistemas eletrônicos para uso do CRLV-e.

Segundo a União, não cabe ao Judiciário avaliar os critérios de conveniência e de oportunidade para a edição da resolução em debate, tampouco se há mais riscos de falsificações ou adulterações, porque tais questões estariam inseridas no mérito administrativo.

Economia

A liminar concedida pelo tribunal, comentou o presidente do STJ, acaba por desprezar a economia obtida com o avanço tecnológico, gerando custos e atingindo o proveito de todo o investimento feito pelo poder público no novo sistema.

"Não só o que teria que se gastar com a implantação da decisão judicial impugnada caracteriza a lesão, mas também o que já se gastou para o atingimento de nível tecnológico que permita a viabilização do documento em questão por meio digital e, quando muito, impresso em simples papel A4", fundamentou Martins no processo (SLS 3.109).

O ministro lembrou que esse impacto teria efeito cascata, pois, além da necessidade de adaptação por parte da União, todos os Estados e o Distrito Federal, por meio de seus Detrans, teriam que se adequar ao retorno da impressão dos documentos em papel moeda.

Segundo Humberto Martins, sem um debate exaustivo – que deve ocorrer no processo original, até o seu trânsito em julgado –, não se justifica tamanha interferência na organização administrativa do Executivo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/05/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PROJETOS DE EÓLICAS OFFSHORE ENTRAM NO RADAR DE ESTALEIROS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 23 Mai 2022



Arquivo/Divulgação

Percepção é que mercado deve se aquecer em menos de 5 anos e diversificar portfólio dos principais players da construção naval. Setor aguarda definições sobre regras e defende política que aumente competitividade para construção de embarcações de suporte a esse segmento.

O aumento do número de projetos de parques eólicos offshore no Brasil vem cada vez mais despertando a atenção de estaleiros nacionais. A expectativa do setor é que, num horizonte de cinco anos, o segmento esteja aquecido e demandando novas oportunidades para a indústria naval, principalmente para as instalações próximas ao estado onde o estaleiro está localizado. A avaliação dos construtores é que haverá oportunidades para diversificar as atividades, que nos últimos anos sofreram com a escassez de grandes construções e hoje ainda estão muito baseadas em reparos.

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS) enxerga o mercado ainda na fase de prospecção pelos operadores e grandes empresas já com projetos em desenvolvimento. A avaliação, porém, é que ainda existem questões a serem resolvidas, como a conexão das linhas de transmissão de energia, o tipo de base que as torres terão (concreto, flutuadores, jaqueta ou outros) e a comparação entre os custos de instalação onshore versus offshore. A expectativa do EAS é que esses projetos se tornem realidade em menos de cinco anos.

A CEO do EAS, Nicole Terpins, observa que o mercado eólico offshore vem apresentando um relevante progresso nos últimos meses, principalmente com a discussão do projeto de lei 576/2021, que define regras para a exploração e desenvolvimento da geração de energia a partir de fontes offshore. Esse PL atualmente se encontra em discussão na Comissão de Infraestrutura do Senado Federal.



Nicole destacou que o EAS conta uma estrutura fabril capaz de produzir equipamentos tanto para as eólicas onshore quanto para as offshore (torres e estruturas de fundação), com processos de fabricação e pessoal capacitado. Ela acrescentou que a localização do estaleiro com acesso ao mar se torna uma vantagem relevante do ponto de vista logístico, tanto para recebimento de matérias-primas quanto para a expedição de produtos acabados. “Com a grande capacidade de içamento de nossos pórticos Goliath, podemos carregar estas estruturas prontas diretamente de nosso cais para balsas ou embarcações heavy lift”, disse Nicole.

Atualmente existem cerca de 55 projetos (130 GW) em processo de licenciamento ambiental no Ibama. Apesar da maioria estar em fase preliminar, o EAS vem analisando todos os projetos para uma definição mais detalhada sobre as prioridades. A presidente do estaleiro contou que algumas empresas já visitaram as instalações do estaleiro com foco tanto na fabricação das torres como das estruturas de base para essas estruturas. “Os próximos passos que esperamos serão a realização de leilões específicos para a fonte offshore, detalhamento sobre o uso de bens da União, mediante outorgas e o alinhamento com um futuro marco legal para o hidrogênio verde”, analisou Nicole.

A direção do EAS acredita que as atividades relacionadas ao offshore, entre elas o descomissionamento de plataformas, podem naturalmente crescer, juntamente com os demais produtos e serviços do estaleiro, por não concorrerem diretamente com a capacidade de fabricação disponível. “Essa diversificação pode ser positiva para manter uma estabilidade da ocupação fabril ao longo dos anos, por conta de eventuais sazonalidades dos ramos de negócio”, explicou Nicole.

A leitura, num primeiro momento, é que ainda serão realizados leilões específicos pelo governo e que os agentes ainda buscarão baratear o custo da geração e dos equipamentos para esses projetos. As instalações eólicas offshore hoje podem ter torres maiores que os empreendimentos em terra, porém existem requisitos que podem encarecer o custo do projeto e da energia. A avaliação é que usinas mais próximas da costa, por exemplo, facilitam a ligação com mercados consumidores.

O diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila, observa que o Rio Grande do Sul possui capacidade em áreas de profundidade de até 50 metros, segundo alguns estudos e o Plano Nacional de Energia. Ávila contou que a Ecovix olha para oportunidades de construção e logística das estruturas para os parques offshore, assim como para atuar como uma base de apoio à operação e à manutenção desses ativos. O Estaleiro Rio Grande (RS) recebeu visitas de empresas interessadas, mas a Ecovix acredita que a demanda deva se materializar entre 2023 e 2024.

Ele adiantou que o perfil dos interessados é de players internacionais da área de energia que estão licenciando e desenvolvendo esses parques, ou que tenham projetos no estado. A empresa vê competitividade do ERG principalmente em projetos no Rio Grande do Sul por causa da proximidade. Ele acredita que esse segmento abra o campo para estaleiros de outras regiões, como o EAS (PE) e o Enseada (BA), no Nordeste. “Não tem volta. Esse mercado vai se desenvolver pela necessidade de energia limpa”, comentou.

Ávila ressaltou que, assim como a região Nordeste, os estados do Sul têm grande potencial de projetos de parques eólicos no mar, o que torna esse mercado bastante promissor. Apesar de existirem empresas especializadas em outros mercados, como Europa e Ásia, Ávila identifica possíveis demandas para novas embarcações e para construção e montagem das torres. A fundação delas, dependendo dos estudos sobre solo, poderá ser executada em diferentes tipos de bases.

O diretor operacional da Ecovix observa que as embarcações que apoiam a construção e a montagem dos parques são de porte relativamente grande e que não existem muitas disponíveis no mundo atualmente. Ele contou que ouviu de um player desse mercado que a construção de

torres está com poucas janelas, o que, numa primeira análise, poderia representar uma demanda para utilização de embarcações desse tipo. Um dos parques que pediram licença ao Ibama, citou, prevê a instalação de 480 turbinas, cuja instalação em águas rasas deverá precisar de grandes embarcações e guindastes.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) também informou que mantém conversas com players para entender de que forma o setor pode aproveitar suas instalações para atender projetos para geração de energia a partir dos ventos no mar, desde as estruturas das torres até a construção de embarcações de apoio a esse segmento. Uma das possíveis demandas são embarcações para lançamento de linhas para interligar as torres no mar ao continente e embarcações para levar essas grandes estruturas para o alto-mar.

O vice-presidente executivo do Sinaval, Sérgio Bacci, considera que pode ser um caminho para novos negócios na indústria naval, porém é preciso garantir uma política pública e condições competitivas para que os estaleiros reúnam condições para competir por projetos, principalmente em relação aos custos para embarcações de suporte aos parques. “Os otimistas dizem, com base no estudo da EPE (Empresa de Pesquisa Energética) que fala das demandas (‘road map’ eólicas offshore), que é possível ter uma demanda grande de embarcações de apoio, parecido com o que houve para o petróleo. Precisamos garantir que isso seja feito no Brasil”, ponderou Bacci.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/05/2022

ARTIGO - CONTEXTO DO DESCOMISSIONAMENTO NA EUROPA HOJE

Por Ronald Carreteiro OPINIÃO 23 Mai 2022



A guerra na Ucrânia está influenciando nas atividades de descomissionamento de plataformas de petróleo e gás. Que efeito isso está tendo no descomissionamento planejado?

A Associação de Portos Offshore de Amsterdã (AYOP) perguntou a participantes do mercado. "A ideia de que nossas plataformas holandesas eram supérfluas, está sendo revisada. Tudo o que você coloca no mar tem que ser limpo. Os produtores de petróleo e gás sabem que terão que

desmantelar suas antigas plataformas no Mar do Norte quando não tiverem mais valor econômico”.

O descomissionamento estava no planejamento de tarefas por anos, entretanto, a guerra na Ucrânia o levou para um adiamento. Porque se ainda houver um pouco de petróleo ou gás no campo, reiniciar a plataforma nesses tempos de preços de petróleo sem precedentes, pode ser interessante.

Esta é a conclusão tirada, após análise sobre o impacto da guerra na Ucrânia no descomissionamento/desmantelamento das plataformas existentes. A AYOP falou com seus membros: BK Ingenieurs, Seafox, Boskalis Offshore & HeavyLifting e Port of Amsterdam, e eles estão aguardando para ver que efeito esta situação terá no mercado de transição energética, bem como impacto no descomissionamento e desmantelamento/reciclagem de plataformas

O contexto é de aguardar os acontecimentos

Neste momento, temos que olhar para o cronograma de descomissionamento dos produtores de petróleo e gás sob uma ótica diferente”, diz Michael Tetteroo, diretor de atividades comerciais na Europa da Seafox. “Durante anos, foi previsto um pico no número de projetos de descomissionamento no Mar do Norte. Mas tudo isso está sendo reorganizado”

Michael está se referindo aos produtores que estão atrasando o descomissionamento de plataformas devido aos altos preços atuais do petróleo “Ouvimos de nossos operadores que o

próximo ano será diferente. Muitas plataformas ainda estão produzindo. Ou plataformas que antes eram colocadas em fundeio, agora estão sendo reiniciadas, desde que os poços ainda estejam operacionais”. Grandes investimentos estão sendo planejados e disponibilizados para esta atividade para o segundo semestre deste ano e para 2023.

O campo geopolítico deverá ser alterado por esta guerra.

Há uma estratégia em curso de ninguém querer depender do gás russo, e acho que isso está claro. A situação atual pode ser um impulso perfeito para a transição energética. Mas a realidade é que isso não acontecerá em um período de 10 a 20 anos, pois ainda precisaremos de petróleo e gás por um longo período.

Tarefas adiadas

O Porto de Amsterdã também está sendo impactado com as consequências da guerra na Ucrânia, afirmou o gerente comercial de offshore Allard Klinkers. “Desde 17 de abril, o porto está fechado ao transporte russo, com exceção de navios que transportam bens essenciais. Isso foi decidido pela União Europeia”.

O Porto de Amsterdã desempenha principalmente um papel facilitador no mercado, uma vez que as empresas que descomissionam plataformas trabalham em um raio de 20 quilômetros do porto. Atualmente, estas tarefas estão sendo adiadas.

Devido ao aumento dos preços do petróleo, os produtores têm muito recursos no banco, mas não pretendem gastá-los imediatamente; pois preferem ver quais investimentos podem trazer retorno mais imediato e quais serão os recursos a serem investidos em energias renováveis.

Além dos preços do petróleo, os preços do aço também estão elevados. Como muito aço reutilizável é liberado quando uma plataforma é desmantelada e reciclada, isso seria um incentivo para as empresas acelerarem seus planos. Em paralelo, leva um ano para preparar uma plataforma para ser descomissionada, desmantelada e reciclada, e não se pode colocar esse aço no mercado de imediato.



Este contexto deverá acelerar a transição energética, pois ficou muito claro o que significa ser dependente de um único fornecedor, como é o caso da Europa.

220523-ronald-carreteiro-sobena-descomissionamento.jpg Eng. Prof. Ronald Carreteiro, M.SC, é CEO da RONA ASSESSORIA e Diretor da Sociedade Brasileira de

Engenharia Naval (Sobena)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2022

LOGÍSTICA DE GRÃOS - AGENTES APONTAM DIVERSIFICAÇÃO DA MATRIZ PARA REDUÇÃO DE CUSTOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 23 Mai 2022



O aumento progressivo do consumo de grãos e novos mercados para as exportações brasileiras do agronegócio reforçam a necessidade de reduzir custos e dar mais competitividade aos produtos nacionais. Apesar do contexto econômico e geopolítico ainda muito incerto em 2022, produtores e agentes setoriais acreditam que novos projetos de terminais portuários e de acessos terrestres vão se concretizar nos próximos anos para garantir o escoamento da carga. Outra expectativa é que parte das solicitações de autorizações de trechos ferroviários ajude

a diversificar a matriz brasileira de transportes, conectando regiões produtoras com potencial de crescimento, como o Arco Norte e o chamado Matopiba, área que abrange Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) observa que existem muitos projetos relacionados à logística de grãos em andamento. Somente no Arco Norte, existem projetos para movimentação de grãos em Itacoatiara (AM), Barcarena (PA) e Aratu (BA). “A capacidade portuária para movimentação de grãos está acompanhando o ritmo da produção brasileira”, avalia o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa.

O executivo considera que não existem tantas preocupações em relação à acessibilidade terrestre no curto prazo, enquanto os portos brasileiros receberem navios Panamax. Acrescenta que muitos dos portos de destino também não estão totalmente preparados para navios de maior porte. O diretor-presidente da ATP pondera que já começa a crescer no mundo a demanda por navios graneleiros maiores para transporte de grãos vegetais. Ele acredita que os armadores possam demandar navios de maior porte, considerando os custos logísticos dos longos percursos da carga entre portos da costa leste sul-americana e da China.

“Com a logística mais cara, é preciso pensar no aumento do custo do navio. Para isso, não estamos muito preparados”, comenta Barbosa. Ele vê portos como Itaquí (MA) já estruturados e outros que ainda precisam melhorar sua infraestrutura. Para o dirigente, os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR) hoje operam bem com navios Panamax, mas terão que se adaptar aos navios com dimensões superiores às atuais.

O diretor da FGV Transportes, Marcus Quintella, observa que as previsões da safra e do PIB este ano enfrentam um clima de indefinição em razão das incertezas do cenário geopolítico e da economia mundial. Além da Guerra entre Rússia e Ucrânia, o cenário inclui custos operacionais elevados e alta dos preços do petróleo e da energia elétrica. Apesar desse contexto, ele frisa que o Brasil ainda carece muito de investimentos mais pesados em infraestrutura de transportes.

Quintella reforça a necessidade dos portos do Arco Norte serem bem estruturados a fim de permitir a movimentação de grandes volumes de cargas e aproveitar a localização para rotas de grandes mercados consumidores, como Estados Unidos e Ásia, passando pelo Canal do Panamá. Ele identifica a existência de problemas logísticos relacionados à falta de pavimentação e às demandas de recuperação de rodovias, como a BR-163, licitada em julho de 2021. O efeito prático dessa concessão, segundo Quintella, não é imediato.

O diretor da FGV Transportes defende a integração correta no país da malha ferroviária. Ele salienta que investimentos da malha de trilhos para transporte de cargas e novas autorizações precisam baratear os custos logísticos nacionais. Quintella acrescenta que existem problemas de infraestrutura muito grandes na área do Matopiba. Ele também observa que existem portos no Arco Norte com profundidades que aceitam calados de navios de porte relevante.

Em relação à navegação interior, Quintella vê um potencial ainda muito pouco explorado, com necessidade de investimentos em dragagem, balizamento e derrocamento para transformar rios navegáveis em hidrovias propriamente ditas. Para Quintella, a bacia Paraná-Tietê atualmente é a que está mais perto disso no Brasil.

A ATP participa de discussões e projetos para melhorar as condições de navegabilidade na Barra Norte do Rio Amazonas, que tem tráfego crescente de grãos e de outras cargas. O aumento do transporte de cargas pela região demandará a necessidade dos operadores utilizarem navios maiores para o transporte de grãos. Barbosa explica que a Barra Norte tinha limitação de 11,5 metros de calado, que passou para 11,7 m recentemente e agora passa por testes para obter autorização para 11,9 m.



Os agentes estimam 13,30 m como patamar para que navios Panamax possam passar totalmente carregados nessa localidade com segurança. A ATP está capitaneando um projeto para um estudo de previsão de maré com objetivo de ajudar a aumentar o calado na região. Na primeira fase, devem ser investidos em torno de R\$ 9,5 milhões no estudo, por meio de aportes do setor privado. Barbosa diz que existem outros projetos complementares ao da ATP, como o da praticagem instalando boias sensoriais na área do arco lamoso.

Barbosa também identifica a necessidade de acessibilidade terrestre a partir de ferrovias para o Arco Norte. Entre os projetos existentes estão a Ferrogrão e os ramais para ajudar na movimentação de grãos, que contam com o modelo de autorizações ferroviárias para atender a projetos de transporte de minério e produtos do agronegócio por trilhos. O diretor-presidente da ATP acrescenta a necessidade da Ferrovia Vitória-Rio (EF-118) para futuramente atender melhor terminais ao longo da costa, como Porto Central (ES), Porto do Açu (RJ) e a Samarco (ES).

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) entende que os principais corredores de exportação brasileiros tenham condições de conviver diante da expansão da produção do agronegócio. O diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, diz que grandes empresas que se posicionaram no Arco Norte são as mesmas que estão presentes nos portos de Paranaguá (PR) e Santos. "O setor de granel é diferente das outras cargas. Normalmente, o dono da carga a granel faz o transporte. Essas empresas têm cooperativas que produzem e elas mesmas fazem o transporte", analisa Silva.

Ele acrescenta que Paranaguá não vai perder cargas cativas para o Arco Norte, que devem continuar a ser exportadas pelos portos da região Sul. Já cargas na faixa acima do chamado paralelo 16 tendem a ser encaminhadas até os portos da região Norte. "Alguma coisa do Centro-Oeste que vem para Santos compete. Os associados ABTP de granéis operam em todas as regiões. Não há preocupação de que haverá fuga de carga", comenta Silva.

O diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, destacou que o leilão da área STS-11, realizado em março, reforça o planejamento da autoridade portuária, que adotou a clusterização e eliminação de áreas que eram pequenas e pouco produtivas. "Aglomeramos, fizemos um cluster e teremos agora um dos principais terminais de movimentação de granéis vegetais do país, com capacidade de 14,5 milhões de toneladas/ano", disse Biral após o resultado do leilão da área STS-11. Biral acrescenta que essa área tem valor de arrendamento de quase R\$ 100 milhões, valor que, quando atingir sua plenitude, será um importante incremento na receita da autoridade portuária.

A Cofco International Brasil apresentou a única proposta e arrematou a área STS-11 nesse leilão. A empresa chinesa da área de alimentos ofertou R\$ 10 milhões de valor de outorga pelo terminal. O Ministério da Infraestrutura prevê investimentos da ordem de R\$ 800 milhões para a área, que terá 61.900 metros quadrados na fase 1 e, a partir da fase 2, passará a 98.001 m². A área, localizada entre os armazéns 12A e 15 da margem direita do Porto de Santos, será um dos maiores terminais portuários do país dedicados a granéis vegetais. Os investimentos abrangem obras em dois berços de atracação – incluindo reforço de cais, dragagem de aprofundamento e aquisição de dois shiploaders, demolição e construção de novos silos e armazéns, infraestrutura ferroviária e recuperação de prédio histórico no local.

A Cofco garantiu o direito de explorar o ativo por 25 anos, prorrogáveis até o limite de 70 anos, conforme critérios do poder concedente. Do total de outorga de R\$ 10 milhões será paga à SPA, 25% do valor serão depositados na homologação do resultado e o restante em mais cinco parcelas anuais. A nova arrendatária pagará outros R\$ 3,7 milhões por mês à SPA a título de arrendamento fixo, pela exploração da área, e R\$ 5,63 por tonelada movimentada referente ao arrendamento variável. O potencial de receita anual arrecadada pela SPA será da ordem de R\$ 100 milhões, considerando as projeções de movimentação.

O diretor de desenvolvimento de negócios e regulação da SPA, Bruno Stupello, acrescenta que o novo contrato representará a maior receita patrimonial da SPA. Stupello chamou a atenção que a área, que estava subutilizada, receberá um player global da envergadura para otimizá-la. Para o mercado, a avaliação é que a Cofco entrou sozinha na disputa por esse lote no leilão de março porque o setor graneleiro de Santos já tem empresas consolidadas, cada uma com cargas próprias, como ADM, Cargill e Dreyfus. Silva, da ABTP, observa que a Cofco já operava nessa região e está mantendo status, podendo agora investir no STS-11.

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) entende que o agronegócio cresce a cada safra com desempenho muito superior à oferta de infraestrutura, que ainda tem muito a ser feito. A assessora técnica da Comissão Nacional de Logística e Infraestrutura da CNA, Elisângela Pereira Lopes, cita a bacia Tietê-Paraná, que ficou paralisada de outubro de 2021 a março deste ano, retomando a navegação com capacidade menor de movimentação. Ela lembra ainda do Rio Tocantins que é navegável apenas metade do ano por conta da necessidade de derrocagem do Pedral do Lourenço. Segundo a especialista, esses fatores geram insegurança jurídica e prejudicam investimentos e a competitividade.

Elisângela acrescenta que o escoamento de produtos ocorre predominantemente pelo modo rodoviário. No transporte de grãos, a utilização de caminhão é da ordem de 85%, o que reforça a necessidade de desenvolvimento da cabotagem e da navegação interior para ganho de competitividade. “Há muito que ser feito quando se fala em crescimento do modo hidroviário. Não tem sido na proporção que o agronegócio tem, especialmente em novas fronteiras agrícolas”, aponta Elisângela.

A CNA vê com bons olhos projetos de ferrovias advindos da lei que permite autorização de linhas férreas. A avaliação é que são mais de 80 pedidos de autorização, mas pode ser que boa parte não tenha viabilidade. Apesar disso, a confederação considera positiva a possibilidade de autorização para construção de linhas férreas por autorização, sobretudo as linhas de menor extensão (short lines) que se conectam à rede, possibilitando trechos de distâncias mais curtas para conexão com a malha existente e evitando gargalos.

Elisângela chama atenção para a necessidade de investimentos na compatibilidade das bitolas e para a garantia de direito de passagem nessa relação entre linhas principais e short lines. “É importante que haja equivalência entre conexões e a projeção de aumentar”, defendeu a assessora técnica. Ela acredita que os pedidos de autorização vêm para ampliar a oferta e lembrou que de 30.000 quilômetros de linhas férreas em seu território, o Brasil utiliza apenas 12.000 Km, com o restante sem utilização ou sem interesse comercial.

Ela considera o modelo de autorizações ferroviárias similar ao dos terminais de uso privado (TUPs) ao viabilizar a movimentação de carga de terceiros e a concorrência. A CNA nota que a Lei 12.815/2013, que reformulou o conceito de TUP, trouxe uma revolução ao setor portuário. Elisângela cita que, entre 2009 e 2021, a movimentação nos portos do Arco Norte saltou de 7 milhões de toneladas para 47 milhões/t. Nesse período, ela destaca a instalação do Tegram (MA) e a expansão da capacidade portuária no eixo Belém-Barcarena (PA), que hoje movimenta 12 milhões de toneladas, volume equiparável ao Porto do Itaqui (MA).

A Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso (Aprosoja-MT) entende que o escoamento da produção no estado vem crescendo ao longo dos anos, principalmente pela logística do Arco Norte. “Essa saída [da carga] por lá continua a pleno vapor. Estamos aumentando ano a ano esse escoamento e acreditamos que vamos continuar nessa mesma direção”, projeta o diretor-executivo do Movimento Pró-Logística da Aprosoja-MT, Edeon Vaz Ferreira.

A associação observa que a logística pelo Arco Norte, que abrange instalações portuárias em Itacoatiara (AM), Santarém (PA), Santana (AP), Vila do Conde (PA), Itaqui (MA), Salvador (BA) e



Ilhéus (BA), vem mantendo relação direta com o volume escoado pelo Porto de Santos. Em 2021 foram produzidas 39,3 milhões de toneladas de soja e milho, porém houve redução da produção de milho.

Os produtores têm expectativa de que o crescimento provocado pelas autorizações ferroviárias ajude a mostrar um horizonte interessante para os próximos anos. Vaz fala que o modelo vai ao encontro das perspectivas do setor para os próximos anos, considerando que a maioria dos projetos de concessão ferroviária levaria em torno de 10 anos para se materializar, considerando o licenciamento até a construção. O Mato Grosso projeta crescimento anual da movimentação, com estimativa de 125 milhões de toneladas de grãos e algodão em 2030, segundo o Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (Imea).

Vaz diz que existem áreas de pastagens propícias para plantio de grãos. Ele cita o Vale do Rio Guaporé, como área com qualidade do solo e ocupação que está tendo das áreas de pastagens pela agricultura. De acordo com a Aprosoja, o Mato Grosso tem 10,8 milhões de hectares cultivados e cresce de 800 a 1 milhão de hectares plantados por ano. Além disso, existem 13 milhões de hectares ainda em área de pastagens disponíveis para agricultura. Vaz diz que o estado não terá nenhum problema de crescimento, pois a demanda é segurada pelos valores de mercado que propiciam rentabilidade e possibilitam novos investimentos, assim como a melhoria da infraestrutura promovendo a redução do custo de fretes.

A Aprosoja-MT acredita que a nova concessionária vai trazer as melhorias necessárias à rodovia BR-163 (Sinop/MT-Miritituba/PA) até a construção da Ferrogrão (EF-170) ou outro projeto de ferrovia baseado em autorização. Após a concessão foram contratadas as empresas que vão atuar no trecho. Entre os projetos ferroviários que vão impactar a maior região produtora do país estão a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) e outros trechos para conexão a regiões de Mato Grosso, como Lucas do Rio Verde. “Houve uma série de solicitações. Algumas entendemos que vão parar em pé e vão propiciar melhoria logística do estado”, estima Vaz.

Em direção a Santos, a Aprosoja-MT observa projeto para ampliação da capacidade ferroviária, entre Rondonópolis (MT) e Santos, a partir da renovação antecipada da Malha Paulista, cuja capacidade de escoamento vai passar de 35 milhões para 70 milhões de toneladas. “Mato Grosso poderá embarcar 40 milhões de toneladas entre Rondonópolis e Santos no curto prazo”, destaca Vaz. O governo mato-grossense autorizou a implantação por autorização do trecho Rondonópolis a Lucas do Rio Verde. O termo foi assinado e aguarda o licenciamento ambiental pelo órgão estadual. “Vamos ter um crescimento significativo desse escoamento nos próximos oito anos, prazo que vai levar para a ferrovia chegar até Lucas do Rio Verde”, acredita Vaz.

A expectativa é que o Mato Grosso passe a ter nos próximos anos um volume maior transportado por ferrovia que permita o escoamento da produção com mais eficiência do que a alcançada atualmente. “Havia aquela história de que o produtor é eficiente somente da porteira para dentro, mas a situação está ficando bem diferente”, analisa Vaz. Ele afirma que não há problema de demanda, uma vez que cada vez mais novos clientes de diferentes países compram produtos do Brasil. O desafio, segundo ele, é garantir condições para ofertar preços competitivos no mercado internacional, barateando e melhorando a logística.

O objetivo é que, daqui a 10 anos, a ferrovia esteja operacional e com capacidade de transportar mais de 35 milhões toneladas de grãos, com redução entre 35% e 40% do custo do frete. Para a Aprosoja, a viabilidade da Ferrogrão é uma certeza que esbarra na liminar no Supremo Tribunal Federal (STJ) que travou a evolução dos estudos ambientais. O diretor executivo do Movimento Pró-Logística considera que a ação provoca prejuízo ao Brasil. Segundo Vaz, existem interessados em construir a ferrovia, importante para Mato Grosso e para o Brasil.

Vaz calcula que milhares deixariam de transitar pelas estradas gerando ganho ambiental, levando em conta que cada comboio da ferrovia de 160 vagões vai transportar 16.000 toneladas, substituindo 400 caminhões. O argumento é que o ganho ambiental em poder utilizar a ferrovia é

superior pois o impacto sobre o Parque Nacional do Jamanxim apontado representa menos de 1% dessa unidade de conservação.

Quintella, da FGV Transportes, vê a Ferrogrão como uma incógnita por conta do modelo financeiro para uma ferrovia estruturante. “É um sonho do governo imaginar que pode lançar a Ferrogrão e ligar Sinop (MT) a Miritituba (PA), estendendo Santarém e Barcarena bancado pela iniciativa privada”, aponta Quintella. Ele também cita outras ferrovias que precisam ser desenvolvidas, como a Vitória-Minas, passando pelo Porto do Açu, no norte fluminense. “Existem deficiências muito grandes para mudar a matriz de transportes no Brasil”, analisa Quintella.

O diretor de terminais e logística do Porto do Açu, João Braz, disse que o principal desafio do complexo portuário e industrial é a conexão ferroviária. A avaliação é que o porto, localizado em São João da Barra (RJ), precisará de integração com esse modal para continuar a ampliar a movimentação de diversas cargas, como minérios, combustíveis, cargas de projeto e mercadorias transportadas por cabotagem. Braz destacou que o porto já tem conexão eficiente com o mineroduto que permite movimentação de 25 milhões de toneladas de minério exportados pelo porto e já está consolidado com transbordo do petróleo cru, com 30% de todo o petróleo nacional exportado via Açu.

“Não podemos continuar crescendo no transporte ferroviário sem ter uma solução definitiva para a ferrovia chegar ao Porto do Açu”, disse Braz, em abril, durante o evento Sudeste Export. Ele acredita que uma eventual expansão ferroviária até o Açu possibilitaria a captação imediata de cargas para o porto, especialmente grãos produzidos no noroeste mineiro. Braz cita um estudo da Fundação Dom Cabral (FDC) que aponta uma demanda que já serviria para equilibrar todo setor portuário da região Sudeste.

Ele observa navios que esperam até 30 dias para atracar em outros portos durante momentos de pico. Segundo o diretor, esses fatores prejudicam a competitividade dos produtos brasileiros e aumentam o Custo Brasil. Braz disse que o Açu avançou nos últimos anos e passou a ser visto como um porto capaz de atrair carga de ferrovias. Ele lembra que, há alguns anos, os planos logísticos consideravam somente o Porto de Tubarão (ES) como melhor local para exportar qualquer carga que chegasse pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) ou pela Ferrovia Vitória-Minas (FVM).

Recentemente, o Açu solicitou uma autorização para construção de 41 quilômetros de ferrovia, com R\$ 610 milhões de investimentos estimados. O objetivo é garantir a conexão de Anchieta (ES) ao Açu. “O Porto do Açu não tem interesse nenhum em operar ferrovia. Faríamos por necessidade para conseguir atrair a ferrovia que chegaria até Ubu. A ferrovia chegando em Anchieta até São João da Barra (RJ) precisaria desse trecho construído”, analisa Braz.

O diretor acrescenta que, apesar de a autorização ser um instrumento importante, o porto terá oportunidade única com as renovações antecipadas, considerando que o governo abriu a possibilidade de renovações das ferrovias da MRS e FCA. “Temos diálogo aberto com operadores ferroviários, Ministério da Infraestrutura, governos estaduais (MG, ES e RJ) para tentar explicar e viabilizar essa ferrovia conectando à malha ferroviária nacional um porto que já está pronto, 100% operacional, com 90 km de área a ser desenvolvido e fora de centros urbanos”, frisa Braz.

Braz considera que esse é um projeto de interesse nacional, cuja falta prejudica a competitividade do agronegócio e de outras mercadorias. O diretor ressalta que, por mais que se melhore a condição ferroviária dos portos existentes, há uma limitação física devido à densidade populacional nos arredores dos portos do Sudeste. “Por mais que se invista em ferrovias em Santos, Vitória e no Rio de Janeiro, não vamos conseguir atingir um grau de eficiência necessária para um porto que fica longe dos principais centros urbanos do país”, afirma Braz.

Quintella, da FGV Transportes, identifica no Brasil ferrovias que não conseguem ter a malha uniforme e com mesma bitola e questões a serem resolvidas sobre direito de passagem, gerando

barreiras físicas e regulatórias. O diretor acrescenta que somente 12% a 13% da matriz de ferrovia são cargas do agronegócio. Ele avalia que o Brasil ainda deverá ter uma matriz por muitos anos dependente da rodovia, com pouca carga diferente de minério transportada por ferrovias e portos com deficiência de sair e retirar cargas com custo logístico mais acessível. Para o especialista, é preciso repensar constantemente a matriz e os custos logísticos brasileiros, que chegam a 17% do PIB.

O diretor da FGV Transportes lembra que ninguém investiu até o momento no plano básico da Ferrogrão, que precisa encontrar um modelo de viabilidade que garanta sua execução. Para Quintella, o desenvolvimento do Matopiba precisa de uma ou duas ferrovias troncais, uma que direcione a produção para Itaqui e outra que direcione para portos como Suape (PE), Cabedelo (PB) e Ilhéus (BA). “Um plano para escoar a produção seria um grande projeto logístico que daria exemplo para o país”, acredita Quintella.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2022

ALÉM DO IDA - GESTÃO AMBIENTAL EVOLUI E PORTOS PÚBLICOS E TERMINAIS PRIVADOS BUSCAM ALCANÇAR NOVOS PATAMARES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 23 Mai 2022



Portos públicos e terminais privados deverão seguir a curva de aprendizado incentivada pelo índice de desempenho ambiental (IDA), implementado em 2012 pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Após um período inicial de adaptação e estruturação de departamentos ambientais, os portos conseguem enxergar oportunidades para avançar mais no desenvolvimento de programas de monitoramento e gestão, na obtenção de certificações e nas ações de conscientização para toda a comunidade impactada nas áreas de influência dos portos.

Conectada às discussões globais, a agenda ambiental do setor portuário intensifica as metas mundiais de descarbonização e se alinha com políticas ESG, que incluem boas práticas socioambientais e de governança.

Na última amostragem do IDA, a Cattalini Terminais Marítimos alcançou o melhor desempenho entre os terminais de uso privado (TUPs) de armazenagem e movimentação de grãos líquidos. Com uma pontuação de 93,6, essa foi a segunda vez consecutiva em que o terminal da Cattalini, especializado na movimentação de grãos líquidos, ficou na liderança do ranking brasileiro. A empresa acredita que seu programa de gestão de resíduos (PGR) e as certificações recebidas (ISOs 45001, 9001 e 14001) impulsionaram a estratégia de melhoria contínua em todos os processos de prestação de serviço, incluindo os controles e monitoramentos do IDA/Antaq.

“A Cattalini trabalha continuamente para melhorar os controles ambientais existentes. Especialmente para 2022, dentro do programa de ESG, executaremos projetos ligados à gestão e ao consumo de água — incluindo captação de água da chuva; energia — incluindo instalação de placas fotovoltaicas; e controlaremos melhor a emissão de gases de efeito estufa”, afirma o gerente de saúde, segurança, proteção ambiental e qualidade (SSPAQ) da Cattalini Terminais Marítimos, Fernando Pereira dos Santos.

Na visão da Cattalini, os maiores desafios para a gestão ambiental do ambiente portuário estão na interação e no controle das operações com navios. A empresa avalia que as legislações internacionais de interação não permitem aos terminais gerência necessária sobre as operações internas, planos e programas preventivos de responsabilidade dos navios.

A equipe ambiental da Cattalini conta com dois engenheiros — um químico, com especialização em Engenharia e Gestão Ambiental — e uma ambiental, além de um analista ambiental, biólogo



por formação, e um assistente ambiental em formação técnica. A empresa contratou uma trainee engenheira ambiental em formação e, em 2022, pretende investir em mais uma pessoa como colaboradora para apoio nas questões ambientais e relacionadas. “Tratamos de meio ambiente, segurança e saúde na mesma gestão. Em 2021 investimos aproximadamente 7% do faturamento nestas questões. Pretendemos manter esta porcentagem de alocação financeira em 2022”, conta Santos.

A Portonave trabalha para aprimorar o seu desenvolvimento sustentável e obter, como consequência, uma melhor classificação no ranking do IDA. De 2019 para 2020, a empresa obteve um aumento em sua pontuação de 6,95% e executou ações ao longo de 2021 para que seja possível obter uma pontuação ainda maior na próxima apuração, almejando ser reconhecida como um terminal destaque neste ranking. “A partir da gestão de dados e indicadores ambientais, identificamos os pontos passíveis de aperfeiçoamento da eficiência ambiental em nossas atividades e processos dentro da rotina de operação”, conta o gerente de segurança, segurança do trabalho, segurança portuária e gestão ambiental da Portonave, Fabrício Martins.

Martins diz que a empresa trabalha para a diminuição e controle dos eventuais impactos ambientais negativos e a potencialização dos impactos positivos. Na visão da empresa, a atividade de terminal portuário tem relação com diversos aspectos ambientais pela inserção da localização dos terminais em áreas sensíveis, que possuem forte interação com o meio biótico — tanto no ambiente marinho como no ambiente terrestre, e também pela diversidade de atividades dos terminais e de diferentes tipos de cargas que são movimentadas.

A Portonave acredita que, mais do que um compromisso, a conservação da natureza e a proteção ambiental são fundamentais para se alcançar a excelência operacional. “A empresa busca manter seus altos níveis de produtividade caminhando lado a lado com a conservação do meio ambiente, seguindo as diretrizes da Agenda 2030 proposta pela Organização das Nações Unidas (ONU).

Os procedimentos ambientais adotados pela Portonave envolvem programas para promover o controle dos eventuais impactos ambientais, monitorar as condições do meio ambiente e proporcionar educação e comunicação ambiental. “Em 2022, temos como objetivo realizar projetos de alto impacto com nossos colaboradores e partes interessadas em acordo com as diretrizes da Agenda 2030, contribuindo com as metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis (ODS)”, destaca Martins.

O Porto Itapoá (SC) afirma que a atuação socioambiental faz parte da estratégia do terminal e que a geração de valor ambiental sempre fez parte de uma premissa estratégica interna. A empresa ressalta que um dos objetivos do terminal é contribuir para preservação do meio ambiente, uso sustentável da Baía da Babitonga, preservação da Mata Atlântica e manutenção da diversidade das espécies. “O Porto Itapoá visa desenvolver a consciência ambiental, dando condições à regeneração do meio ambiente e buscando novos meios de realizar negócios e potencializar resultados positivos do ponto de vista econômico, social e ambiental”, diz a empresa.

Em 2018, o Porto Itapoá foi reconhecido no Prêmio Antaq como a maior evolução no IDA entre os terminais privados, considerando as estatísticas de 2017. Em 2019, referente ao levantamento de 2018, o TUP conquistou o primeiro lugar entre os terminais privados. Em 2020, o desempenho do Porto Itapoá no IDA lhe valeu o prêmio Via Viva, concedido pelo Ministério da Infraestrutura, na categoria Setor Portuário, em reconhecimento das ações ambientais desenvolvidas. Em 2021, o Porto Itapoá conquistou o 2º lugar entre os terminais privados, com dados relativos ao ranking de 2020.

A empresa relata que investe nas melhores práticas de processos tecnológicos, de inovação, e em ações sociais e ambientais, que seguem um programa de compliance estruturado com o objetivo de zelar pela conformidade de processos e operações, em acordo com leis e regulamentações, bem como em relação às políticas, normas, manuais e procedimentos internos, proporcionando confiança aos stakeholders. O terminal, signatário do Pacto Global da



Organização das Nações Unidas (ONU), salienta que sua atuação socioambiental está alinhada aos princípios desta agenda global e contribui para os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS).

O Porto Itapoá entende que atuar de acordo com padrões ESG (Environmental, Social, Governance, na sigla em inglês), de melhores práticas globais para o relato público dos impactos econômicos, ambientais e sociais, amplia a competitividade do setor portuário e logístico. A gestão ambiental em Itapoá pauta oito macrotemas que se desdobram em 59 programas voltados para o desenvolvimento da empresa com base em seus valores e metas e atendendo aos requisitos legais da operação portuária. Segundo a empresa que administra o TUP, muitos desses projetos, iniciativas e processos têm caráter continuado ou de longo prazo.

Itapoá tem ações para redução de gases de efeito estufa e qualidade do ar, como o monitoramento de emissões atmosféricas e inventários de gases do GHG Protocol, reúso, reciclagem e compostagem de resíduos gerados, estudo de viabilidade para investimentos em fontes de energia renováveis, garantia de uso sustentável da Baía da Babitonga, com o controle de aspectos e impactos operacionais, medidas de preservação da Mata Atlântica, manutenção da diversidade de espécies em meios aquáticos e terrestres e prevenção de ocorrências de emergências ambientais. Na visão da empresa, o maior desafio é estar sempre em linha com o ambiente regulatório e as boas práticas de sustentabilidade exigidos não apenas no Brasil, mas também de acordo com demandas e compliance dos mercados globais, já que o porto atende a clientes do mundo todo.

Desde o início das operações, o Porto Itapoá investiu R\$ 22 milhões na criação, na manutenção de programas socioambientais e em aportes ligados à criação da reserva de preservação permanente da natureza (RPPN) própria e atendimento de condicionantes socioambientais. O Porto Itapoá criou e mantém a RPPN Padre Piet Van der Aart, que compensou em 10 vezes a área para a ampliação do terminal. Associada à RPPN Volta Velha, ela é uma das maiores reservas de Mata Atlântica particulares de Santa Catarina. No local são realizadas atividades de educação ambiental e plantio de árvores nativas distribuídas à comunidade.

O Porto Itapoá considera ter uma equipe enxuta no núcleo ambiental, mas com alta qualidade técnica, em atualização permanente, e com participação ativa em câmaras e entidades ambientais. O TUP é o coordenador do plano de área da Baía da Babitonga, para ações ambientais, de controle à emergência ambiental em nível regional. Também participa das associações empresariais de Itapoá, Joinville e de São Francisco do Sul, para ações ambientais em nível regional e da Fiesc, em nível estadual, assim como da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), do comitê de sustentabilidade, para ações ambientais voltadas para a área portuária, e no P2R2 – Prevenção, Preparação e Resposta a Emergências Ambientais com Produtos Químicos Perigosos — para ação de prevenção, treinamento e controle de emergência com produtos perigosos.

O gerente de meio ambiente do Porto de São Francisco do Sul (SC), Oscar Schmidt, diz que a classificação no ranking ambiental da Antaq pode ser atribuída à implantação de rotinas cotidianas, com foco na eliminação de potenciais deficiências e no atendimento à legislação ambiental, com a implantação de programas, planos, projetos e ações constantes das condicionantes impostas pela licença de operação emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). O porto atingiu a quarta colocação entre os portos públicos do país no último IDA divulgado. São Francisco do Sul tem programas de monitoramento que cobrem desde a qualidade da água e da biota aquática até animais marinhos — principalmente cetáceos e tartarugas, água de lastro e a atividade de pesca artesanal.

Com aproximadamente 130 km², a Baía da Babitonga, banha seis municípios (Garuva, Itapoá, Joinville, Araquari, Barra do Sul e São Francisco do Sul) e é a terceira maior formação de águas marinhas interiores do litoral catarinense e o local de maior concentração de manguezais em Santa Catarina (82 km²). Schmidt explica que essa formação geográfica, onde domina o clima

subtropical úmido, somado à vegetação de mangues que reveste as margens e áreas alagadas da baía, são propícias para a reprodução de diversas espécies de animais marinhos e terrestres.

Ao mesmo tempo, essa área ambientalmente sensível tem águas abrigadas e profundas, que concedem à Baía da Babitonga forte atratividade para atividades ligadas a portos e terminais. Além dos portos de São Francisco do Sul e Itapoá, outros projetos portuários estão em fase de implantação e/ou de licenciamento ambiental, o que aumenta a responsabilidade da autoridade portuária do Porto de São Francisco do Sul, quanto à adequação e à segurança da infraestrutura marítima.

A autoridade portuária do complexo portuário de São Francisco do Sul busca conjugar as atividades cotidianas de operação de cargas e navios e ainda dos projetos em desenvolvimento no complexo portuário, em sintonia com as questões ambientais norteadas pelos princípios universais que circundam o meio ambiente, comprometido com a regulação e as boas práticas ambientais, eliminando ou minimizando ônus ambientais para a comunidade portuária e a sociedade dos municípios do seu entorno.

Schmidt destaca ações e controles sistêmicos em toda a cadeia produtiva atuante na área portuária e esforços cotidianos que impliquem em minimização de impactos ambientais negativos. Ele considera que o porto tem um programa de curto prazo “ousado” para modernização da sua infraestrutura, o que permitirá a ampliação e atratividade de cargas e navios, razão para que cuidados e a atenção ao meio ambiente se adéquem à essa nova realidade. Os projetos em andamento incluem os arrendamentos de área para construção de berço de atracação e de pátios e armazéns existentes, além de obras de dragagem e derrocagem, já licenciadas ou em fase final de licenciamento ambiental.

O gerente de meio ambiente disse que, na medida em que implementou e aperfeiçoou os programas de controle e monitoramento ambiental constantes das condicionantes de sua licença de operação, o Porto de São Francisco do Sul consolidou um forte programa de educação ambiental para todos que fazem da atividade portuária o seu cotidiano profissional. Outra frente obteve avanços com os processos de educação ambiental junto às comunidades vizinhas, com foco na conscientização ambiental.

“Os investimentos em treinamento continuado do corpo profissional e a contratação de consultorias especializadas foram fatores determinantes para que o porto experimentasse uma evolução significativa no IDA”, acrescenta Schmidt. No último ranking, o Porto de São Francisco obteve aumento de 12% em relação ao ano anterior, quando tinha 86,57 pontos. Em seis anos, houve um aumento de 55% no IDA, passando de 62,52 para 96,95 pontos.

O Porto de São Francisco do Sul encontra-se em fase final de implantação da ISO 9001 e ISO 14001 e está ampliando os controles da fauna sinantrópica. A autoridade portuária também busca renovar o convênio com a empresa estadual EPAGRI/CIRAM, que tem capacidade técnica para ampliar os monitoramentos e manter um banco de dados com informações oceanográficas, hidrológicas, meteorológicas e climatológicas.

A ação busca manter um banco de dados organizado que permita análises integradas, aplicáveis para estudos para promoção de adequações da instalação portuária às condições climáticas e ambientais, para dimensionamento e disposição de obras de engenharia e de equipamentos de movimentação de cargas, prevenção de acidentes, planos de contingência, entre outros motivos que possam impactar o meio ambiente e as atividades do porto. A autoridade portuária também pretende desenvolver projeto e implantação na área portuária, de sistema de fornecimento de energia para navios (Onshore Power ou Cold Ironing, em inglês).

O objetivo é reduzir localmente as emissões de poluentes atmosféricos, gases de efeito estufa (GHG) e ruídos. “Essa é uma medida para melhorar a qualidade do ar nas instalações portuárias, com alcance nas cidades do entorno e tem como justificativa o contínuo incremento da

movimentação de cargas no complexo portuário e ainda os novos projetos portuários”, detalha Schmidt. Os cerca de 1.000 navios atendidos pelo complexo portuário da Baía da Babitonga por ano representam fontes de poluição atmosférica significativas nas instalações, mesmo quando utilizam seus motores auxiliares (diesel) para produzir energia para suas atividades de bordo, carregamento e descarregamento de produtos.

Em vez do uso de gerador próprio por parte dos navios, à base de óleo, o porto oferecerá energia elétrica, menos poluente, com um medidor, para posterior cobrança pela energia consumida. “A oferta de energia elétrica limpa nos portos, tende a contribuir para a minimização desses impactos ambientais, razão para o Porto de São Francisco do Sul buscar investir na oferta desse perfil de energia, que se mostra atrativa para o armador, pelo menor impacto ambiental, somado ao seu menor custo frente à matriz energética à base de hidrocarbonetos”, afirma Schmidt. Outra iniciativa, em fase inicial, é a instalação de placas para captação de energia solar, que já alimentam os pátios de estacionamento e alguns escritórios.

São Francisco do Sul considera como maior desafio conciliar o crescimento da movimentação de cargas e navios no complexo portuário, somado às projeções de novas estruturas portuárias em fase de implementação na Baía da Babitonga, que deverão exigir controle e cuidado ampliados, com a agregação de novos programas ambientais e ampliação dos programas ambientais existentes. Além da ampliação do corpo técnico, agendas ambientais, planos, programas e ações deverão sofrer revisão e adequação à nova realidade, o que exigirá maior comprometimento e controle de todos os atores atuantes no mercado portuário em particular e da sociedade do entorno no geral.

Todos os 23 programas constantes da LO do Porto deverão ser mantidos ou terão escopo ampliado, caso o órgão ambiental licenciador julgue necessário. Schmidt diz que se busca a excelência do programa de gestão ambiental integrada do complexo portuário que contemple esse grupo com mais de 20 programas de monitoramento, de gerenciamento de resíduos e de efluentes líquidos, conscientização ambiental, entre outras finalidades. Os investimentos em meio ambiente pela autoridade portuária de São Francisco do Sul giram em torno de 2% do faturamento bruto e buscam atender às condicionantes da licença operacional, além de planos, projetos e programas ambientais que ofereçam cuidados ambientais e de segurança e saúde do trabalhador.

A estrutura ambiental da autoridade portuária em São Francisco do Sul será ampliada na medida de sua necessidade e o atual quadro está sendo preparado para os desafios que virão. Segundo Schmidt, consultorias especializadas poderão ser incorporadas e a participação da autoridade portuária nos planos de ajuda mútua (PAM), de área da Baía da Babitonga (PABB), dentre outros planos colegiados, onde participam todas as empresas e organizações municipais, estaduais e federais.

A gerente de meio ambiente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), Luane Lemos, conta que a autoridade portuária construiu, desde 2017, um sistema de gestão ambiental e sistematizou a parte ambiental da gestão do negócio. A Emap está no segundo ciclo da certificação ISO 14001, obtida em 2018 e renovada a cada três anos. Luane destaca que essa sistematização ajuda a vislumbrar riscos e a estabelecer metas, inserindo-os no planejamento do negócio. Ela destaca que o Porto do Itaqui (MA) vem conseguindo se manter no Top 5 do IDA, nos últimos anos.

Luane disse que, com o cumprimento dos requisitos básicos exigidos pelo índice ambiental da Antaq, Itaqui verificou a oportunidade de avançar no desenvolvimento de seus programas e ações. Desde 2021, o porto maranhense passou a trabalhar num estudo de mudanças climáticas. Ela cita que o porto tem uma política interna de mudanças climáticas e um inventário de emissões de gases de efeito estufa. A Emap contratou uma empresa especializada a fim de fazer levantamentos para reduzir as emissões de carbono. “Começamos a ver que não era suficiente e demos alguns passos a mais (...) Existem muitos portos avançando além do estabelecido pelo IDA”, observa Luane.



Em fevereiro de 2022, a Emap participou do lançamento da política de desenvolvimento e inovação, pelo governo do Maranhão. O programa Porto do Futuro tem como eixos operações, meio ambiente, relação porto-cidade e desenvolvimento socioeconômico sustentável entre os eixos. Na agenda estão temas como mudanças climáticas e transição energética. O escopo também prevê a preparação de profissionais para o mercado de trabalho, a partir de parceria entre a Emap e a Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (Fapema). A previsão é que o programa destine R\$ 40 milhões em pesquisa, desenvolvimento e inovação.

Luane conta que, dos 34 itens cobrados pelo IDA, só restam três a serem integralmente cumpridos pela Antaq. Um deles, não está na lei, mas prevê que os portos incentivem seus arrendatários a obterem duas certificações específicas. Ela destaca que o índice de arrendatários com certificação passou de 50% para 75%, de forma voluntária. “Vamos chegar na ponta em excelência de gestão ambiental. A dificuldade é essa capilaridade, pois o sistema de gestão só faz sentido se conseguirmos alcançar parceiros e stakeholders”, afirma Luane.

A gerente de meio ambiente observa que a cultura ambiental no setor portuário avançou, mas ainda é incipiente em algumas empresas que enxergam as ações ambientais como custosas. Luane diz que a Emap tem essa cultura bem consolidada internamente e mantém o compromisso e o desafio de expandir os conceitos e políticas ambientais para toda a comunidade portuária envolvida. Atualmente, a Emap tem cerca de 20 pessoas na gerência de meio ambiente, dos quais seis estagiários e 14 efetivos, entre técnicos, graduados e mestres. “A equipe sempre foi de um tamanho bem razoável e trabalhamos com capilaridade grande 24 horas por dia, sete dias por semana”, destaca Luane.

Ela acrescenta que a integração entre os gestores dos principais portos brasileiros faz com que, paralelamente, todos os portos possam evoluir na gestão ambiental. “O IDA possibilitou que os gestores tivessem essa troca de experiência e de informações”, avalia Luane. Itaquí também é um dos portos brasileiros que aderiram ao Environmental Ship Index (ESI), movimento global que estimula o uso de soluções que reduzam as emissões de carbono na atmosfera, entre as quais o desconto nas tarifas portuárias para navios com melhor desempenho na redução de emissões e eficiência energética operacional.

O gerente da diretoria de meio ambiente do Porto de Paranaguá (PR), Thales Schwanka Trevisan, conta que o porto, que esteve na parte de trás dos primeiros rankings do IDA, evoluiu bastante e estruturou a diretoria que trata de temas ambientais. Em 2017, Paranaguá foi o primeiro colocado e, a partir de 2018, o porto tem ficado como segundo colocado. Ele ressalta que o porto está nessa posição com a complexidade de 60 milhões de toneladas movimentadas, 18 arrendatários e mais de 20 berços. Trevisan estima que, a cada 30 meses, o porto invista média R\$ 20 milhões só para área ambiental, incluindo regularização ambiental do porto e ações de prevenção, o que corresponde a R\$ 7 milhões a 8 milhões por ano de custos ambientais.

Trevisan diz que Paranaguá levou muito a sério a gestão ambiental e que a diretoria de meio ambiente mantém equipes fixas diretamente no porto com cerca de 20 pessoas e mais de 20 programas ambientais. Ele destaca o centro de proteção ambiental e a estrutura com equipamentos robustos para atendimento ambiental, 24 horas por dia de plantão para atendimento em caso de acidentes ambientais. Segundo o gerente, a área portuária tem passado por adaptações devido à tendência de ampliação do tamanho dos navios, o que leva os portos a adequarem seus equipamentos ao porte das embarcações. “O desafio é conciliar a estrutura logística para atender, cada vez mais, a carga no meio ambiente em que o porto está inserido”, avalia Trevisan.

O gerente de meio ambiente de Paranaguá também vê como desafio conscientizar a população portuária que, em muitos casos, vê o porto como o grande causador dos problemas da cidade. Ele diz que existe bastante trabalho para melhorar a visão das pessoas na área de influência do

empreendimento sobre a relação porto-cidade. Trevisan cita estudos de viabilidade para implantar usina de biogás no porto, uma solução para minimizar a geração de resíduos com aproveitamento energético.

O gerente de meio ambiente diz que uma das razões para a autoridade portuária ser rigorosa são os mais de 2.300 navios ao ano que vão ao Porto de Paranaguá. Nesse sentido, existe uma série de regras de controle ambiental para a retirada de resíduos, a fim de evitar vazamentos. A autoridade portuária costuma exigir barreiras de contenção para resíduos oleosos e rede para resíduos sólidos. Para resíduos de navios é feito cadastramento das empresas que querem prestar esse tipo de serviço.

A coordenadora de meio ambiente, segurança de trabalho e sustentabilidade do Porto de Itajaí (SC), Médelin Pitrez dos Santos, comemora o retorno de eventos presenciais na área ambiental em Itajaí, após os dois anos de pandemia. Em abril, a superintendência de meio ambiente promoveu a 9ª edição do Juntos pelo Rio, uma ação de conscientização que concentra um mutirão de limpeza do Rio Itajaí-Açu. Médelin explica que o aporte de resíduos e lixos flutuantes são preocupações constantes do complexo, localizado na foz da bacia hidrográfica.

Médelin destaca que o mutirão conta com apoio de diversos atores, como terminais portuários, praticagem, Marinha do Brasil, Polícia Federal e outros órgãos. A iniciativa foi alusiva ao Dia Mundial da Água (22 de março) e ao Dia Mundial da Terra (22 de abril). Ela define o Juntos pelo Rio como uma mobilização pela correta separação e destinação dos resíduos retirados nas ações. A coordenadora relata que já foram encontrados itens como sofás, geladeiras, televisores e outros eletrodomésticos descartados no leito do rio.

Ela explica que as imagens do lixo retirado do rio também servem, posteriormente, para mostrar o impacto que o descarte desordenado causa ao ecossistema. Um dos projetos leva alunos de escolas para passar um dia pelo porto, com palestras, conhecimento dos programas de monitoramento, visita à base de emergência e prontidão, além da participação de um simulado de vazamento no rio.

Médelin diz que a interação porto-cidade está muito consolidada na área de influência do Porto de Itajaí e é uma característica forte da autoridade portuária pública municipal. Ela afirma que os projetos ambientais ou socioambientais sempre contam com a participação da comunidade. “A interação porto-cidade é um ponto forte nosso que deve permanecer. A autoridade portuária sempre faz muitos projetos em conjunto com a prefeitura. A cidade ganha e a comunidade ao redor de onde o porto está inserido também”, afirma a coordenadora.

Itajaí também tem planos de realizar, em junho deste ano, um seminário sobre relação porto-cidade, que vai trazer uma série de temas relacionados, desde mobilidade urbana da cidade e melhoria dos acessos ao porto até os conflitos com a atividade portuária. Para a coordenadora de meio ambiente, o IDA ajudou a criar uma cultura de conscientização ambiental e uma melhora da imagem dos portos. A autoridade portuária de Itajaí obteve a certificação ISO 14.001 (sistema de gestão ambiental).

A autoridade portuária coordena o plano de área (PA) e o plano de ajuda mútua (PAM) de Itajaí-Navegantes. Médelin conta que a superintendência do porto realiza reuniões mensais dos comitês desses dois planos como forma de preparação para situações de emergência, como eventuais vazamentos de óleo de navio, ou acidente com cargas. “O complexo movimenta produtos perigosos. Temos que estar sempre preparados para receber essas cargas. Em caso de acidentes, temos planos para atuar de forma conjunta com terminais, Marinha e órgãos ambientais”, explica Médelin.

A coordenadora acrescenta que a autoridade portuária realiza simulados que contam com a participação de representantes de todas as instalações portuárias e retroportuárias, para onde as cargas são escoadas. Médelin acrescenta que haverá capacitação em conjunto voltado para

treinamento e fiscalização no transporte com produtos perigosos e atendimento a emergências. Ela defende que a carga transportada de forma segura evita acidentes fora do porto, o que se reflete na comunidade. “Queremos fazer a padronização com terminais e recintos retroportuários. É importante o treinamento para padronizar no transporte terrestre e aquaviário de produtos perigosos”, salienta Médelin.

Médelin destaca que, desde quando começou o IDA, Itajaí sempre liderou o ranking e, nas últimas três edições, vem se mantendo na primeira ou segunda posições, por meio de projetos, ações e campanhas voltados para a área ambiental. A coordenadora lembra que, no começo, havia muitos portos sem licenciamento ambiental e sem departamentos dedicados às áreas de meio ambiente, saúde e segurança. Ela identifica que, atualmente, a maioria dos portos já obteve licença e instituiu departamentos ambientais em seus organogramas.

A coordenadora defende a necessidade de fortalecer as equipes de meio ambiente nos portos como forma de cumprir requisitos e legislações de diferentes órgãos que fiscalizam as atividades portuárias. Médelin diz que havia portos nas últimas posições e que hoje deram uma guinada e estão entre os cinco primeiros lugares do ranking. Para ela, o índice funcionou como uma provocação e fez com que se criassem setores com profissionais qualificados e equipes multidisciplinares. “Vemos que, ao mesmo tempo, a aplicação e fiscalização da Antaq acabou trazendo benefícios. A área de ambiental, saúde e segurança passou a ser mais visível e forte dentro dos portos”, observa Médelin.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/05/2022*

SHIP-TO-SHIP CRESCE NO BRASIL

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 23 Mai 2022



Novos terminais, exportações de óleo e importação de gás ampliam número de transbordos em quase 40%

O número de operações ship-to-ship cresceu quase 40% em 2021, em comparação com o ano anterior. A Diretoria de Portos e Costas da Marinha contabilizou 977 operações de transbordo, ante 703 registros em 2020. De acordo com a DPC, o aumento significativo na quantidade de operações STS em áreas portuárias nesse período está relacionado à entrada de novos terminais nessas operações, assim como o aumento da exportação de óleo

cru e também da importação de gás natural devido à crise energética do último ano, que motivou o acionamento das usinas termelétricas.

A DPC informa que atualmente estão sendo realizadas operações ship-to-ship, em mar aberto, na Bacia de Santos e na costa da Bahia, esta última a cerca de 40 milhas náuticas da cidade de Arembepe (BA). De acordo com a diretoria, existe uma área para operações STS já autorizada na costa do Espírito Santo, porém ainda não havia sido realizada nenhuma operação naquela localidade até o fechamento desta edição.

A autoridade marítima ressalta que, apesar do aumento de operações, não houve registros de acidentes relevantes com poluição ou vazamento de produtos nos últimos cinco anos. A fiscalização da atividade é exercida pelas capitânicas dos portos e suas respectivas delegacias e agências, por meio das ações de Port State Control ou inspeções navais. Em março, a Marinha publicou a portaria 45, que fez novas alterações da Normam-08/DPC, especificamente no capítulo 6, com atualizações sobre procedimentos das operações STS. As alterações entraram em vigor no último dia 1º de abril.

Desde 2016 em operação, a Açu Petróleo é proprietária do único terminal privado no Brasil para transbordo de petróleo em águas abrigadas, com capacidade para operar navios da classe VLCC



(Very Large Crude Carrier), que armazenam até dois milhões de barris de óleo cru cada. A Açú Petróleo, joint venture entre a Prumo e a Oiltanking, realizou 123 operações de double banking (transbordo a contrabordo) em 2021, cerca de 10% a mais do que em 2020, mesmo com a ligeira queda nas exportações de petróleo brasileiras em relação ao ano anterior.

A Açú Petróleo movimentou 122,2 milhões de barris no ano passado, 9% a mais do que o registrado no ano anterior, e recebeu 205 navios, 7% a mais do que em 2020. A empresa também realizou sua primeira operação de suporte à cabotagem. Em agosto, a empresa bateu recorde de movimentação mensal com a realização de 19 operações de double banking com volume equivalente a cerca de 600.000 barris por dia, o que representou 44% da exportação brasileira de petróleo naquele mês.

A empresa destaca o crescimento contínuo e estável em seus negócios, nos quais é responsável por cerca de 30% da exportação de petróleo nacional e atende a praticamente todas as operadoras que atuam no Brasil. A companhia também está expandindo seu portfólio de clientes do mercado internacional, por meio de contratos com as operadoras chinesas.

Em março, a Açú Petróleo assinou um acordo com a Petrobras e a Transpetro para a interligação do seu terminal de petróleo, localizado no Porto do Açú, em São João da Barra (RJ), ao terminal de Cabiúnas da Petrobras, em Macaé (RJ). O acordo prevê o detalhamento dos requisitos básicos e estudos técnicos de engenharia para a futura interligação entre os terminais. A interligação faz parte do projeto Spot e está prevista no plano de expansão de negócios da companhia, que possibilitará o uso do terminal da Açú Petróleo para o abastecimento das refinarias Reduc e Regap.

Em fase de licenciamento ambiental, o Spot prevê a construção de 12 tanques de armazenamento, com capacidade total de 5,7 milhões de barris, e dois oleodutos, que serão ligados a Cabiúnas. De acordo com a Açú Petróleo, o Spot se encontra em estágio avançado de desenvolvimento e licenciamento. A empresa diz que, além de estratégicos para o abastecimento das refinarias, o projeto proporcionará maior flexibilidade operacional e eficiência para importação e exportação de petróleo.

A Açú Petróleo também vem se preparando para atender ao novo mercado de downstream brasileiro e viabilizar novos modais logísticos para internalização do produto, como as operações de apoio à cabotagem para alimentação das refinarias ao longo da costa brasileira. Em julho de 2021, a empresa movimentou aproximadamente 500.000 barris de petróleo e, desde então, as operações de cabotagem para abastecimento às refinarias vêm sendo realizadas de forma regular no terminal de petróleo. “Com isso, a companhia reforça o seu posicionamento no mercado de ser uma empresa provedora de infraestrutura e soluções logísticas com foco na movimentação de líquidos para o mercado de energia”, afirma o CEO da Açú Petróleo, Victor Snabaitis Bomfim.

De acordo com estimativas da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), a produção nacional de petróleo deve saltar 53,8% entre 2022 e 2031, passando de 3,36 milhões de barris/dia para 5,17 milhões de barris/dia. Cerca de dois terços da produção nacional deve ser exportada em 2031. “Diante desse cenário, será necessário conciliar o crescimento das exportações com a proteção efetiva do meio ambiente, e as operações de transbordo a contrabordo têm se mostrado uma excelente alternativa para isso”, projeta Bomfim.

Ele conta que a Açú Petróleo está se preparando para atender a essas crescentes demandas do mercado de exportação de óleo brasileiro e ao novo mercado de refino no Brasil de forma eficiente e ambientalmente segura. O planejamento estratégico da companhia inclui o projeto de expansão do terminal, com a construção do parque de tancagem e a conexão dutoviária à malha existente. “Futuramente, a empresa terá capacidade diária para armazenagem de 5,7 milhões de barris, podendo ser ampliada para 11 milhões”, adianta o executivo.



Com 25 metros de profundidade, o terminal da Açú Petróleo está licenciado para movimentar até 1,2 milhão de barris de petróleo por dia. A unidade conta com três berços de atracação, o que contribui com a previsibilidade da operação com baixo downtime. O terminal está localizado próximo aos principais campos produtores de petróleo das bacias de Campos e de Santos, região onde a produção oriunda do pré-sal é predominante.

As operações são realizadas em área abrigada e protegida por quebra-mar, com barreiras de contenção preventivas, suporte da infraestrutura portuária e embarcações de apoio dedicadas. Elas contam com plano de emergência integrado aos planos de resposta do Porto do Açú, apoio da praticagem na manobra de navios, frota dedicada de rebocadores e controle de emissões atmosféricas (balanço de vapor). Bomfim diz que as operações de transbordo atracado são submetidas a processo rigoroso de licenciamento ambiental prévio, com a submissão de estudos de impacto ambiental (EIA/RIMA) e contam com fiscalização frequente de órgãos ambientais.

A Açú Petróleo conta com sistema de monitoramento e linhas de combate a incêndio e base de emergência instalada no próprio terminal. Cada berço dispõe de um gangway para transporte de tripulantes e ganchos de amarração utilizados na atracação dos navios. Em todas as operações são utilizadas defensas ?utuantes e protegidas por barreiras de contenção de óleo, o que dá mais segurança às operações.

A empresa realiza, de forma regular, simulados de emergência com a participação de clientes, parceiros e autoridades, como o Corpo de bombeiros, o Inea e a Marinha do Brasil. A Açú Petróleo realiza monitoramento, recolhimento e contenção do óleo, salvamento de homem ao mar, prontidão de recursos de combate a incêndio e emergências médicas, comando de gerenciamento do incidente, monitoramento/limpeza de praia e resgate/tratamento de fauna oleada.

O Porto de Suape (PE) tem operações rotineiras com gás liquefeito de petróleo (GLP) desde os anos 2000 e que se intensificaram à medida que a demanda passou a ser maior do que a tancagem de terra, considerando que as operações da Transpetro no porto são pequenas. A operação específica de GLP em Suape acontece com um navio-cisterna, que fica permanentemente ancorado no porto e funciona como armazenagem adicional ao que existe em terra. Ao longo do tempo, a Transpetro começou a fazer outras operações STS com óleo combustível, petróleo bruto e do próprio GLP fora dessa condição. “Desenvolvemos vários píeres e várias áreas destinadas a operações STS”, destaca o diretor de gestão portuária de Suape, Paulo Coimbra.

O porto hoje dispõe de seis instalações, entre píeres e cais, preparadas para operações ship-to-ship atracadas. Existem planos de arrendatários do porto com pedidos encaminhados ou já aprovados para execução dessas operações. É o caso do grupo Ultra, que tem autorização para 40.000 m³, e da Decal, que tem projeto para duplicação da capacidade. O Terminais Marítimos de Pernambuco (Temape), que opera granéis líquidos, está começando obras para acrescentar 22 mil m³ de volume à sua capacidade atual. “A pandemia foi um freio, em que as empresas colocaram em hold operações que estavam previstas”, observa Coimbra.

Ele diz que a Transpetro chegou a ter uma concentração grande de operações ship-to-ship em Suape e hoje abriu o leque com operações em Pecém (CE), que foram retomadas em 2021. Ele explica que, naquele ano, a Petrobras tinha previsão de fazer manutenção periódica obrigatória em três refinarias, entre elas a de Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco. Com esse evento pontual, houve necessidade da Petrobras importar produtos já refinados para compensar o período das refinarias paradas. A Transpetro firmou contrato com o Porto do Itaqui (MA). Coimbra diz que Suape tem águas abrigadas como um de seus diferenciais para operações STS, além de outras facilidades, como o contrato de arrendamento de dutovia com a Ultracargo.

A média anual de movimentação de granéis líquidos em Suape fica entre 8 milhões e 9 milhões de toneladas na refinaria e em aproximadamente 18 milhões de toneladas/ano, incluindo a



movimentação dos arrendatários. No chamado porto externo, localizado em áreas abrigadas entre o molhe e arrecifes, são operados graneis líquidos, incluindo produtos químicos.

No porto interno, o cais 1 que movimenta contêineres pode atender também a operações ship-to-ship, assim como o cais 5, que tem autorização para este tipo de operação, e o cais 4 que depende de solicitação da Transpetro ao órgão ambiental. A avaliação da administração do porto é que, apesar de os cais alternativos não serem dedicados ao granel líquido, eles oferecem condições favoráveis para serem ofertados quando estão ociosos. “Temos insistido com a Transpetro para utilização das diversas alternativas para STS”, destaca Coimbra.

Para 2022, Suape tem algumas reuniões programadas com a Transpetro em busca de outras possibilidades de STS em estudo, considerando inclusive operações fora da barra (underway). Coimbra destaca que, mesmo em águas abertas, as condições climáticas da região são favoráveis. “A Petrobras faz esse tipo de transferência (underway) próximo ao Uruguai. Temos expectativa de trazer algo dessa natureza para cá, mas não está definido. Precisa de simulações na USP, com que temos contrato. Esse é o elemento mais novo estudado, mas o martelo ainda não foi batido”, ressalta Coimbra.

O Porto do Pecém movimentou 3.152.367 toneladas por meio das operações ship-to-ship em 2021. No primeiro trimestre de 2022, o porto registrou 754.623 toneladas movimentadas especificamente com esse tipo de operação. “As operações de transbordo de combustíveis foram reiniciadas no terminal portuário do Pecém em março de 2021. Desde então, seguimos buscando, negociando com novos players com o objetivo de expandir o volume dessas operações”, conta o diretor de operações do Porto do Pecém, Waldir Sampaio.

Ele diz que o porto tem como diferencial a disponibilidade de berços de atracação no Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT), que tem calado de 15,30m para a realização dessa operação, permitindo atracação sem custos extras de demurrage para as empresas contratantes. Ele acrescenta que o Complexo do Pecém e seus prestadores de serviços têm investido fortemente em treinamento e suporte para resposta ambiental. Sampaio relata que, recentemente, foram adquiridas seis defensas pneumáticas e 12 mangotes de 10 polegadas. “Acreditamos na demanda crescente de combustíveis para os próximos anos”, projeta o diretor.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) percebe tendência de crescimento nesse tipo de operação em águas nacionais. “As empresas, em parcerias com terminais de uso privado (TUPs), na costa brasileira, têm solicitado autorização para operação STS na modalidade atracada”, destaca a agência. Entre elas, autorizações para exercício de transbordo atracado de duas empresas no TMUT, no Complexo do Pecém: Transpetro e Unilink Transportes Integrados.

Com a publicação da resolução ANP 811/2020, foram autorizadas seis operações na modalidade atracada (três no Sudeste, duas no Sul e uma no Nordeste), duas fundeadas (uma no Norte e outra no Nordeste); e duas em movimento (underway), das quais uma no Sudeste e uma no Nordeste. As empresas autorizadas são: Fendercare Serviços Marinhos do Brasil Ltda.; AET; Porto Sudeste; Transpetro; e Braskem. Atualmente, a ANP desenvolve sistemas de cadastro dos agentes autorizados e de declaração de operações ship-to-ship realizadas.

No ano passado, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou a resolução 59/2021 que regulamenta as operações ship-to-ship e que dispensa a obtenção de autorização desta agência reguladora do setor aquaviário para a realização desse tipo de operação. A norma apresenta conceitos técnicos, estabelece os tipos de navegação desempenhados por embarcações envolvidas em operações STS, e requer a submissão de informações sobre movimentação mensal e o tempo médio de permanência de embarcações nas áreas de transbordo.



A administração do Porto Sudeste (RJ) afirma que o terminal está em fase de negociações com potenciais clientes, com possibilidade de iniciar operações ship-to-ship ainda no primeiro semestre de 2022. “O Porto Sudeste tem todas as licenças e autorizações necessárias para a operação de transbordo a contrabordo. A previsão é que as atividades sejam iniciadas neste primeiro semestre, a depender das negociações já em curso com potenciais clientes”, informa o porto, controlado pelo fundo soberano Mubadala (50%) e pela trading Trafigura (50%).

O Porto Sudeste está autorizado a movimentar cargas em granel sólido e líquido. A nova operação consiste na transferência de granéis líquidos entre navios atracados à contrabordo um do outro (double banking) de forma a garantir maior eficiência ao transporte do petróleo que é explorado em alto mar. A avaliação é que essa modalidade evita os longos deslocamentos dos navios aliviadores, promovendo a redução de custos operacionais. A administração do terminal destaca que a atividade será realizada em águas abrigadas, com favoráveis condições meteorológicas e rigorosos controles de segurança e ambientais. Os navios, após atracados, estarão totalmente cercados por barreiras de contenção, o que garante os melhores níveis de segurança à operação.

O Porto Sudeste ressalta que o início dessa nova atividade não representará aumento do volume já licenciado ao terminal, apenas na utilização de sua capacidade ociosa. A carga não passará, nem será armazenada no terminal, sendo operada diretamente entre os navios. “O Porto Sudeste receberá o mesmo número de navios já previstos nos estudos ambientais que deram origem a seu licenciamento. Além disso, os novos estudos ambientais que permitiram a realização dessa atividade garantem um aproveitamento seguro e responsável da capacidade que o terminal ainda possui”, afirma a empresa.

A expectativa da empresa é que essa modalidade seja uma forma de preparação para o futuro e diversificação das operações. O entendimento do Porto Sudeste é que a operação de transbordo vem crescendo no Brasil, em especial na modalidade atracada, que agrega segurança, melhor controle ambiental e previsibilidade. Para a empresa, o aumento da produção de petróleo no país, em especial na produção do pré-sal, demanda alternativas logísticas para o escoamento da produção, seja para exportação, seja para cabotagem. “Sendo um novo player nessa operação, o Porto Sudeste beneficiará não somente a empresa, mas também o estado do Rio de Janeiro e o país”, projeta a empresa.

A administração do Porto Sudeste vê o momento atual como de boas oportunidades. O aumento da produção nacional dessa commodity (petróleo) vai demandar fortemente infraestrutura portuária com elevados padrões de segurança e qualidade de processos. A expectativa é que as condições estabelecidas para ship-to-ship no terminal propiciem uma redução significativa nos custos logísticos existentes, gerando ganho para o mercado como um todo.

A empresa afirma que o Porto Sudeste foi projetado para movimentar diversos tipos de produtos e que já estava previsto em seu plano de negócios diversificar as atividades, o que dispensa a necessidade de obras de infraestrutura. “Para a realização desta operação, o Porto Sudeste realizou todos os estudos prévios e contou com o apoio de consultorias especializadas na operação double banking, além de ter contratado pessoas com ampla experiência e qualificação no mercado”, salienta a administração do terminal.

A AET projeta que sua frota de Dynamic Positioning Shuttle Tankers (DPSTs) crescerá para 17 unidades até o final de 2022, incluindo 13 operando em águas jurisdicionais brasileiras. Este ano, a empresa recebeu três navios aliviadores de posicionamento dinâmico (DP2), de última geração, para operações offshore no Brasil, elevando a frota atual de DPST para 10 embarcações. De acordo com a AET, outros três navios-tanque DP2 ecoeficientes e altamente especializados estão em construção para clientes no Brasil e também devem ser entregues em 2022.

“Nossos navios-tanque DP2 são construídos especificamente para os requisitos técnicos requeridos pelo Brasil para afretamento de longo prazo, reforçando nossa posição de líder em

operações de navios-tanque e nosso compromisso com operações ecoeficientes e de alta qualidade no Brasil”, destaca em nota.

A empresa afirma que continua a se posicionar para atender às potenciais oportunidades de crescimento do mercado. A AET ressalta que, como a maioria das instalações offshore se encontra em campos de águas profundas ou ultraprofundas, os DPSTs são cruciais para a cadeia de fornecimento de energia no Brasil. A empresa acrescenta que os navios aliviadores são operados por tripulações treinadas compostas por equipes mistas de marítimos brasileiros e estrangeiros.

“Estamos cientes dos desafios singulares em operar DPSTs em condições ambientais altamente exigentes e desafiadoras da bacia brasileira. Segurança e o bem-estar de nossa tripulação são nosso maior foco”, destaca a empresa. A AET está no Brasil desde 2010 e expandiu operações mirando se tornar operadora especializada e líder em DPSTs e fornecedora de serviços de Lightering Ship-to-ship (STS) no mercado brasileiro. Nesse período, mestres de amarração e tripulantes da empresa executaram mais de 490 operações de Lightering na América Latina.

Para a AET, as iniciativas ambientais e de sustentabilidade, sociais e de governança (ESG) são peças-chave em todas as operações. Um dos principais focos da empresa é estabelecer parcerias com instituições com ideias semelhantes para reduzir a pegada de carbono no ecossistema marítimo. Com o crescimento da frota da segunda geração de DPSTs, a empresa tomou medidas para reduzir as emissões e contribuir para uma indústria sustentável.

“Acreditamos em vários caminhos para a descarbonização. Entretanto, em todos eles, os caminhos exigem adoção de soluções e tecnologias inovadoras, tanto a bordo como em terra, reequipando e aprimorando nossa tripulação para permitir que eles operem navios com segurança e eficiência, além do investimento em P&D para futuras soluções de combustíveis para o abastecimento de nossas embarcações. É um processo contínuo”, avalia a empresa.

A AET salienta que investe em recursos humanos em todas as vertentes do negócio, com treinamento contínuo e melhorias dos processos, com ênfase no aprimoramento em segurança e manutenção dos equipamentos e embarcações. A empresa combina a experiência como líderes globais com a experiência local, sustentando o crescimento das operações por meio do escritório no Rio de Janeiro para suporte aos clientes. “A chave para o nosso sucesso operacional é manter um conjunto de colaboradores altamente qualificados e motivados através da diversidade e inclusão, juntamente com aprendizado e treinamento contínuos”, salienta a AET.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/05/2022

EMPRESAS APOSTAM EM NOVAS TECNOLOGIAS DE COMBATE AO DERRAMAMENTO DE ÓLEO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 23 Mai 2022



Prestadores de serviços identificam avanços em desenvolvimento, testes e adoção de inovações tecnológicas no combate ao derramamento de óleo no Brasil. As demandas se estendem a zonas portuárias que, cada vez mais, exigem o cumprimento de normas e protocolos de prevenção e segurança por conta da recepção, movimentação e armazenagem de cargas perigosas. As empresas observam melhor interpretação das regras e maior abertura dos órgãos ambientais para discutir a utilização de tecnologias mais avançadas e eficientes. Prestadores, órgãos



ambientais e autoridades continuam a discutir ajustes nos planos de emergência individual (PEI), de ajuda mútua (PAM) e no Plano Nacional de Contingência (PNC) a fim de ajudar a prevenir e a agilizar o tempo de resposta e controle a eventos com vazamentos.

Durante a pandemia, a área de inovação da OceanPact desenvolveu e aperfeiçoou internamente soluções tecnológicas para as atuais e novas demandas de mercado. Um dos destaques consiste num balão de detecção de óleo a bordo das embarcações, fabricado pela norueguesa Maritime Robotics. Em caso de vazamento de óleo, o balão sobe para fazer o monitoramento e a identificação do óleo a partir de um ângulo favorável. O diretor de inovação da OceanPact, Arthur Kos, explica que o balão fica ligado ao barco como uma espécie de “pipa” pelo tempo necessário e conta com uma câmera com zoom. A solução tem tido demandas de alguns clientes, inclusive da Petrobras, em concorrências recentes.

Kos compara que, enquanto drones offshore costumam ter autonomia de 30 a 40 minutos, dependendo do equipamento, o diferencial do balão é a possibilidade de monitoramento no ar utilizando energia de gás hélio e com uma câmera com energia diretamente da embarcação, o que possibilita o sobrevoo de forma autônoma. A qualidade da visão aérea permite visualização do local da mancha e monitoramento de emergências. Os dois equipamentos podem ser conciliados.

Outra tecnologia que vem sendo mais utilizada pelas petroleiras no Brasil é a barreira Current Buster, que a OceanPact oferece em parceria com a fabricante norueguesa. No mercado brasileiro, equipamentos desse tipo já eram utilizados por empresas como Exxon, Equinor, Total e, mais recentemente, pela Petrobras. O grupo também aposta em uma plataforma que integra dados meteoceanográficos de diferentes fontes para gerar um modelo de previsão mais assertivo, fornecendo maior segurança às operações offshore de deriva de óleo, busca e salvamento e de previsão de janelas operacionais.

A principal inovação do sistema Cronos, em parceria com a norueguesa Miros Wavex, são os mapas de corrente de superfície obtidos com radar de alta frequência praticamente em tempo real. A empresa está instalando na popa de seu OSRV (combate a derramamento de óleo) Jim O' Brien equipamentos para medir condições meteoceanográficas. Segundo Kos, o radar é propício para observar o deslocamento de manchas de óleo e medir a altura de ondas. O monitoramento ambiental é feito por um sistema dos radares de detecção de óleo dos clientes que funciona 24 horas e diariamente. O sistema Miros OSD, em parceria com a norueguesa Norbit Aptomar, conta com câmeras térmicas do tipo FLIR.

A AllMaritim, do grupo NOFI Tromsø, tem sido uma das empresas líderes no desenvolvimento de equipamentos de resposta a derramamentos de óleo. Em 1978, o grupo atuou durante a explosão da plataforma Ekko Fisk Bravo, no Mar do Norte da Noruega, com a primeira barreira de contenção offshore desenvolvida. Desde então, a AllMaritim esteve envolvida em uma série de projetos com o objetivo de desenvolver sistemas mais rápidos e eficientes, tanto para o mercado offshore como portuário.

A tecnologia, conhecida como NOFI Current Buster é um sistema de contenção de alta velocidade com eficiência de recolhimento de até 94%. Nos últimos anos, a AllMaritim desenvolveu um sistema de bomba integrada plug-and-play, que tornou o sistema autossuficiente e podendo ser operado por uma única embarcação. Essa tecnologia está disponível em tamanhos diferentes para operações em áreas costeiras, rios e offshore.

A AllMaritim considera que novos desafios surgiram com a expansão das operações para novas fronteiras, principalmente em áreas remotas onde falta infraestrutura de resposta e se convive com fortes correntes marítimas e maior sensibilidade ambiental em alguns pontos, como na Margem Equatorial. “Como desenvolvedores de tecnologias de resposta a vazamento de óleo, o desafio foi suprir esta nova demanda por tecnologias mais rápidas, eficientes em condições adversas e operacionalmente independentes, tornando possível a exploração em áreas nas quais

a utilização das tecnologias convencionais seria um grande desafio”, destaca a gerente comercial da AllMaritim no Brasil, Gisele Mendes.

Ela explica que essa demanda do mercado consegue ser atendida por meio de um sistema de recolhimento integrado desenvolvido para o NOFI Current Buster’. Segundo Gisele, essa é a única tecnologia até então aprovada para operações na Margem Equatorial, por ser eficiente em correntes marítimas de até cinco nós. “O NorMar Integrated Pump System foi desenvolvido especialmente para o mercado brasileiro e hoje é comercializado em todo o mundo. Com ele, o NOFI Current Buster realiza toda a operação de resposta, incluindo a contenção, o recolhimento e a separação do óleo, utilizando somente uma embarcação”, acrescenta o diretor-geral da AllMaritim, Trond Dale.

Além da redução no custo operacional e no impacto ambiental ao dispensar uma embarcação de apoio, o sistema tem eficiência de recolhimento, puxando volume pequeno de água, o que otimiza o espaço de tancagem da embarcação e permite que ela permaneça em operação por mais tempo, diminuindo a frequência dos deslocamentos até a base mais próxima para realizar o transbordo do óleo coletado.

Nos últimos quatro anos, o grupo Ambipar investiu na parte de terminais portuários e entrou mais especificamente no offshore, com a expansão na parte de desenvolvimento de projetos e estudos técnicos, bem como em prevenção e resposta a emergências. Desde 2020, com a aquisição ControlPar, a Ambipar Response ampliou o corpo técnico com engenheiros e especialistas que auxiliam nos estudos e na prevenção de acidentes na área portuária. A ControlPar é especializada em estudos de batimetria, cálculo de calado e de dragagem para retirada de sedimentos, áreas de navegação dos terminais e dispõe de corpo técnico especializado na modelagem de acidentes em zonas portuárias, atendendo à resolução 398/2008 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), que trata dos planos de emergência individuais (PEIs).

O diretor de operações da Ambipar Response, Dennys Spencer, diz que a companhia já contava com estrutura robusta em terminais na costa brasileira e que foi incrementada com a recente aquisição da Dracares, que agregou um portfólio de equipamentos e materiais específicos sobretudo para a área offshore. Além da resposta a emergências, a Dracares auxilia na operação portuária e estudos, assim como no afretamento de embarcações e no fornecimento de tripulações especializadas para embarcações desguarnecidas. A empresa fornece embarcações para área de pesquisa e apoio para dragagens e batimetrias. Segundo Spencer, o grupo reuniu a força da ControlPar às embarcações adequadas da Dracares, deixando de terceirizar equipamentos.

A Dracares tem uma frota com cerca de 30 embarcações, das quais seis são offshore e as demais de deslocamento rápido (speed boats), voltadas para inspeção de calado, apoio ao transporte de tripulantes e retirada de resíduos de embarcações. “Após avaliação técnico-operacional, entendemos que a Dracares é uma empresa especializada e organizada. Ter dentro do portfólio essa especialidade em cooperação na navegação traz confiabilidade maior para operações de resposta à emergência”, destaca Spencer.

Ao longo dos últimos anos, a Macnor Marine forneceu um total de 16 barreiras offshore e componentes, com atuação em reparos, limpeza e retrofits. A empresa acredita que, em 2021, o mercado atingiu seu ponto de maturação, considerando que a frota de navios dedicados ao derramamento de óleo cumpria com a demanda exigida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

A empresa espera que o órgão ambiental adéque o crescimento da produção com mais demandas de barcos dedicados para diminuir os riscos. “Com as novas descobertas e o aumento da produção, novos FPSOs chegarão para atuar nas novas áreas. Isso nos causa preocupação, pois o risco de acidentes ambientais aumenta”, comenta o gerente de desenvolvimento de vendas e novos negócios da Macnor, Pedro Guimarães.



Em 2016, após atuar como representantes de uma fábrica norueguesa de barreiras de contenção offshore, a Macnor firmou parceria junto a um sócio norueguês, a Macboom — a qual a empresa chama de primeira fábrica de barreiras de contenção offshore do Brasil. A unidade fabrica desde o modelo mais robusto até o costeiro, 100% nacional. “Com desenvolvimento da marca, agregamos alguns componentes que compõem o pacote como o HPU, o compressor dedicado e estamos atualmente desenvolvendo o skimmer”, conta Guimarães.

Ele acrescenta que a empresa oferece um pacote completo para área de oil spill junto a sua representante exclusiva, a norueguesa Maritime Partner, que fabrica barcos de serviço. A Macnor entende que o Ibama e outros órgãos ambientais têm trabalhado em prol da segurança ambiental junto às petroleiras. Para Guimarães, esses órgãos poderiam trocar ainda mais experiências com órgãos internacionais como, por exemplo, a NOFO (Norwegian Clean Seas Association for Operating Companies).

Guimarães destaca que, mesmo sem qualquer suporte financeiro externo, a Macnor conseguiu criar no risco uma indústria 100% nacional, dedicada a equipamentos que ajudam na questão da proteção ambiental. Entre os diferenciais da empresa, segundo o gerente, estão a competitividade do preço e o prazo de entrega, favorecidos pela fabricação e entrega serem no Rio de Janeiro. “O único suporte que recebemos foram dos clientes que acreditaram em nosso trabalho e investiram na compra das unidades. Particularmente, acho que falta um pouco de reconhecimento da indústria como um todo no que fizemos. O que nos conforta é o fato de termos feito nossa parte, em prol do meio ambiente, que é e continuará sendo o propósito principal da Macboom”, afirma Guimarães.

Na prevenção de acidentes, a Ambipar observa áreas portuárias passando por processo de forte amadurecimento nos últimos anos, paralelamente à evolução da legislação e dos órgãos de fiscalização mais atuantes, especializados e entendendo a lógica desse sistema de prevenção. O setor tem expectativa, por exemplo, do novo texto da resolução 398 do Conama, que está em processo de revisão. Spencer conta que a empresa participou dos debates para a construção desse texto. A expectativa é que a futura norma tenha requisitos mais técnicos e atualizados. “Modelagens a partir dos cenários encontrados nos terminais são subsídios importantes para o dimensionamento de estrutura de resposta à emergência”, explica Spencer.

Para o diretor da Ambipar, os terminais portuários entenderam o cenário e do que necessitam, alcançando uma comunicação mais assertiva e fluida com prestadores de serviço. Spencer lembra que antes os técnicos que integravam equipes não tinham tanto conhecimento e o dimensionamento do prestador de serviço não era bem compreendido quando repassado para os empreendedores. Ele considera que os terminais se organizaram dentro dos planos de integração, com realização de simulados e aperfeiçoamento dos planos de ajuda mútua (PAM), o que tem ajudado bastante, junto com órgãos de fiscalização na evolução desse mercado.

A incorporação da Dracares ampliou o efetivo operacional da Ambipar Response no trabalho de cercos de navios em operações ship-to-ship e no carregamento e descarregamento de navios atracados em áreas portuárias. Spencer lembra que contêineres e isotanques que transportam produtos perigosos implicam estudos de análise de risco dentro dos terminais portuários, que acabam criando áreas de armazenagem para esse tipo de carga.

O diretor de operações da Ambipar explica que, como portos públicos e terminais privados integram áreas urbanas, o estudo de análise de risco é fundamental para comunicação com a comunidade local para compreensão do risco que estão tendo e da exposição a partir do início desse tipo de operação. Spencer relata alguns casos de estudos já elaborados de portos que têm no plano de investimentos operação com grande volume de inflamáveis.

Ele destaca que a Ambipar vem investindo em integração operacional e que já tem em operação alguns equipamentos fora do país, principalmente no Reino Unido. “Temos muita oportunidade de



integração de tecnologias e práticas que podemos trazer para o Brasil. Vai desde a parte de monitoramento, utilização de sistemas de aerofotogrametria e sistemas de radar para monitoramento de manchas, até equipamentos para recuperação, estruturação de mancha órfã e de grandes vazamentos”, afirma Spencer.

O diretor de operações lembra que ficou 40 dias no Nordeste, quando a empresa participou dos trabalhos comandados pelo Ibama para conter os impactos do vazamento de óleo na costa brasileira em 2019. Na ocasião, a Ambipar prestou apoio a alguns municípios e estados, principalmente para mapeamento da sensibilidade ambiental da costa. Spencer diz que os estudos resultaram num banco de dados georreferenciados robusto, que foi compartilhado com órgãos públicos. A empresa também auxiliou no debate técnico sobre estratégias de resposta sobre óleo que chegava à costa brasileira a partir dessa emergência.

Spencer destaca que, naquele evento, foi possível presenciar o Ibama adotando técnicas e metodologias do Incident Command System (ICS), preenchendo formulários previstos neste sistema e conseguindo mudar o centro de comando de acordo com a evolução com que a mancha chegava à costa brasileira após a emergência do óleo. “A grande mudança que aconteceu no poder público é a forma como o órgão ambiental enxerga e administra essa emergência”, considera o diretor de operações da Ambipar.

Ele observa que grande parte dos operadores portuários dispõe de planos elaborados e que os operadores têm evoluído para prática com simulados, o que colabora para entendimento de quais são pontos específicos para melhorar na atuação do responsável e em cada parte da emergência. “A emergência é um dos trabalhos que mais integra público e privado e onde vemos evolução de ambos os lados. Vemos interesse do público em entender como empresas que prestam serviço se preparam. Ao mesmo tempo, empresas privadas têm interesse em saber como o órgão público enxerga e pensa emergência para, em cenário atual, a comunicação ocorrer de forma fluida”, analisa Spencer.

Para a Ambipar, a evolução da legislação é importante para ampliar o nível de proteção da costa brasileira e das operações que ocorrem diariamente. A empresa vê forte crescimento na área portuária e considera importante que a legislação acompanhe esse crescimento e entenda as dificuldades para regular melhor essas operações. “Nosso desafio é estarmos presentes nos pontos mais críticos com equipe e equipamentos com respostas mais rápidas. Sabemos que um acidente em área portuária pode rapidamente causar dano severo ao ecossistema marinho e costeiro do país”, analisa Spencer.

A Ambipar tem atuação na América Latina, com a central de emergência no Chile cobrindo o costado do Pacífico e a unidade em Nova Odessa (SP) cobrindo a costa brasileira. Spencer diz que um dos diferenciais do grupo é a expansão e aquisição de empresas do seu corpo operacional, além da presença de especialistas em países do mundo inteiro. Ele detalha que, para grandes eventos de vazamentos, como um que ocorreu recentemente no Peru, é constituída uma força-tarefa internacional que conta com especialistas locais e de países como Brasil, Reino Unido, EUA, Chile e Peru.

A AllMaritim observa que, nos últimos anos, houve discussões importantes sobre a revisão da Conama 398, que trata dos Planos de Emergência Individual (PEI) para o caso de incidentes com derramamento de óleo em águas brasileiras. No entanto, esse processo ainda não foi finalizado. Apesar de não ter havido mudanças significativas nas exigências das normas vigentes no Brasil, a empresa vê uma melhor interpretação das regras, o que demonstra uma abertura do órgão ambiental para a utilização de tecnologias mais avançadas e eficientes no combate a vazamento de óleo.

A empresa destaca que o NOFI Current Buster foi a primeira tecnologia avançada aprovada para compor os PEIs dos operadores no Brasil. A AllMaritim considera que a solução foi um grande divisor de águas no que diz respeito à inovação do setor, pois, até então, somente eram utilizados



sistemas convencionais, como barreiras, skimmers e workboats. “Internacionalmente, também observamos em processos de licitação pública forte demanda pela redução dos custos no ciclo de vida das tecnologias, bem como pela sustentabilidade dos produtos e seu processo de fabricação. Fatores importantes quando se trata de melhorar todas as etapas da produção quanto a questões ambientais”, comenta Dale.

Ele conta que, ao longo de mais de 30 anos de operação, a AllMaritim entrou em novos mercados como México, Vietnã, Nova Zelândia, Brasil, Nigéria, Líbia e Oriente Médio. Observa que muitos desses países são novos neste setor e se esforçam para melhorar e aumentar a conscientização quando se trata de novas tecnologias e métodos de operação em caso de derramamento de óleo.

Para atender a um aumento crescente na demanda por equipamentos para combate a derramamento de óleo, a empresa reestruturou alguns processos e aumentou a produção, maximizando os turnos. Nos últimos dois anos, a AllMaritim investiu em novas tecnologias de produção, como mesas de corte digital e sistemas de soldagem. “Essas atualizações reduziram o tempo de entrega, melhoraram a qualidade e durabilidade dos produtos, e reduziram ao mínimo os resíduos gerados, melhorando a sustentabilidade de nossos produtos”, destaca Gisele.

A empresa também investe em pesquisa e desenvolvimento (P&D), com foco em inovação e no aprimoramento contínuo das tecnologias existentes. Em 2021, a AllMaritim formou uma aliança estratégica com a Markleen, uma das líderes de mercado no desenvolvimento e fabricação de equipamentos de resposta a derramamento de óleo. O foco principal da nova aliança é a busca por inovação e o desenvolvimento contínuo de tecnologia de resposta para o mercado portuário e offshore, cada vez mais preocupado com a proteção ambiental. “Através dessa parceria, estamos ampliando nosso portfólio de produtos para atender principalmente ao mercado portuário”, salienta Gisele.

Dale acredita que o diferencial da empresa está baseado em originalidade e inovação das tecnologias, foco em soluções completas e customizadas, e no desenvolvimento de produtos de fácil e rápida manutenção. O diretor diz que a empresa é pioneira no desenvolvimento dos sistemas de contenção em alta velocidade e dos sistemas de rápido lançamento (NOFI BoomBag). E que mesmo os sistemas convencionais oferecem um design único que traz uma série de vantagens operacionais. “Temos sempre em mente a preocupação de que o design dos produtos propicie a agilidade e a facilidade no reparo e manutenção dos sistemas, permitindo que uma eventual avaria possa ser resolvida localmente. Faz muito sentido quando se trata de equipamentos que não podem falhar em momento de emergência”, explica Dale.

Ele destaca o NorMar Integrated Pump System como exemplo de desenvolvimento para suprir uma necessidade da Petrobras por sistemas autossuficientes operados por uma única embarcação. Hoje, essa tecnologia é utilizada pelas principais international oil companies (IOCs) que atuam no Brasil. Ele também cita a barreira de inverno NOFI VMT desenvolvida para a Alyeska Pipeline Service Company, em que a empresa modificou sua barreira offshore para poder operar continuamente durante sete meses de inverno. Dale conta que o objetivo era que o terminal petrolífero de Valdez permanecesse aberto durante todo o inverno sem fechar, o que seria crítico para suas operações.

Gisele também fala do NOFI ‘Current Buster Shallow Water’, desenvolvido de forma customizada para clientes que têm o desafio de trabalhar em áreas com correntes de alta velocidade, porém com pouca profundidade, como rios. Ela explica que a solução foi o desenvolvimento de um sistema para águas rápidas e rasas, que pudesse ser rebocado ou ancorado à margem. Dependendo do tamanho do rio, barreiras convencionais podem ser utilizadas como barreira de deflexão, levando o óleo para o NOFI Current Buster para coleta e recolhimento. “Trata-se de encontrar a solução certa e adaptar onde for necessário para fazer a diferença”, resume Gisele.

A OceanPact, em parceria com a Maritime Robotics, converteu um barco offshore de derramamento de óleo, com 3 toneladas de bollard pull (BP), em rebocador não tripulado. Uma



“embarcação mãe” controla remotamente o barco. Kos diz que a solução teve a segurança como motivação visto que a operação de recolhimento de óleo costuma durar muito tempo e ser desgastante para a tripulação. O projeto começou em 2018 e vem avançando após a realização de alguns testes. Na conversão em um rebocador que já trabalhava com barreira offshore, a empresa parceira entrou com itens como a parte de inteligência eletrônica e rádio.

Por meio de um simulador de operações de resposta a óleo no mar (PEI Virtual), a OceanPact consegue digitalizar o que é uma resposta para vazamento de óleo. O projeto, em parceria com o Lamce (Coppe/UFRJ), é útil para treinamentos e tem por objetivo gerar resposta mais clara ao vazamento de óleo, por meio da digitalização de equipamentos e dos barcos. A OceanPact conta com três estações instaladas no Rio de Janeiro (Cabo de São Tomé, Cabo Frio e Itaipuaçu) para cruzar os dados oceânicos captados por satélite. Essas informações são assimiladas em modelos numéricos desenvolvido pela empresa e pelo Lamce. “Em alguns meses teremos melhores dados de modelagem, principalmente nesta região”, projeta o gerente de negócio em inovação da OceanPact, Carlos Leandro.

Ele explica que a plataforma Cronos foi desenvolvida com objetivo de diminuir o tempo entre o incidente e sua resposta de forma eficiente. O diferencial, segundo Leandro, é a previsão das características do óleo com dados medidos pelo radar de alta frequência desenvolvido pela empresa norte-americana Cronos, que pode ter alcance de até 300 quilômetros da costa. Na virada de ano, a OceanPact fez um simulado com o lançamento de manequim simulando a queda de homem ao mar para cálculo de busca e resgate de uma pessoa à deriva. Na plataforma Cronos, também é possível realizar previsão de óleo derramado e janelas operacionais para acelerar essa operação.

Dale, da AllMaritim, considera que os maiores cases de sucesso são aqueles nos quais as tecnologias são colocadas à prova em incidentes reais. Ele conta que o primeiro grande episódio ocorreu em 1978, com a explosão da Ekofisk Bravo no setor offshore norueguês e continuou com a IXOC (México), Exxon Valdez (EUA) e Prestige (Espanha), todas com tecnologias desenvolvidas e fornecidas pelo grupo de empresas AllMaritim.

Em 2010, outro caso marcante foi o Deepwater Horizon, no Golfo do México, o maior vazamento de óleo de todos os tempos, no qual 48 NOFI Current Busters foram utilizados. Segundo o diretor, a AllMaritim participou desse incidente com pessoal para treinamento, operação e manutenção de nossos sistemas durante um período de quatro meses. “A excelente performance da tecnologia sendo operada por barcos de oportunidade foi ressaltada no relatório oficial da Guarda Costeira dos Estados Unidos”, ressalta Dale.

Um caso de sucesso mais recente foi o vazamento advindo do encalhe do petroleiro Solomon Trader, na Ilha Solomon, próxima à Austrália, em 2019. Em comunicado oficial, o governo local informou que a Australian Maritime Safety Authority (AMSA), que realizou a resposta ao vazamento, conseguiu recolher a maior parte do óleo presente na superfície utilizando o NOFI Current Buster. Na ocasião, mais de mil galões de componentes de óleo flutuante foram recolhidos.

Há oito anos, a Global Sea Fence fabrica produtos para a prevenção a acidentes provocados por vazamentos de óleos ou produtos perigosos em áreas costeiras, offshore e fluviais. No final de 2019, depois do desastre de vazamento de óleo que afetou praias do Nordeste e do Sudeste brasileiro, incluindo cerca de 55 áreas de proteção marinha, foi determinante a produção de uma barreira de contenção para praias e costas do litoral. “A pedido de um cliente multinacional especializado em oil response, a fábrica passou a desenvolver tecnologia na barreira especial para o combate de derramamento de óleo em praias”, destaca o diretor da Global, Silvano Schmitt.

O produto é confeccionado com uma trama especial de poliéster inflável, 100% nacional, que não deforma o cilindro da barreira. Schmitt explica que, como o petróleo cru é uma substância

altamente tóxica, a barreira é fabricada com PVC, material resistente à corrosão, além de ser polímero sintético de plástico com vasta possibilidade de aplicações.

Schmitt acrescenta que a barreira foi projetada com dois andares de diferentes tamanhos, sendo que uma delas é preenchida internamente com água para segurar as pequenas ondas que inevitavelmente levariam o óleo bruto às margens da praia. O produto depois de instalado, segundo Schmitt, limita a linha entre a água do mar e a areia da praia. A barreira de contenção serve para embarrear o óleo quando ele vem do mar para a costa da praia.

A Global Sea Fence investiu na aquisição de novas máquinas e estreitou seu vínculo comercial com os clientes ao fechar contrato a nível nacional com a empresa especializada em representação comercial de serviços e produtos ambientais Ecobio Ambiental. Além de empresas especializadas na operação Oil Response, a Global tem clientes portuários, indústria naval offshore e empresas de navegação, como a CBO e a CCR Barcas.

“Não nos tornamos apenas uma fornecedora de produtos de combate à poluição ambiental, Nos tornamos uma empresa de soluções ambientais no que diz respeito a combate ao vazamento de derramamento de óleo, seja na fabricação específica de um produto, seja apenas no fornecimento de um acessório ou matéria-prima especial para o revestimento de mangueira para descarga de óleo”, destaca Schmitt.

O diretor comercial da OceanPact, Erik Cunha, diz que, para se destacar na área de proteção ambiental no Brasil, a empresa participa de eventos no exterior em busca de ampliar seu portfólio e equipamentos de resposta a emergências e na parte de oceanografia. “Nossa área de inovação procura entender lacunas do setor de petróleo e gás e desenvolver tecnologias focadas em segurança operacional, proteção ambiental e eficiência energética (...). Onde tem tecnologia, sempre participamos para tentar trazer para o Brasil o estado da arte na área de preservação ambiental”, elenca Cunha.

Ele avalia que, como a Petrobras segue como principal empresa do setor de petróleo e gás no Brasil, muito do que é desenvolvido acaba sendo direcionado para ela. Ele cita que a tecnologia ‘Current Buster’ começou na indústria privada de petróleo e depois se expandiu. “Fizemos trabalho de convencimento, junto com os operadores, do órgão ambiental sobre a eficiência dessas tecnologias que otimizam recursos de resposta a emergências”, resume o diretor comercial.

Para Cunha, a abertura das empresas e dos órgãos ambientais às novas tecnologias contribui com a troca de conhecimento e com a aplicação de soluções mais eficientes para o mercado brasileiro. Ele ressalta que existe todo um processo de homologação, testes e comprovação da eficiência de cada item. O diretor acrescenta que soluções como essas precisam vir acompanhadas do benefício de reduzir custos para os clientes. A empresa está atenta às tecnologias de descarbonização e a produtos e soluções inovadoras para clientes com compromissos assumidos para redução de gases de efeito estufa.

O diretor de novos negócios e sustentabilidade da OceanPact, Fernando Borensztein, destaca a importância de estudos em andamento sobre detecção de vazamento de metano, combustíveis alternativos, como hidrogênio, amônia e gás natural liquefeito (GNL), além da conversão de embarcações. Ele identifica muitos desafios para converter embarcações existentes e explica que não basta adaptar o sistema de propulsão, pois existem diferentes requisitos e a questão da certificação de classe. Conta que a empresa busca se atualizar e fechar parcerias para conversão de embarcações e usar combustíveis alternativos.

A OceanPact tem estudos internos para a hibridização de duas embarcações. Em análise, opções sobre uso de baterias no lugar de um dos geradores, redundância ou minimização de picos de demanda de energia. Em outra frente, a empresa trabalha com operadores na questão da pintura de casco, pensando em tintas com menos incrustação, o que gera menos atrito e,



consequentemente, menos consumo de combustível. “Todas nossas embarcações contam com check list do plano de eficiência energética: lubrificação, manutenção, limpeza de leme, limpeza de propulsor, limpeza de casco. Isso vai dar eficiência energética e redução no consumo de combustível”, salienta Borensztein.

Ele acrescenta que a plataforma Cronos ajuda na escolha de rotas mais inteligentes para reduzir o consumo de combustível. “Percebemos, nos requisitos, que precisamos demonstrar o que estamos fazendo em termos de redução consumo e aumento de eficiência. E isso pode envolver combustíveis alternativos ou não. Há uma série de outras iniciativas que podemos pensar para demonstrar a redução da pegada de carbono”, diz Borensztein.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2022

O INVERNO E AS ELEIÇÕES

Por Ivan Leão OPINIÃO 23 Mai 2022

A observação do cenário para o próximo semestre nos leva a apontar as mudanças de estações e as eleições como previsões mais aceitáveis. A anedota de que no Brasil até o passado é incerto encontra eco em diversas narrativas nas redes sociais. Mesmo assim, diversas análises internacionais, incluindo a do Fundo Monetário Internacional (FMI), mostram situações favoráveis para a América Latina, especialmente o Brasil. O motivo, aqui, pode ser atribuído aos ajustes forçados decorrentes de crises políticas e resultados eleitorais inesperados. Fatores que promoveram o enfraquecimento do Estado, resultado do embate entre os poderes e da falta de capacidade de investimento público com o orçamento fiscal.

Mas o país não parou. O agronegócio, o minério de ferro e a produção de petróleo em alto-mar mantiveram a balança comercial superavitária. Mais do que isso, estimulou a produção em diversos segmentos nos setores de serviços e indústria, que por sua vez manteve a operação do comércio, apesar do lockdown obrigatório, para controlar a pandemia.

Apresentação do Banco Central, divulgada em abril de 2022, apresenta a visão de futuro resultante dos desafios existentes: Mais tecnologia – a epidemia acelerou mudanças tecnológicas; Crescimento sustentável e inclusivo – relevantes na transição verde; Mudanças nas cadeias de valores globais – causadas por eventos geopolíticos; Reprecificação nas economias emergentes – aumento dos juros e aperto na política monetária; Menor crescimento da China – impacto reduzido no Brasil que exporta essenciais (alimentos, minério de ferro e petróleo).

Os segmentos de infraestrutura e indústria marítima responderam com aumento de investimento privado (local e internacional) para atender à expansão das exportações e às demandas geradas no mercado interno. Nesse contexto podem ser alinhados diversos fatos, indicadores de um ciclo positivo em formação. Em fevereiro de 2022, a Cosan informou a aquisição de ações de 51% do TUP Porto São Luís detidas pela São Luís Port Company, uma companhia do grupo China Communications Construction Company Limited, e passou a ter 100% do controle do Porto de São Luís, no Maranhão.

A Cosan informou futura joint venture no ramo de mineração, incluindo infraestrutura ferroviária.

Na linha da aquisição de ativos internacionais por empresas locais, merece registro a compra pela Tupy, em abril de 2022, de 100% da Internacional Indústria Automotiva da América do Sul (MWM do Brasil), por R\$ 865 milhões. A vendedora é a Navistar International Corporation, subsidiária da Traton. A Tupy é tradicional empresa fabricante de peças fundidas e forjadas para a indústria automotiva e com a MWM ingressa na fabricação de motores para líderes da indústria automobilística brasileira, europeia e norte-americana de caminhões, ônibus e máquinas. Os acionistas da Tupy, que aprovaram a operação, são o BNDES Participações – BNDESPar (28,19% das ações) e a Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil – PREVI

(24,84% das ações). Um dos objetivos será a produção de motores movidos com energias renováveis.

Em fevereiro de 2022, o Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) aprovou a associação entre LDC (Louis Dreyfus Company), Amaggi Exportação e Importação, Sartco, Cargill Agrícola e Dalablog Participações nas sociedades Carguero Inovação Logística e Serviços e Green Net Administradora de Cartão. A Carguero atua na intermediação de frete rodoviário de cargas via plataforma digital. A Green Net passará a pertencer 100% à Carguero, que ampliará investimentos em tecnologia e desenvolvimento de ferramentas na gestão da frota, planejamento de rotas e pagamentos automáticos de pedágios.

No segmento portuário-industrial, o desafio é a conexão ferroviária, diz diretor de terminais e logística do Porto do Açú, João Braz. O porto, localizado em São João da Barra (RJ), precisa da ferrovia para ampliar a movimentação, além do mineroduto que permite exportar 25 milhões de toneladas de minério de ferro. E 30% do total de petróleo cru brasileiro exportado vai via transbordo marítimo no Açú. Para tornar a conexão ferroviária possível, o Porto do Açú solicitou autorização para construção de 41 quilômetros de ferrovia, com R\$ 610 milhões de investimentos estimados, para garantir a conexão de Anchieta (ES) ao Açú. O interesse é atrair um operador ferroviário.

Em abril de 2022 a Shell e a TotalEnergies informaram a compra de cotas adicionais no campo produtor de Atapu, com investimentos de US\$ 1,1 bilhão e US\$ 947 milhões, respectivamente. Com a valorização de preço do petróleo, diante do boicote à Rússia, o offshore brasileiro aumentou seu atrativo. A italiana Saipem também se beneficiou e obteve financiamentos que equilibraram suas finanças, permitindo informar no final de abril que selecionou a GE Power Conversion, sediada na França, para fornecimento dos módulos de energia ao FPSO P-79, que será instalado no campo de Buzios, em 2025, cuja construção será realizada pelo estaleiro da Coreia do Sul DSME.

O resultado desta valorização dos ativos offshore também gera impactos positivos nos fornecedores de sondas de perfuração offshore. Esse é o caso da Constellation, cujo aditivo ao plano de recuperação judicial foi aprovado no final de março. As oito sondas offshore da empresa estão contratadas atualmente. Também é o caso da Ocyan que tem cinco sondas e dois FPSOs contratados.

O mercado brasileiro atrai também novos fornecedores da Ásia. Em abril, a Petrobras qualificou a China Offshore Oil Engineering Company (COOEC) para participar das licitações de unidades de produção offshore tipo FPSO, ofertando engenharia, selecionando fornecedores e realizando a construção. A COOEC emprega mais de oito mil pessoas com uma área total de 3,5 milhões de metros quadrados destinados a projetos de engenharia nas bases de Qingdao of Shandong Province e Zhuhai of Guangdong Province. A frota de construção e instalação offshore é de 20 navios incluindo navios de instalação de dutos e lâmina d'água de três mil metros. Em 2021 a China foi considerada pela VesselValue como o país com a maior frota de navios do mundo, ativos no valor de US\$ 191 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2022

PORTO DE SANTOS: EPL PROJETA 8 MILHÕES DE TEUS ATÉ 2047

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Mai 2022

A Empresa de Planejamento e Logística (EPL) projeta que o complexo portuário de Santos aumentará sua capacidade de movimentação de contêineres de 5,4 milhões de TEUs, entre 2023 e 2024, para oito milhões de TEUs no período de 2028 a 2047. As estimativas levaram em conta os projetos de expansão da BTP, DP World e da Santos Brasil e o arrendamento da área STS-10, que o governo pretende licitar ainda este ano.



A EPL considerou o futuro operador do Tecon da área STS-10 começando a movimentar em 2023, primeiro ano do novo contrato, cerca de 300 mil TEUs hoje operados pela Ecoporto Santos, aumentando para um milhão de TEUs na segunda fase do novo terminal, prevista para 2026. De acordo com o estudo, a movimentação do STS-10 chegará a dois milhões de TEUs em 2034 e se estabilizará em 2,3 milhão de TEUs, por volta de 2040.

“Entre 2035 e 2040, ele [terminal STS-10] 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”, detalhou o especialista portuário da EPL, Thilo Zindel. Em três cenários analisados pela EPL, tendo como ponto de partida a capacidade total de cinco milhões TEUs dos atuais Tecons de Santos, ela dobra para 10 milhões de TEUs ao final do contrato.

Na competição pela captura de cargas pelos quatro terminais, os cálculos projetam BTP, Santos Brasil e STS-10 com 25% a 30% de share cada e a DPW Santos com fatia de aproximadamente 16% do mercado devido à capacidade menor de seu terminal em relação aos demais.

A EPL estima 15% de ganho eficiência dos terminais ao longo dos 25 anos de vigência do contrato de arrendamento a ser firmado pela autoridade portuária e o arrendatário do STS-10, com ganhos em torno de 0,5% ao ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/05/2022

PORTO DO RIO: TRECHOS DA LINHA FÉRREA SERÃO REMODELADOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Mai 2022

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) contratou a construtora Coefer para obras de remodelação da linha férrea no trecho compreendido entre o portão do Arará e os dois terminais de contêineres do Porto do Rio de Janeiro. A autoridade portuária e a construtora assinaram o termo no último dia 19 de abril. De acordo com a CDRJ, o início das obras no acesso ferroviário está previsto para junho de 2022 e a conclusão em fevereiro de 2023. A previsão é de R\$ 4 milhões em investimentos em melhorias.

A autoridade portuária considera que as principais carências são acessos antigos com materiais desgastados. O diretor-presidente da CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, explicou que a finalidade das obras no acesso ferroviário é a melhoria das vias internas do porto nesse trecho, beneficiando as operações da Multiterminais e da ICTSI-Rio.

Laranjeira acrescentou que o portão 32, inaugurado recentemente, já se tornou o principal acesso rodoviário ao porto, recebendo 53% do total de veículos, especialmente aqueles destinados aos terminais de contêineres. “Outra importante obra está sendo realizada na Avenida Alternativa, cujo objetivo é melhorar substancialmente as vias do bairro do Caju, facilitando o acesso ao portão do Caju”, contou.

Laranjeira disse que a autoridade portuária, por meio de convênio firmado com a Marinha, mantém esforços para a implantação de um sistema de gerenciamento e informação do tráfego de embarcações (VTMIS, na sigla em inglês) nos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí. Ele destacou que o sistema trará melhorias de eficiência e segurança nos acessos portuários, além de reduzir risco de acidentes ambientais. A primeira fase dos projetos de VTMIS prevê a implantação de Local Port Services (LPS) nos portos do Rio de Janeiro/Niterói e Itaguaí. Segundo Laranjeira, trata-se do primeiro nível dos sistemas de monitoramento de tráfego aquaviário previsto na Normam 26, da Diretoria de Hidrografia e Navegação. Foram instaladas câmeras ópticas e térmicas em diversos locais para visualização de canais de acesso, bacias de manobra e áreas marítimas dos terminais arrendados e de fundeio na Baía da Guanabara.

O LPS também contemplará a implantação de um subsistema de monitoramento ambiental até o final de 2022, com a instalação de estações meteorológicas, boias meteoceanográficas, marégrafos, radares e estações base do sistema de identificação automática de embarcações. Laranjeira destacou que esses equipamentos e sistemas vão melhorar o controle e a segurança do tráfego aquaviário na Baía da Guanabara.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2022

CONSELHO DO CPPI CONFIRMA RECOMENDAÇÃO DA PPSA PARA DESESTATIZAÇÃO

Da Redação OFFSHORE 23 Mai 2022

O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) referendou, na sexta-feira (20), a Resolução nº 224/2022, que havia sido editada "ad referendum" do CPPI, recomendando ao presidente da República a qualificação da Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. – Pré-Sal Petróleo S.A./PPSA no Programa de Parcerias de Investimentos. O objetivo da qualificação é avaliar a desestatização da empresa e dos ativos sob sua gestão.

Criada em 2013, a PPSA/Pré-Sal é uma empresa pública federal vinculada ao Ministério de Minas e Energia (MME). Cabe a ela gerir os contratos de partilha de produção celebrados pelo MME e os contratos para a comercialização de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos da União.

Além de referendar a citada resolução, o CPPI deliberou sugerir ao presidente da República a instituição de um Comitê Interministerial, formado por representantes do Ministério da Economia e do Ministério de Minas e Energia, ao qual caberá, entre outras atribuições, elaborar, com base nos estudos que venham a ser desenvolvidos, manifestação com avaliação sobre a desestatização da empresa e dos ativos sob sua gestão. Essa avaliação será, ao final, submetida à aprovação do CPPI.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2022

ANTAQ INCORPORA CONTRIBUIÇÕES À LICITAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Mai 2022



A Antaq aprovou a análise das contribuições relativas ao aprimoramento da documentação para o processo licitatório da concessão do Porto de São Sebastião (SP). Ao todo, a Agência recebeu 239 contribuições. Os documentos aprovados serão encaminhados ao Ministério da Infraestrutura, que dará continuidade ao processo de desestatização.

O futuro concessionário assinará contrato de 25 anos. O valor estimado do contrato de concessão alcançará R\$ 237,4 milhões. Os investimentos estimados serão de R\$ 3,263 milhões. Espera-se o total de cerca de 56 milhões de

toneladas movimentadas em 2060, o que representa crescimento médio anual de 0,3% ao ano.

O valor de outorga mínimo proposto será de R\$ 33,3 milhões e deverá ser pago em parcela única. O critério de licitação escolhido foi o de maior valor outorga, com realização de leilão na modalidade presencial.



Além disso, o novo concessionário deverá pagar anualmente à Antaq a Verba de Fiscalização, no valor de R\$ 446,5 mil, durante toda a vigência do contrato. Esse valor será dividido em 12 parcelas mensais.

Atualmente, o porto é administrado pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS). Na área do porto organizado existe o Terminal de Uso Privado da Petrobras Transportes S/A – Transpetro, denominado Terminal Aquaviário de São Sebastião. A área total a ser concedida tem 32,60 km².

A concessão do Porto de São Sebastião, de acordo com a política pública do governo federal, trará ganhos de produtividade quanto à gestão, à eficiência e à celeridade nas compras e contratações necessárias às operações portuária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2022

ANTAQ EMITE SEIS NOTIFICAÇÕES DURANTE FISCALIZAÇÃO NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO (SP)

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Mai 2022

Operação Porto Limpo aconteceu entre os dias 16 e 19 de maio e contou com a participação de outros órgãos públicos

A Antaq emitiu seis notificações de correção de irregularidade durante a Operação Porto Limpo, realizada entre os dias 16 e 19 de maio, no Porto de São Sebastião (SP). Com foco nas instalações que movimentam granéis, a agência fiscalizou o porto público e um terminal de uso privado. Foram também fiscalizados a autoridade portuária e operadores portuários, além das condições de higiene e limpeza dos caminhões que circularam nas vias públicas na área portuária.

O fiscal da Antaq, Daniel Santos, lotado na Unidade Regional de São Paulo (URESP) e que participou da operação, explicou que houve seis notificações, mas com 13 atos infracionais. “Houve notificação com mais de um ato infracional encontrado”, afirmou.

Entre as infrações encontradas estão: não assegurar condições mínimas de higiene e limpeza nas áreas e instalações; e deixar de assegurar a atualidade na execução do serviço portuário. De acordo com as normas da Antaq, o ente que foi notificado precisará regularizar aspectos relacionados à higiene e à limpeza apontados pelos fiscais da autarquia dentro do prazo estabelecido.

A Operação Porto Limpo teve como objetivo aferir as condições de higiene e limpeza das operações portuárias e verificar o cumprimento das melhores práticas no controle da proliferação de fauna sinantrópica (composta por espécies de animais que interagem de forma negativa com a população humana). Participaram da ação a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), a Prefeitura de São Sebastião, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), a Marinha do Brasil, entre outros órgãos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2022

MRS E BRACELL ATINGEM A MARCA DE 1 MILHÃO DE TONELADAS DE CELULOSE TRANSPORTADAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Mai 2022

Na última semana de abril, a MRS e a Bracell atingiram o primeiro milhão de toneladas de celulose movimentada entre o Terminal Intermodal de Pederneiras e o Porto de Santos. A marca foi conquistada com oito meses de funcionamento do terminal.



“Em julho de 2020, a MRS assinava um contrato com a Bracell. À época, não havia terminal intermodal construído. Assumimos um desafio de grande porte e fizemos, do zero, um pátio e um terminal específico para celulose em apenas sete meses. O cliente comprou vagões e a MRS adquiriu locomotivas para a operação. Iniciamos esta operação em setembro de 2021 e apenas oito meses depois já chegamos a um milhão de toneladas transportadas. É, sem dúvida, uma conquista importante, digna de celebração”, comemora o gerente geral de Negócios – Carga Geral – da MRS, Guilherme Alvisi.

O Head de Supply Chain da Bracell, Alberto Pagano, celebra o recorde e reconhece a eficácia do sistema logístico estruturado pela companhia, que integra diferentes modais. “Celebrar este marco é importante, especialmente pois demonstra que o sistema logístico da fábrica até o Porto é robusto, sustentável e está alinhado com a necessidade da maior e mais sustentável fábrica de celulose do mundo”, afirma o executivo.

De acordo com dados do 1º trimestre de 2022, a celulose representa 7,7% do volume transportado em carga geral e 3,3% do volume total transportado pela MRS.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/05/2022

TCU REALIZA EVENTO SOBRE VERTICALIZAÇÃO NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Da Redação NAVEGAÇÃO 23 Mai 2022

Na próxima quinta-feira (26), o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária, promoverá o “Diálogo Público Análise Concorrencial no Setor Portuário”, para tratar da competitividade nas licitações de arrendamentos portuários. Os efeitos da verticalização e da concentração dos setores de transporte marítimo e de terminais de contêineres são o foco do evento.

O debate contará com a participação de representantes do Ministério da Infraestrutura, Ministério da Economia, Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, entidades de empresas de navegação marítima e associações de terminais portuários, entre outros.

O evento ocorrerá das 14h às 17h30 e será transmitido via canal oficial do TCU no YouTube.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/05/2022

PORTO DO RIO DE JANEIRO RETOMA OPERAÇÕES EM NAVIO DE ‘BREAK BULK’ COM CAFÉ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Mai 2022

A operação de um navio de ‘break bulk’ com café, que aconteceu no fim do mês de abril, marcou o retorno dessa modalidade no transporte de café pelo Porto do Rio de Janeiro, administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). O embarque de 6,5 mil toneladas de café, acondicionadas em ‘big bags’, foi realizado com sucesso e a mercadoria teve como destino a Europa. A Unslog foi o operador logístico que negociou com o terminal de contêineres ICTSI Rio para trazer esta operação para o Rio de Janeiro.

Nesta modalidade, diferentemente de contêineres, é possível armazenar a carga individualmente no porão do navio. “A carga containerizada é, atualmente, o padrão logístico para o transporte de café, mas o ‘break bulk’ ajuda a superar a escassez de contêineres e a consequente alta global no preço”, explica o superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima.

O ‘break bulk’ estava em desuso pelo setor cafeeiro desde a década de 80, mas com a problemática da escassez mundial de contêineres, as empresas exportadoras de café voltaram a adotar a modalidade como estratégia para auxiliar na estabilização do fluxo logístico internacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/05/2022

SUPERGASBRAS APRESENTA PROJETO DE TERMINAL DE GLP AO GOVERNO DO CEARÁ

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 23 Mai 2022*

A Supergasbras apresentou seu projeto de terminal de gás liquefeito de petróleo (GLP) no Complexo do Pecém à governadora do Ceará, Izolda Cela, na quinta-feira (19). Em março desse ano, a Supergasbrás assinou um pré-contrato para a construção de um terminal de armazenamento e transporte de GLP no Complexo do Pecém.

Os investimentos são estimados em R\$ 920 milhões e o terminal terá capacidade para 43 mil toneladas de GLP, com uma estimativa de movimentação anual de 450 mil toneladas. O gás deverá ser comprado dos Estados Unidos para distribuição no Ceará e outros estados da região Nordeste.

O investimento de quase R\$ 1 bilhão da Supergabras deve resultar no primeiro terminal para estocagem refrigerada de GLP importado no Nordeste.

A Supergasbrás é controlada pela holandesa SHV, que é a maior distribuidora mundial de GLP, com mais de 100 anos de experiência no setor de energia. Possui terminais em vários países, como Inglaterra, França e China.

A empresa conta com mais de quatro mil colaboradores em 17 unidades engarrafadoras e, e mais de 60 depósitos e filiais no país, além de possuir o maior e mais moderno parque engarrafador da América Latina, em Duque de Caxias, no Rio de Janeiro.

A Supergasbras comercializa, cerca de 1,5 milhões de toneladas de GLP por ano e atende, aproximadamente, 11 mil postos de vendas, 10 milhões de famílias brasileiras e mais de 50 mil clientes industriais e comerciais em todo o país. Detém 21% da distribuição do mercado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/05/2022

PROJETOS DE CONEXÕES FERROVIÁRIAS ANIMAM GESTORES DE PORTOS DO NORDESTE

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 20 Mai 2022*



Divulgação

Itaqui (MA), Pecém (CE) e Suape (PE) acreditam que melhoria de acessos e integração de linhas aumentarão área de abrangência, permitindo atração de novos cargas.

Gestores de portos públicos do Nordeste acreditam que o avanço de projetos ferroviários, incluindo a extensão dos ramais principais, melhoria de acessos e integração de 'short lines' vão impulsionar o aumento de movimentação e a atração de novas cargas. O desafio é que os projetos se concretizem nos próximos anos para não perder o 'timing' dos investimentos privados em terminais dentro e fora das poligonais. Os administradores portuários também esperam que as autorizações ferroviárias trazidas pelo novo marco do setor aumentem a capilaridade da rede, ampliando a área de prospecção dos portos.



O Porto do Itaqui (MA) movimentava cargas de oito estados, com destaque para os estados do MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), além do Pará, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás. A área de abrangência tem dois fluxos principais — de exportação de grãos e celulose e de importação de fertilizantes, combustíveis e outras cargas como GLP, matéria-prima de cimento e carvão. Eventualmente, o porto também exporta manganês e ferro gusa.

A celulose produzida no sul do Maranhão, por exemplo, é 100% transportada até o porto por ferrovia. Já os grãos, cuja movimentação superou 13,4 milhões de toneladas em 2021, são transportados em cerca de 50% por trem e os demais 50% por caminhões. O percentual dos combustíveis que trafegam por trilhos na logística de Itaqui é da ordem de 60%.

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) avalia que os últimos leilões de arrendamentos atraíram novos investimentos privados para Itaqui, como os terminais de líquidos que serão operados pelas empresas Santos Brasil e Ultracargo. A previsão é que a capacidade de movimentação e armazenagem desse segmento de carga no porto passe dos atuais 340.000 m³ para 750.000 m³ até 2025. “Todos os projetos que temos levam em consideração a ferrovia”, frisou o presidente da Emap, Ted Lago.

A expectativa da Emap é que, até o final de 2025, o projeto da pêra ferroviária de Itaqui esteja consolidada, ampliando a atual capacidade de recepção por trilhos, que hoje regula entre 10 milhões e 12 milhões de toneladas, o que ainda permite operar com certa folga. A autoridade portuária estima de 8 milhões a 10 milhões de toneladas adicionais nesse corredor, atendendo às necessidades das instalações portuárias. Os investimentos na pêra para melhorar a eficiência e recepção de cargas por trilhos em Itaqui é da ordem de R\$ 650 milhões, que inclui o projeto e os equipamentos.

Lago acrescentou que está sendo concluído o ramal ferroviário que permitirá o escoamento de fertilizantes pela arrendatária Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi). A Emap prevê que, em julho, devem descer do Maranhão para Tocantins os primeiros fertilizantes, incrementando essa logística que operou 3,3 milhões de toneladas por caminhões, em 2021. “A partir de julho, esperamos ter, pelo menos, 50% da capacidade descendo de trem, chegando a 5 milhões de toneladas em 2025, com esse incremento absorvido pela ferrovia”, disse Lago.

Outra aposta é que, a partir da conclusão da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), seja possível movimentar mais fertilizantes. Lago explicou que a expansão ferroviária atendendo a região do Araguaia e nordeste do Mato Grosso dará capacidade de retorno a composições de grãos que hoje retornam vazias para as zonas produtoras. Ele acrescentou que as melhorias de acesso ferroviário ao porto beneficiarão cargas líquidas, dando maior agilidade ao fluxo. “Quando se tem uma ferrovia bem consolidada, se tem facilidade de escoar combustíveis com a mesma estrutura, conseguindo movimentar mais cargas por dia e a composição leva mais carga”, afirmou.

Lago acredita que o novo marco regulatório das ferrovias, que permite a exploração de tramos ferroviários por meio de autorização do governo federal, contribuirá para atração de investimentos privados para o setor, viabilizando as chamadas ‘short lines’, que se conectam às ferrovias principais. “Esse marco regulatório veio num momento bom. É preciso aumentar a capacidade e existe interesse do investidor privado, com liquidez para bons projetos de infraestrutura”, avaliou.

Entre os novos projetos de integração porto-ferrovia, outro destaque é a construção da Nova Transnordestina, interligando o sul do Piauí ao Porto do Pecém (CE) e criando um corredor logístico em área não atendida pelo modal ferroviário e que pode gerar grande movimentação de novas cargas. O Complexo do Pecém avalia que a conclusão da Transnordestina elevará a competitividade da produção agrícola e mineral da região, integrando o Ceará à região do MATOPIBA com uma logística que une uma ferrovia de alto desempenho a um porto de calado profundo com capacidade para receber navios de grande porte. A operação está prevista para começar no final de 2025.



A administração do complexo espera um elevado impacto nas movimentações do Porto do Pecém, principalmente das cargas de granéis sólidos (minérios de ferro e outros) e grãos (milho e soja). As expectativas em Pecém são de um impacto mais expressivo na exportação de granéis sólidos, podendo chegar a duplicar os números de movimentação do porto, tornando-se um diferencial competitivo. Atualmente, a maior parcela de granéis sólidos movimentada pelo porto é no sentido importação.

Pecém aposta na zona de processamento de exportação (ZPE) Ceará, que já está em atividade no porto. “O setor 1 da nossa ‘free trade zone’ já opera há quase nove anos. Recentemente, inauguramos o setor 2 da ZPE para receber novas indústrias. É uma oportunidade, por exemplo, para que cargas movimentadas pela Transnordestina sejam beneficiadas na nossa ZPE e sigam para exportação”, destacou o presidente do Complexo do Pecém, Danilo Serpa.

Serpa disse que o projeto será uma oportunidade de promover redução dos custos logísticos de exportação, aumento do valor das terras do cerrado nordestino, reorganização espacial da produção agrícola e atração de novos empreendimentos para a região, gerando empregos e desenvolvimento sustentável para toda a região Nordeste. Ele projetou a chegada de grandes volumes de cargas oriundas da região formada pelo norte do Tocantins, oeste da Bahia e leste do Piauí, portanto. “O minério de ferro, a soja, junto com o milho e o algodão, podem se transformar nas cargas-âncora que irão tornar o empreendimento sustentável e gerador de divisas para todos os entes federativos envolvidos no projeto”, afirmou.

O Complexo de Suape assinará, nos próximos dias, a ordem de serviço para viabilizar o ramal ferroviário do porto com a Transertaneja. O trecho de 9,7 quilômetros entre o entroncamento da BR-101 com a Rota do Atlântico (PE-09) e a porção leste da Ilha de Tatuoca, no complexo portuário e industrial, será objeto de estudos para adequação e atualização do projeto executivo do acesso ferroviário à futura Transertaneja. O ramal vai viabilizar a instalação de um terminal de minério na Ilha de Cocaia, para escoamento da produção de jazidas localizadas em Curral Novo, no Piauí, a 703 quilômetros do porto. O empreendimento está previsto no plano diretor 2011 da estatal. O consórcio formado pelas empresas TPF Engenharia e B&C Engenheiros Consultores Ltda foi o vencedor da licitação. O prazo de execução do contrato é de 300 dias. O investimento neste projeto executivo, para viabilização desta etapa de implantação da ferrovia no território de Suape, é de R\$ 5,3 milhões.

A Transertaneja é vista em Suape como uma alternativa à Transnordestina, iniciada em 2006, e que permanece inacabada por causa de sucessivos atrasos na obra, a cargo da TLISA, empresa responsável pela concessão do serviço. A autorização para construção do novo ramal foi assinada pelo Ministério da Infraestrutura, em dezembro de 2021. A obra será tocada pela iniciativa privada e tem custo estimado de R\$ 5,7 bilhões. Em abril, foi publicada no Diário Oficial da União uma decisão que retirou a ilha dos limites do porto organizado de Suape, para instalação do terminal.

O diretor de engenharia da estatal portuária, Cláudio Valença, acrescentou que a contratação foi necessária para atualização do antigo projeto executivo, de 2014. “Nesse período, já foram identificadas erosões de solo em alguns trechos importantes do ramal. Além disso, será preciso readequar o traçado por causa da implantação de novas empresas nas proximidades do antigo ramal”, explicou Valença.

A administração de Suape considera que será uma preparação da infraestrutura do porto para a chegada do projeto ferroviário, que terá impactos para toda a cadeia produtiva de Pernambuco e estados vizinhos. “Há uma infinidade de novas possibilidades de negócios para diversas cargas, como grãos e veículos, por exemplo”, declarou o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2022

'NÃO É POSSÍVEL CONCLUIR SE EXISTE MOVIMENTO CONCENTRADOR ESTRUTURADO', DIZ POVIA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 20 Mai 2022



Arquivo/Divulgação

Diretor de gestão da CDRJ observa convivência entre terminais molhados e de retroárea cada vez mais consolidada e restrita a disputas comerciais.

O diretor de gestão da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Mário Povia, avalia que não é possível concluir que existe um movimento concentrador estruturado no segmento de contêineres. Povia observa a convivência entre terminais molhados e de retroárea cada vez mais consolidada e restrita à concorrência. Para o ex-diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), existem questões pontuais por conta de brigas do mercado, na busca por armazenagem e cobranças do serviço de segregação de contêineres (SSE).

"Vejo isso como boa articulação porque ambos brigam pelo mesmo mercado de armazenagem, mas a questão logística está muito distante da rubrica armazenagem em área primária ou secundária. Os terminais estão cada vez mais dando valor agregado à logística e trabalham com soluções logísticas", disse Povia, na última quarta-feira (18), durante reunião virtual do Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (Comus).

Povia vê amadurecimento na articulação entre portos secos e portos molhados e a Antaq trabalhando na questão regulatória envolvendo a cobrança do SSE. Segundo o diretor da CDRJ, as empresas se verticalizam para zona primária ou secundária, cada vez mais preocupadas em oferecer soluções logísticas do que meramente armazenagem. Na visão do ex-diretor geral da Antaq, o resultado é geração de valor agregado e produtividade.

A tendência, segundo Povia, é de redução dos tempos de estadia em áreas primárias. Ele lembrou que já existem discussões sobre desembarço em águas e uso de tecnologia. O diretor da CDRJ citou o avanço nos canais de liberação de cargas da Receita Federal, que precisa ser acompanhado por outros órgãos anuentes, como Vigiagro e Anvisa. Ele avaliou que esse processo nesses órgãos também já está em curso.

"O tempo de estadia de carga será sensivelmente reduzido nos próximos anos como já está ocorrendo nos anos pretéritos. Não por acaso, existe briga por cargas porque os terminais desenvolvem mais capacidade por conta da eficiência", comentou Povia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/05/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 065/2022
Página 81 de 81
Data: 23/05/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercoshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006