

CLIPPING  
**ASSCOM**  
ESPECIAL - CDRJ

## Novo joint service inicia operação no Sepetiba Tecon

O Sepetiba Tecon confirma a operação em seu terminal de um novo joint service de/para a Europa, composto pelos principais armadores do mercado: Maersk, Hamburg Sud e CMA-CGM. O serviço terá duas escalas semanais, uma de importação e outra de exportação, e atenderá os mercados do Mediterrâneo e Norte da Europa.

Com o transit time mais rápido entre a região sudeste e alguns portos da Europa e Mediterrâneo, o serviço será atendido por navios modernos e com capacidade de até 10.500 TEUs. O primeiro navio vindo da Europa em direção ao terminal do **Sepetiba Tecon, localizado no Porto de Itaguaí (RJ)**, será o MV Magdalena, com 300 m de comprimento e 48 m de largura, com chegada em outubro/2017.

Em 2016 o terminal movimentou 140.024 contêineres e em 2017 o número, até setembro, é de 119.627 contêineres movimentados. Segundo Jorge Mello, diretor do Sepetiba Tecon, com esse serviço o terminal irá aumentar sua movimentação em 45 mil contêineres/ano com cargas que atendem aos setores automotivo, cafeeiro, químico, entre outros. “Essa conquista mostra que somos um terminal competitivo e estamos inseridos no cenário das novas demandas do mercado. Além disso, reafirma nossa posição como um dos maiores e mais importantes terminais do Brasil”, diz Mello.

Hoje, o Sepetiba Tecon oferece serviços diretos que atendem o Golfo e a Ásia e possui capacidade de receber navios de grande porte, concentrando e distribuindo cargas para os demais portos brasileiros. Para o Golfo o terminal oferece escalas semanais de exportação, já para a Ásia são duas escalas semanais de importação e uma de exportação. Na linha da Ásia o Sepetiba Tecon possui grandes diferenças: é o único porto da região sudeste com dois serviços semanais com conexões diretas, englobando todos os armadores que navegam entre a América do Sul e Ásia e o que oferece o menor transit time, já que é a primeira escala na chegada e a última na saída. Outro serviço que coloca o terminal em destaque é o da cabotagem. No estado do Rio de Janeiro, o Sepetiba Tecon é o maior em cargas de cabotagem, o que mostra sua vocação para hub port (porto de concentração de carga).

Para expandir ainda mais os seus serviços, o terminal está concluindo a dragagem de manutenção da bacia de evolução do Porto, área de manobra e berços do terminal prevendo a profundidade para cota de -15,70m, no valor de aproximadamente R\$ 29 milhões. Outro investimento previsto é a aquisição de 8 novos equipamentos, sendo 6 RTGs (Rubber Tired Gantry) e 2 Portainers que trarão mais eficiência operacional para as atividades do terminal, com valor aproximado de R\$ 134,5 milhões. Para expansão da capacidade do terminal, está prevista a adequação dos berços 302/303, que consistirá basicamente no prolongamento do cais existente em 273m e melhorias e aquisições que somarão um investimento estimado em R\$ 652 milhões. Todos os resultados e investimentos fazem do Sepetiba Tecon uma importante alavanca para a retomada da economia do Rio de Janeiro.

## JORNAL DO BRASIL

### Temporada de cruzeiros movimentará economia do Rio

**São esperados mais de 380 mil turistas em 25 navios até abril de 2018**

*Jornal do Brasil*

18/10 às 13h48 - Atualizada em 18/10 às 13h49

Com início no dia 29 de outubro, a temporada de cruzeiros 2017/2018 promete movimentar o Píer Mauá, no Rio de Janeiro. Ao todo, são esperados, até 30 de abril, mais de 380 mil turistas, 25 navios e 94 atracções. A nova temporada está começando com um mês de antecedência.

O secretário de Turismo, Nilo Sergio Felix, lembra que por seis anos consecutivos o Porto do Rio de Janeiro recebeu o título de Melhor Porto de Cruzeiros da América do Sul. O secretário destacou ainda que a chegada de turistas vindos pelos navios incrementa a economia da cidade.

- De acordo com estudo da Clia Brasil (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos) e da Fundação Getúlio Vargas (FGV), na temporada 2016/2017 cada viajante gastou, em média, R\$ 559,80, nas cidades de escala. A pesquisa apontou ainda que o impacto econômico desse segmento na economia do Brasil na última temporada foi de R\$ 1,607 bilhão - disse o secretário.

Pela programação, a cidade vai receber até cinco navios em um mesmo dia. O auge será em 11 de fevereiro, com cinco transatlânticos que chegam para o carnaval de 2018.

Das 94 atracações, 23 são cruzeiros de longo curso (internacionais), operando com 18 embarcações. As outras 71 escalas são de Cabotagem (nacionais), atuando com sete navios.



## **Temporada no Rio de Janeiro começa este mês, com escala do Sirena**

Este mês será dada a largada para a temporada de cruzeiros marítimos 2017/2018 no Pier Mauá. Dia 29 de outubro o terminal de cruzeiros do Rio de Janeiro recebe o primeiro navio da estação, o Sirena, da Oceania Cruises. Em cruzeiro internacional, a embarcação deve levar cerca de 800 pessoas ao Rio e chega no porto em escala inaugural.

A temporada 2017/2018 se estende até o dia 29 abril de 2018, com um total de 94 escalas neste período. Do total, 23 são de cruzeiros de longo curso (internacionais), enquanto as restantes são realizadas por navios dedicados ao público brasileiro. Com relação a navios, o número será menor que o das últimas temporadas. Entre conhecidos do público nacional, e embarcações em trânsito, um total de 25 navios diferentes passará pelo Rio.

Durante toda a temporada, são esperados mais de 380 mil turistas, incluindo tripulantes dos navios. Com relação a passageiros, o número deve ficar próximo dos 240 mil. Na última temporada de cruzeiros (2016/ 2017), o Pier Mauá também recebeu 93 escalas, com cerca de 350 mil turistas, entre passageiros e tripulantes.

Os turistas são recepcionados no terminal de cruzeiros, que foi movido para os armazéns 4 e 5 do Pier Mauá. Estas instalações ficam em frente a uma das estações do Veículo Leve sobre Trilhos

(VLT), a “Parada dos Navios”. Também por ali fica o armazém externo, onde Eduardo Kobra pintou seu painel “Etnias”. É deste armazém externo que ônibus e outros veículos partem para realizar o traslado dos visitantes para diversos pontos da cidade.

Segundo o Estudo de Perfil e Impactos Econômicos de Cruzeiros Marítimos no Brasil, realizado em parceria entre a CLIA BRASIL (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos) e a Fundação Getúlio Vargas (FGV), o impacto econômico dessa atividade turística na economia do Brasil foi de R\$ 1,607 bilhão durante a temporada que teve início em novembro de 2016 e término em abril deste ano. Os gastos totais de cruzeiristas e tripulantes nas cidades e portos de embarque/ desembarque e trânsito, que incluem compras de passeios turísticos, souvenirs, alimentos e bebidas e transporte durante, antes e/ou após a viagem, foram de R\$ 855 milhões. O estudo também mostra que cada viajante gastou, em média, R\$ 559,80 nas cidades de escala.

O porto do Rio de Janeiro passou por um processo de revitalização recentemente. A região ganhou o boulevard olímpico, o Museu do Amanhã e outras atrações. Mais recentemente, guindastes datados de 1968, foram restaurados e iluminados pelo Pier Mauá, como parte da revitalização da faixa de cais.

Segundo o Pier Mauá, o projeto de iluminação conquistou uma premiação global, da revista Mondo Arc. A estrutura se comunica com a cidade, homenageando datas especiais de reconhecimento como outubro rosa, novembro azul, Natal ou qualquer outra data especial relacionada à cor.

O presidente do Pier Mauá, Luis Cerqueira, promete mais novidades para o futuro. “A equipe está trabalhando fortemente para garantir o sonho do projeto Porto Cidade, que tem como objetivo trazer cariocas e turistas para desfrutarem de áreas mais próximo ao mar. Em breve, este sonho se tornará realidade e irá ajudar a mantermos viva a importância histórica da região portuária”.

## Navios e destaques

MSC Musica será o navio dedicado ao mercado carioca

Uma das novidades é o retorno de um navio destinado ao público carioca pela MSC. A companhia italiana havia deixado de operar exclusivamente a partir do porto do Rio na última temporada. Em 2017/2018, o MSC Musica ficará dedicados para roteiros a partir do Pier Mauá durante toda a estação.

Outro destaque é a estréia do Med Queen, o primeiro navio de cruzeiros moderno argentino. Operada pela Alteza Cruises, a embarcação deve passar pelo Pier Mauá no dia 15 de dezembro, rumo a seu porto base Buenos Aires.

Entre os navios que chegam ao porto pela primeira vez, o Island Princess é um dos destaques. Parte da frota da Princess Cruises, a embarcação realiza um cruzeiro de circo-navegação da América do Sul. Roteiro semelhante é realizado pelo Silver Muse. Inaugurado este ano, o navio da Silversea estréia no dia 23 de novembro e retorna em 15 de fevereiro.

O navio residencial The World retorna ao porto após alguns anos ausente. Em escala com três pernoites, chega ao Píer Mauá em 10 de março.

Outra escala de destaque é a que encerrará a temporada, no dia 29 de abril. Em cruzeiro de volta ao mundo, o Seven Seas Navigator faz sua primeira escala na cidade fluminense.

CLIPPING  
ASSCOM

19 de outubro de 2017

19/10/2017 às 05h00

## Odebrecht e Triunfo aderem à 'MP das Rodovias'

Por Fernanda Pires | De São Paulo

Ao menos duas concessões de rodovias dentre as várias que enfrentam problemas pediram ao governo o enquadramento na Medida Provisória (MP) que prevê a reprogramação dos investimentos. Odebrecht Transport e Triunfo Participações e Investimentos formalizaram à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) o pleito de adesão de duas controladas à chamada "MP das Rodovias".

Publicada em setembro, a MP foi editada para "salvar" as concessões leiloadas entre 2013 e 2014 e cuja obrigação mais pesada é a duplicação das estradas nos cinco primeiros anos. A MP estende o prazo para até 14 anos.

O governo finaliza a regulamentação que definirá como serão feitos os novos cronogramas de investimentos. Uma portaria do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil vai detalhar, por exemplo, os estudos que têm de ser apresentados pelas concessionárias e como vai ser feito o reequilíbrio econômico-financeiro. Também estabelecerá critérios para investimentos nos trechos com maior densidade de tráfego.

O prazo para ser assinado o aditivo após a análise da ANTT deverá ser de até 60 dias depois de apresentados os estudos pela concessionária, apurou o **Valor**. O governo quer solução rápida para a retomada dos investimentos nesses ativos, alguns com obras paradas.

A obrigatoriedade de duplicação das estradas concentrada nos cinco primeiros anos da concessão é o ponto nevrálgico dos contratos. São investimentos vultosos que as empresas têm dificuldade para cumprir diante da queda abrupta do tráfego, da consequente redução das receitas programadas e de problemas com obtenção de financiamento, entre outros.

A reprogramação do prazo dos investimentos, contudo, terá de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. O que poderá ser feito via redução tarifária, que valerá só depois de encerrado o novo cronograma; encurtamento do tempo da concessão; ou pela combinação dos dois.

A Rota do Oeste, concessionária da Odebrecht que explora 851 quilômetros da BR-163 no Mato Grosso, assumiu a rodovia em março de 2014. Duplicou 117 quilômetros dos 453 quilômetros previstos até março de 2019. A obra foi interrompida em 2016 porque a empresa não conseguiu o financiamento de longo prazo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

A Concebra, controlada da Triunfo e responsável por 1.176 quilômetros das BR-060/153/262 no Distrito Federal, Goiás e Minas Gerais, também não conseguiu o empréstimo de longo prazo. As obras estão "em ritmo compatível com a disponibilidade de caixa", informou em nota. As obras serão aceleradas "após a assinatura do termo aditivo", quando será possível estruturar melhor a demanda financeira do projeto.

As concessionárias podem manifestar o interesse em aderir à reprogramação até um ano contado da publicação da MP.

A MGO, que administra 437 quilômetros da BR-050 em Goiás e Minas, é considerada a concessão mais redonda dessa rodada. E também deverá pedir à ANTT o enquadramento na MP. A empresa aguarda o aval dos bancos credores, que têm de concordar com o alongamento do prazo da utilização dos recursos dos financiamentos. "Até o momento eles não se manifestaram sobre isso", informou em nota. A MGO está em dia com as obrigações contratuais. Já duplicou 91,1 quilômetros, o equivalente a 42% do total.

As demais concessões licitadas em 2013 e 2014, na chamada 3ª etapa do programa de rodovias, são a BR-153, assumida pela Galvão e que, sem receber investimentos, foi cassada pelo governo; a BR-040, da Invepar, que já formalizou o pedido de relicitação; e a MSVIA, da CCR, responsável por mais de 800 quilômetros da BR-163, no Mato Grosso do Sul.

Em abril a MSVIA interrompeu as obras, retomadas em agosto. A empresa considera a MP "um primeiro passo rumo à repactuação dos contratos", mas prefere esperar a regulamentação da medida para confirmar a viabilidade da adesão. O presidente da CCR, Renato Vale, afirmou, contudo, que só a extensão do prazo dos investimentos não resolve. "É necessário rever as bases do contrato". O executivo destacou que a MSVIA está em dia com as obrigações contratuais e "totalmente adimplente."

Outra que poderia aderir à MP é a ECO-101, da Ecorodovias. Apesar de ter contratualmente um prazo maior para duplicar - 90% em dez anos -, está com obras atrasadas.

O presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, César Borges, diz que a readequação dos prazos é o melhor. "Mantém a rodovia sob uma concessão, bem melhor do que a possibilidade de voltar para o Dnit."



- 19 out 2017
- O Globo
- GISELE BARROS\* GISELE.SILVA@OGLOBO.COM.BR

## Um 'navio' moderno que ancorou na Zona Portuária

Prédio do arquiteto Norman Foster, que será inaugurado hoje, abrigará Casa Cor

Nos últimos três anos, quem passou em frente à Cidade do Samba, no Centro, viu um arranha-céu espelhado e inclinado ganhando forma. Os funcionários limpando as janelas e dando os últimos retoques no piso sinalizavam a novidade: a inauguração, hoje, do Aqwa Corporate, primeiro edifício brasileiro assinado por Norman Foster, vencedor de um prêmio Pritzker, o Nobel da arquitetura. A vizinhança ainda é composta por prédios e galpões antigos da Zona Portuária que contrastam com a modernidade do empreendimento inspirado no casco de um navio. Sete empresas mostraram interesse em se mudar para o prédio, mas ainda não foram fechados contratos de locação. O primeiro evento no espaço será o Casa Cor Rio 2017, que começa na próxima semana.

Nos 21 andares, o que impressiona é a vista. De um lado, a imensidão da Baía de Guanabara e do outro, o morro da Providência, o relógio da Central do Brasil e o Pão de Açúcar e o Corcovado. No último andar, há o sky lobby, com uma vista de 180°. No térreo, deverão ficar lojas e cafés. Na entrada, um pátio aberto ao público e sombreado pelo próprio prédio convida a uma paradinha. Mesmo em meio à crise no estado, a investidora imobiliária Tishman Speyer apostou no negócio. A empresa é dona de outros edifícios icônicos como o Rockefeller Center e a Hearst Tower, em Nova York. O diretor nacional da companhia, Daniel Cherman, afirma que o receio inicial era a infraestrutura, mas já houve avanços:

— Com infraestrutura, o Porto já é uma realidade. Empresas e pessoas vão começar a vir para cá.

Segundo o diretor comercial da Tishman Speyer, Luís Pimentel, dois bancos, uma seguradora e uma empresa de tecnologia querem ir para lá.

O empreendimento “verde” tem certificação LEED. A inclinação de 20° do prédio faz com que a luz solar não incida diretamente nas janelas, o que ameniza o calor e melhora a acústica. O ambiente panorâmico quase dispensa a luz artificial durante o dia. O prédio possui um estação, que coleta a água de chuva para irrigar jardins e ser utilizada em banheiros, além de outros recursos sustentáveis. \*Estagiária sob a supervisão de Leila Youssef

CLIPPING  
ASSCOM

18 de outubro de 2017

## Governo federal e Porto de Itajaí discordam sobre área de ampliação

18/10/2017- 09h37min - Atualizada em 18/10/2017- 10h15min

Divergências entre as propostas apresentadas pela Superintendência do Porto de Itajaí e pelo governo federal deram tom à audiência pública feita na terça-feira à tarde para discutir a revisão da poligonal \_ o “desenho” da área do porto público. O principal ponto de entrave são as áreas que o porto pretende incorporar para [ampliação](#), e que já foram listadas em um decreto de interesse público em agosto.

As revisões estão sendo feitas em 37 portos brasileiros, e 25 processos já foram concluídos ou estão em fase de conclusão. O caso do Porto de Itajaí é único no país porque a gestão é municipalizada, embora o porto permaneça como propriedade da União.

Luciano Bissi, coordenador-geral de Gestão do Patrimônio Imobiliário dos Portos Públicos no Ministério dos Transportes, apresentou a proposta de poligonal do governo e afirmou que, de acordo com o entendimento do departamento jurídico do ministério, áreas que ainda serão desapropriadas não podem integrar a poligonal.



Estas são as áreas que o Porto de Itajaí pretende desapropriarFoto:

Há, no entanto, entendimentos de que a omissão dessas áreas inviabilizaria o projeto de ampliação do porto, uma vez que elas não estariam incluídas no “mapa” oficial. O Porto de Itajaí alega que, se já há um decreto de interesse público, ou seja, de reserva de espaço, não haveria entraves na inclusão dos imóveis a serem desapropriados na poligonal.

O representante do Ministério dos Transportes negou que haja interferência entre os limites sugeridos pelo governo e projetos de expansão do porto, e prometeu levar o caso a uma nova discussão.

Há temor de uma inconsistência jurídica que prejudique o processo.

## Desapropriações

Terminou nesta segunda-feira o processo licitatório para contratar uma empresa que fará a avaliação de preço dos imóveis que integram a área de expansão do porto. A expectativa é que a vencedora seja anunciada nas próximas semanas.

Por enquanto, o valor estimado das desapropriações é mantido em sigilo. Sabe-se que a concessão do terreno que fica junto ao Centreventos renderia algo em torno de R\$ 80 milhões \_ o que seria suficiente, em tese, para menos da metade do que será necessário indenizar.

## No mar

Além das áreas a serem desapropriadas, a proposta defendida pelo superintendente do Porto de Itajaí, Marcelo Salles, aumenta o volume de áreas em alto-mar que também podem vir a ser consideradas como espaço do porto público em relação à proposta do governo. Na prática, essa definição torna mais claras as áreas de expansão e de responsabilidade do porto.

# A TRIBUNA.com.br

## Codesp aguarda aval da Antaq para implantação de transporte hidroviário

O regramento e as tarifas propostas deverão ser aprovadas pelo órgão regulador

**DA REDAÇÃO**

18/10/2017 - 14:46 - Atualizado em 18/10/2017 - 14:57



Projeto prevê utilizar rios e canais de navegação para transportar cargas (Foto: Carlos Nogueira/AT)

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária de Santos) espera obter, no próximo mês, as autorizações necessárias para a implantação do transporte hidroviário no complexo marítimo. É necessário o aval da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre o regramento desenvolvido pela empresa para o projeto. As tarifas propostas também deverão ser aprovadas pelo órgão regulador.

As informações são do diretor de Relações com o Mercado e a Comunidade da Codesp, Cleveland Sampaio Lofrano, e foram destacadas em sua apresentação no 5º seminário Hidrovia Já, nesta terça-feira (17) em Santos.

O projeto da Docas prevê utilizar rios e canais de navegação da região para o transporte de cargas entre pontos do cais e entre o complexo e a área retroportuária. Uma das opções é ter uma linha de barcaças ligando o terminal da Usiminas, no Canal de Piaçaguera, em Cubatão, e a Libra Terminais, Ponta da Praia, em Santos.

A ideia é que as cargas virão da Capital ou do Interior até o cais da Usiminas por ferrovia e, lá, serão embarcadas em barcaças e seguirão até os terminais, explicou Lofrano. Ele prevê que haverá redução de custos e aumento da eficiência.

Há ainda outra área a ser explorada como terminal hidroviário, segundo o diretor. É a região do Rio das Onças (que fica na Área Continental de Santos e deságua no Canal de Piaçaguera). O local reúne áreas privada e a via de navegação tem profundidade para a operação.

O executivo explicou que todo o regramento operacional e as tarifas deverão ser aprovados pela Antaq. Neste primeiro momento, é provável que o transporte hidroviário não demande investimentos

Lofrano apontou o interesse de empresas em trazer barcaças para o Porto. E como inicialmente as atividades podem envolver terminais já instalados, como os da Usiminas e os da Libra, a implantação do projeto pode ocorrer de forma imediata, assim que a Antaq aprovar as regras e as tarifas.

“O custo do projeto é praticamente zero, uma vez que as estruturas para a implantação do serviço já estão disponíveis”, disse Cleveland Lofrano.

O diretor da Codesp apontou ainda o modal hidroviário como um fator importante para absorver o aumento da movimentação de cargas no Porto. “Existe uma estimativa de potencial de transporte por essa rota (Santos-Cubatão) de 350 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano. Vamos ultrapassar os 120 milhões de toneladas neste ano e, segundo nossas projeções, passar de 150 milhões em 2020”.

## Hidrovia Tietê-Paraná volta a ficar sob risco, alerta consultor

Restrição à navegação na via fluvial pode sobrecarregar tráfego nos acessos ao Porto de Santos

**FERNANDA BALBINO**

18/10/2017 - 14:21 - Atualizado em 18/10/2017 - 15:00



Paralisação da hidrovia sobrecarregaria o Porto de Santos (Foto: Divulgação)

O transporte de cargas na Hidrovia Tietê-Paraná corre o risco de ser afetado nos próximos meses. O motivo é a redução dos níveis das águas nas vias navegáveis para priorizar a produção de energia elétrica. A decisão, tomada pelo Operador Nacional do Sistema (ONS, responsável por coordenar e controlar a operação das instalações de geração e a transmissão de energia elétrica do Sistema Interligado Nacional), dificultará a navegação das barcaças, usadas para o transporte de produtos agrícolas em direção ao Porto de Santos.

Sem a hidrovia, essas cargas chegariam ao cais em caminhões, sobrecarregando o trânsito nos acessos ao Porto.

A decisão do ONS e seus impactos no cais santista foram destacados pelo consultor Rui Gelehrter Lopes ontem, durante sua participação no 5º seminário Hidrovias Já, promovido pela Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) em sua sede, na Cidade.

“Tivemos uma reunião em Bauru, onde avaliamos a parte técnica da Hidrovia Tietê-Paraná. Um coordenador da ONS comunicou que ia baixar o nível. Não deu opção nenhuma. Foi uma mera comunicação, o que mostra o descaso total das autoridades federais com relação à hidrovia, estratégica para a região mais interessante, sob o ponto de vista de produção, que é a Região Sudeste, e afeta o maior porto do País”, explicou Gelehrter. Segundo ele, o nível da hidrovia já começou a cair.

O mesmo problema ocorreu em 2014, devido ao baixo nível do Rio Tietê, afetado pela severa estiagem e pelo desvio de sua água para a geração de energia. A legislação, hoje, prioriza a utilização do recurso hídrico para a eletricidade.

Durante os 20 meses de interrupção da navegação na Tietê-Paraná, foram prejudicadas sobretudo as cargas de longo percurso, como soja e milho embarcados em São Simão (SP) para descarga no Porto, e a celulose e madeira de Três Lagoas (MS).

“Parte-se do princípio de que o País precisa de energia elétrica, sem analisar que precisa de transporte mais barato para a gente gerar carga, emprego e toda uma energia. Você acaba gastando mais energia usando modais errados em detrimento de uma decisão governamental errada e totalmente antidemocrática e injusta”, destacou o consultor.

## **Impactos**

Para o diretor de Relações com o Mercado e a Comunidade da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Cleveland Sampaio Lofrano, a notícia é preocupante. “Se isso ocorrer, fatalmente teremos aumento de uso do modal rodoviário e sobrecarga. A hidrovia Tietê-Paraná é fundamental para o Porto de Santos”, afirmou o executivo, que também participava do seminário.

Para evitar os impactos operacionais e logísticos dessa decisão no cais santista, a AEAS irá preparar um manifesto contra a decisão do ONS. O Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura de São Paulo (Crea-SP) e o Instituto de Engenharia vão apoiar a iniciativa.

Segundo o diretor de Portos da AEAS, Eduardo Lustosa, além das questões operacionais, a interrupção da navegação na Tietê-Paraná deve gerar impactos financeiros. “Em 2014, empresas de barcaças quebraram e entraram com ações na Justiça contra o Governo Federal, pedindo indenizações.

Nós pagamos pela energia e teremos que pagar as indenizações”, afirmou.

Procurado, o Departamento Hidroviário (DH), órgão do Governo do Estado que administra a Hidrovia Tietê-Paraná, informou que a navegabilidade da hidrovia está garantida até o final do mês.

Segundo o DH, “o nível atual do reservatório da Usina de Três Irmãos (o mais crítico) é de 325,45 metros (do nível do mar), ligeiramente acima do mínimo operativo de 325,4 metros. Essa situação permite plena navegação com calado de 2,7 metros, suficiente para o padrão de barcaça utilizado”.

Em reunião nesta terça-feira (17) entre o ONS, a Agência Nacional de Águas (ANA) o DH, o Sindicato dos Armadores de Navegação Fluvial do Estado de São Paulo e a Capitania dos Portos, ficou acertado que “o nível mínimo de 325,4 metros será mantido até 30 de outubro de 2017. Na próxima semana, nova reunião será realizada para avaliar as contribuições das últimas chuvas e a situação dos reservatórios”.

O órgão estadual afirma que “tão logo o volume de chuvas permita a recuperação do nível dos reservatórios”, a situação será resolvida. O ONS não respondeu até o fechamento desta edição.

# Folha do Litoral

ITAJAÍ

## ITAJAÍ REALIZA PRIMEIRA DESAPROPRIAÇÃO NA RETOMADA DA VIA EXPRESSA PORTUÁRIA

[FOLHA DO LITORAL](#) - 18 Outubro, 2017



Itajaí continua no caminho da modernidade para melhorar a mobilidade urbana. O Município de Itajaí retomou o projeto para a construção da Via Expressa Portuária. Antes de viajar para a largada da Volvo Ocean Race, em Alicante, o prefeito Volnei Morastoni concluiu o processo de desapropriação da primeira casa do trecho que vai da Rua Pedro Camilo Vicente, no bairro Cordeiros, até a Rua Curt Hering, na Barra do Rio. Nestes locais, a Comissão de Desapropriação pretende fazer mais 107 acordos com os moradores até o início do ano que vem. As famílias destas localidades estão sendo contatadas desde o início das reuniões que estão acontecendo desde agosto deste ano. A comissão formada para tratar desses assuntos, conversa com o morador e busca um acordo amigável para conseguir a desapropriação. Com a sinalização do acordo entre as duas partes e a documentação correta, é iniciado o trâmite para efetuar a desapropriação. “Nosso governo, juntamente com a equipe técnica da Secretaria de Urbanismo, não estão medindo esforços para continuar as obras da Via Expressa Portuária, obra de vital importância para a mobilidade urbana. Mesmo com os entraves burocráticos, estamos retomando as desapropriações para melhorar a mobilidade urbana do município”, destacou o prefeito Volnei Morastoni. Iniciada em 2006, a obra teve até o momento 113 desapropriações das 221 programadas. De acordo com o corpo técnico montado responsável pelo projeto da Via Expressa Portuária, a ideia é acelerar os trabalhos para garantir que todas as 107 que faltam estejam concluídas até o início do ano que vem. O projeto de engenharia da obra foi reavaliado pela equipe técnica da Secretaria de Urbanismo e deve passar por uma readequação junto ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que já se comprometeu a dar suporte financeiro conforme a realidade orçamentária.

J O R N A L  
**A Página**  
A REFERÊNCIA DA INFORMAÇÃO

## Presidente da Companhia Docas quer apoio da bancada federal para dragagem do Porto de Cabedelo

18 de outubro de 2017 [Gilson Alves](#) 0 comentários

A bancada paraibana participa de reuniões nesta quarta-feira (18), em Brasília, para discutir a destinação das emendas de bancada ao Orçamento da União.

A presidente da Companhia Docas da Paraíba, Gilmara Temóteo, foi a Brasília se reunir, nesta quarta-feira (18), com os deputados e senadores paraibanos, na Câmara Federal, e pedir o apoio da bancada federal para

obtenção de recursos federais a serem destinados à conclusão das obras de dragagem do Porto de Cabedelo. Os leilões para investimento privado estão previstos para março de 2018.

“Por isso a gente tem buscado essa articulação com um pouco de antecedência e esse apoio junto à bancada para que tenha esse reforço no Ministério da Fazenda e no Ministério do Planejamento”, disse a presidente da Companhia Docas.

A bancada paraibana participa de reuniões nesta quarta-feira (18), em Brasília, para discutir a destinação das emendas de bancada ao Orçamento da União. Pela manhã houve uma reunião, e às 18h haverá outra.

Gilmara disse que aproveitou a oportunidade em que estão todos os parlamentares federais da Paraíba reunidos para solicitar o engajamento em relação a essa demanda antiga de Cabedelo.

“Nós estamos pedindo apoio de toda a bancada federal, junto ao Ministério da Fazenda, Ministério do Planejamento, para que parte do investimento privado seja revertido para a conclusão da dragagem do porto de Cabedelo. Nós queremos completar essa obra para 11 metros, possibilitando receber navios com maiores cargas e novas parcerias e movimentações, através de Cabedelo”, explicou.

A ideia é destinar parte dos investimentos privados que vão acontecer no Porto para a conclusão da dragagem. “A gente prevê que vai receber investimento de R\$ 120 milhões no Porto, com essa parte dos leilões das áreas de combustível que nós temos disponível, e a gente está pedindo que R\$ 50 milhões desses investimentos sejam revertidos para a dragagem”, disse a presidente da Companhia. Ela já pediu, inclusive, no Ministério dos Transportes, atualização dos estudos necessários para realização das obras.

Fonte: CLICK-PB

## portosenavios

INDÚSTRIA NAVAL E OFFSHORE

Quarta, 18 Outubro 2017 17:32

### Relator anuncia mudança na MP que deve assegurar estaleiro em Suape

Após o apelo do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), o Congresso Nacional decidiu modificar o texto da Medida Provisória (MP) 795. Segundo o empreendimento, a MP poderia acabar com a indústria naval brasileira porque permitia a importação de embarcações estrangeiras com isenção fiscal. Essa possibilidade, porém, foi retirada do texto nesta terça-feira (17) pelo relator do projeto, o deputado federal do Rio de Janeiro Júlio Lopes (PP).

“Mudamos o texto, deixando a navegação interior e a cabotagem fora das isenções”, antecipou Lopes à Folha de Pernambuco, confirmando que a mudança atende a um pedido pernambucano. Ele explicou que foi procurado, nesta terça, pelo deputado federal pernambucano Fernando Monteiro (PP), que representou Paulo Câmara nas discussões sobre a MP em Brasília. “O governador demonstrou preocupação porque o Estaleiro gera emprego e renda no nosso Estado. Então, levei o pleito a Julio, que é meu colega de partido”, contou Monteiro. “Levei essa questão e a sugestão de alteração do texto, sugerida pelo setor, para Fernando, que explicou ao relator o impacto dessas mudanças”, completou Paulo Câmara que, juntamente com o vice-governador Raul Henry, vem se reunindo com os executivos dos estaleiros instalados no Estado.

A discussão sobre a MP 795 começou na última sexta-feira (13), quando o Estaleiro Atlântico Sul enviou nota ao Governo do Estado, a parlamentares e ao Ministério de Minas e Energia afirmando que a MP 795 poderia provocar o encerramento das atividades da indústria naval brasileira por causa da Instrução Normativa (IN) nº 1.743.

No documento, o empreendimento explicou que, com o cancelamento das encomendas da Petrobras, o setor sobreviveria fabricando embarcações para a indústria nacional. A IN, no entanto, permitiria a importação de embarcações estrangeiras com isenção de impostos para as atividades de escoamento da produção nacional, o que acabaria com a exclusividade das bandeiras nacionais na frota brasileira e reduziria a competitividade da indústria nacional. O Estaleiro argumentou ainda que, originalmente, a MP tratava apenas da desoneração de tributos das atividades de exploração e produção de petróleo e de gás natural e não sobre as atividades de transporte naval no Brasil, como trata a IN.

Fonte: Folhape

#### NAVEGAÇÃO

Quarta, 18 Outubro 2017 17:08

## Estudo aponta que hidrovía pode reduzir drasticamente custo com transporte da soja

As obras de dragagem no rio Paraguai foram tema de audiência na Comissão de Viação e Transporte, que debateu um melhor escoamento da produção agrícola de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul

Estudo da Universidade Federal do Paraná mostra que o transporte hidroviário representa 25% do custo do transporte rodoviário

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) apresentou à Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, nesta terça-feira (17), medidas para melhorar o uso do rio Paraguai no transporte de mercadorias e passageiros. Estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental feito pela Universidade Federal do Paraná (UFPR) constatou que, apesar das boas condições de navegabilidade, o rio, que tem 1.270 quilômetros em território brasileiro, tem trechos que precisam de manutenção para garantir o uso seguro durante todo ano.

No Brasil, a hidrovía Paraguai liga as cidades de Cáceres, em Mato Grosso, a Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul. Um dos principais problemas enfrentados pelas embarcações é a vegetação aquática que se desenvolve durante o período de seca e se desprende durante as cheias, prejudicando o ritmo de navegação. Outros dois problemas são a pouca profundidade e a largura do rio em alguns trechos.

### Escoamento da soja

O superintendente do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura da UFPR, Eduardo Ratton, explicou que o custo do transporte hidroviário equivale a 25% do custo do transporte rodoviário. E citou um exemplo. O Mato Grosso produz 30 milhões de toneladas de soja por ano para exportação. Se 5 milhões de toneladas fossem transportadas pela hidrovía, haveria uma economia anual de R\$ 1,2 bilhão.

“Aquele que hoje leva de caminhão a sua produção até Santos, Paranaguá, 1.800 quilômetros por rodovia, poderia utilizar a hidrovía com uma vantagem econômica bastante grande. Então o foco, o benefício é para o produtor. E o governo federal tem que garantir a manutenção da hidrovía para que isso se dê de forma a propiciar uma navegação segura”, observou.

Na opinião da deputada Christiane de Souza Yared (PR-PR), uma das requerentes da audiência pública, todos ganham com o uso da hidrovía. “A importância de estarmos sempre discutindo e trazendo essas questões à Câmara Federal, à Casa do Povo, é exatamente para que os deputados abracem essas causas”, disse.

Mercosul

As obras de dragagem no rio Paraguai são fundamentais para o melhor escoamento da produção de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O diretor de infraestrutura aquaviária do DNIT, Erick Moura de Medeiros, acrescentou que também cabe ao parlamento do Mercosul articular para que os outros países por onde passa o rio façam a sua parte para otimizar o uso dos 2.200 quilômetros da hidrovia fora do Brasil.

A meta, segundo ele, é ampliar as oportunidades de terminais para navegação naquela região do Paraguai, no tramo norte e no tramo sul, e possibilitar que os países do Mercosul possam se beneficiar do que está sendo estudando no trecho nacional. A primeira obra, disse, é o Passo do Jacaré, que vai acabar com um grande estrangulamento no rio Paraguai.

O Passo do Jacaré fica na região de Corumbá e é um dos 21 trechos críticos que necessitam de dragagem. Para fazer a dragagem do rio são necessários R\$ 10 milhões anuais, o mesmo custo para implantar três quilômetros de rodovias.

Fonte: Agência Câmara Notícias

#### PORTOS E LOGÍSTICA

Quarta, 18 Outubro 2017 17:39

## Governo diz que reativação de porto alavancou economia em Porto Murtinho

O terminal portuário de Porto Murtinho, que estava parado há oito anos, voltou a operar com o embarque de 6 mil toneladas de açúcar para o Uruguai, e diferentes operações são realizadas no porto, garantindo a geração de emprego e renda para o município às margens do rio Paraguai, anunciou o Governo do Estado no balanço dos investimentos estaduais no município.

De acordo com o Governo, recursos estaduais garantiram a restauração do asfalto de todo o centro da cidade, que tem 105 anos e é considerado um dos municípios mais importantes na história do desenvolvimento do Mato Grosso do Sul.

Situado na região sudoeste do Estado, na fronteira com o Paraguai, recebeu também do Governo obras para construção 40 unidades habitacionais no Loteamento Dom Pepe I, pelo Programa Minha Casa, Minha Vida – com recursos da União, Estado e município - e outras 27 por meio do Lote Urbanizado, além de pontes que ajudam a interligar a zona rural. Teve ainda entregues 31 moradias construídas por intermédio do Programa de Subsídio à Habitação Indígena, nas aldeias Barro Preto e Tomázia.

“São ações de governo que melhoram a qualidade de vida das pessoas, dão um aspecto melhor à cidade e geram oportunidades ao povo de Porto Murtinho”, afirmou o governador Reinaldo Azambuja em uma das visitas para liberação de recursos.

Foram construídas por meio da Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (Agesul) pontes de concreto sobre o Rio Amonguijá e sobre o Córrego São Lourenço. Sobre a Vazante II do Rio Branco será construída uma travessia de 20 metros de extensão por seis de comprimento.

Para o governador Reinaldo Azambuja, a ação de levantar pontes no município objetiva o desenvolvimento e o progresso de Porto Murtinho. “Pontes são alternativas de transporte e produção”, ressaltou.

Também foram executados serviços de drenagem e restauração na Estrada do Adeus; restaurada a MS-195, com revestimento primário nos pontos críticos; restaurada com revestimento primário a Estrada do Curvelo e pavimentado o Loteamento Dom Pepe I, além de aprovada a reforma da Escola Estadual José Bonifácio.

As obras visam desenvolver o potencial e melhorar a realidade dos 16.879 habitantes do município, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Fonte: Campo Grande News

#### PORTOS E LOGÍSTICA

Quarta, 18 Outubro 2017 17:31

## Ultrafértil é multada por vazamento de amônia em Santos

A Ultrafértil S/A, hoje controlada pela operadora logística VLI, foi multada em R\$ 750 mil pelo vazamento de amônia líquida, no último dia 29, no Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), localizado na Área Continental de Santos. A sanção foi aplicada pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb).

O vazamento ocorreu após ruptura da denominada linha "quente", pertencente ao sistema de descarregamento de navio para a armazenagem no terminal, atingindo não apenas as instalações da empresa, mas também o entorno da companhia.

De acordo com a Cetesb, o vazamento ofereceu riscos à segurança de pessoas e equipamentos.

Além da multa, o órgão impôs à Ultrafértil cinco exigências para cumprir no prazo de 30 dias, entre elas providenciar a substituição completa da tubulação de gás quente e da vegetação atingida pela amônia, em toda a sua extensão.

Também faz parte da sanção a obrigatoriedade de técnicos especializados durante o processo de descarga da substância, para a tomada de ações emergências, bem como revisar e adequar o Plano de Ação de Emergência (PAE) e o Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR).

A Cetesb exige ainda a apresentação de plano de manutenção de todo o sistema responsável pelo recebimento e envio de amônia da unidade e sondagem de solo na área afetada pelo efluente contaminado com amônia, gerado no abatimento do vazamento, principalmente nas margens do estuário. "Assim como, realizar o monitoramento da qualidade do corpo receptor (estuário), próximo ao ponto de vazamento, cuja avaliação deverá contemplar os parâmetros nitrogênio amoniacal, nitrito e nitrato", diz o órgão em nota.

Em nota, a VLI informa que "já foi notificada pela Cetesb e que vai analisar o conteúdo para adotar as providências cabíveis".

Fonte: A Tribuna



Portos

## Navios gigantes da Ásia dobra movimentação de contêineres

18/10/2017 | 11h07

O primeiro mês de operação da nova escala de navios da Ásia no Porto de Imbituba apresenta números animadores: cumprindo a meta de um serviço por semana. Ao todo, cinco grandes embarcações com

destino ao continente asiático passaram por Imbituba nos últimos 30 dias, dobrando a movimentação mensal de contêineres no porto.

Apenas a Linha Ásia movimentou 2.577 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), uma média superior a 500 TEU por escala. A meta é chegar a 750 unidades por escala até o fim do ano.

Entre as principais cargas exportadas estão a carne de frango, o polietileno e a farinha de miudezas (utilizada na preparação de alimento de animais). Na importação, o ferro fundido e o polipropileno ficaram à frente.

Os resultados da linha de longo curso e da cabotagem (navegação na costa brasileira), de janeiro a setembro de 2017, apontam um crescimento prévio anual de 22,6% na movimentação de contêineres no Porto de Imbituba em relação a 2016. Já o faturamento da operação deste tipo de carga cresceu 65% de agosto para setembro, com o início da Rota Ásia.

O diretor-presidente da SCPar Porto de Imbituba, Rogério Pupo, avalia que o primeiro mês de operação da nova escala já demonstra uma perspectiva extremamente otimista para o crescimento e continuidade do serviço. “Esses números confirmam que a Linha Ásia veio para ficar e também nossas perspectivas de dobrar a movimentação de contêineres em Imbituba ainda este ano”, ressalta Pupo.

## A Linha Ásia

Anunciada em 23 de junho deste ano, a nova linha é considerada uma conquista da comunidade portuária de Imbituba (SCPar Porto de Imbituba, Santos Brasil, sindicatos, Acim, Facisc, práticos, rebocadores etc.), que vinha trabalhando em conjunto há aproximadamente dois anos para atrair a escala. O serviço de longo curso é formado por uma joint venture de oito armadores: Hamburg Sud; Hapag-Lloyd; Hyundai; NYK; ZIM; CMA CGM; Cosco e Evergreen.

A escala semanal conta com 13 embarcações porta-contêineres e atravessa 19 portos entre a América do Sul e a Ásia. O tempo médio de trânsito até a Coreia do Sul, destino final da rota, é de 45 dias. O primeiro navio chegou em Imbituba no dia 5 de setembro.

Com a infraestrutura atual e capacidade de movimentar até 500 mil TEU por ano, a Linha Ásia aproxima ainda mais Imbituba de grandes mercados produtores e consumidores.

*Fonte: Redação/Assessoria Engeplus*



*Postado em 18 de outubro de 2017 | 18:03*

## Em reunião com bancada federal, CODERN solicita R\$ 20 milhões de emenda para os portos do RN

A bancada federal do Rio Grande do Norte esteve reunida, em Brasília, com entidades e instituições do Estado para a discussão em torno das emendas coletivas ao Orçamento de 2018. Mais uma vez, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) participou do diálogo e reivindicou emenda no valor de R\$ 20 milhões, sendo R\$ 15 milhões para o Terminal Salineiro de Areia Branca e R\$ 5 milhões para o Porto de Natal.

Na reunião, o diretor-presidente da CODERN, Emerson Fernandes enfatizou a importância dos Portos para a economia: “Os Portos são estratégicos para o desenvolvimento da economia potiguar e do Brasil. E reivindicamos mais recursos para o Terminal Salineiro pela necessidade maior de investimento e recuperação de equipamentos. Vale ressaltar que o sal é um produto fundamental para a indústria química e o Rio Grande do Norte é o responsável pela produção de 95% do sal produzido no país”. Os diretores

Emiliano Rosado (Técnico-Operacional) e José Adécio Filho (Administrativo e Financeiro) também acompanharam a reunião.

A necessidade de recursos para a CODERN hoje chega a R\$ 150 milhões, pela ausência de repasses orçamentários, já que desde 2014 não ocorre o que era previsto para a Companhia. “Mas nós entendemos o atual momento e a impossibilidade da bancada enviar o valor total que necessitamos, por isso solicitamos a prioridade dos R\$ 20 milhões”, ressaltou Emerson.

Até o final do ano, serão investidos R\$ 7 milhões no Porto-Ilha, assegurados pelo senador José Agripino Maia, através de uma emenda do relator no Senado ainda para o orçamento de 2017. E durante a reunião, todos da bancada reconheceram a necessidade de recursos aos Portos do Estado: os senadores José Agripino, Fátima Bezerra e Garibaldi Filho, bem como os deputados federais Antônio Jácome, Beto Rosado (representado pela assessoria), Fábio Faria, Felipe Maia, Rafael Motta, Rogério Marinho, Walter Alves e Zenaide Maia.

Fonte: CODERN