

CLIPPING
ASSCOM

ESPECIAL

CSN Mineração anuncia emissão de R\$1,4 bi em debêntures para projeto em Porto de Itaguaí

08.06.2022 11:26

A CSN Mineração (SA:CMIN3) submeteu à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) pedido para a oferta de 1,4 bilhão de reais em debêntures, disse a empresa na terça-feira à noite.

Os recursos serão utilizados pela empresa para "investimento, pagamento futuro ou reembolso de gastos, despesas ou dívidas" relacionadas ao investimento em terminal portuário de granéis sólidos no Porto de Itaguaí (RJ), segundo ata da reunião do conselho.

A emissão será em até duas séries, uma com vencimento em dez anos e outra com vencimento em 15 anos, de acordo com a ata.



CSN MINERAÇÃO ANUNCIA EMISSÃO DE R\$1,4 BI EM DEBÊNTURES PARA PROJETO EM PORTO DE ITAGUAÍ

8 DE JUNHO DE 2022

A CSN Mineração (SA:CMIN3) submeteu à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) pedido para a oferta de 1,4 bilhão de reais em debêntures, disse a empresa na terça-feira à noite.

Os recursos serão utilizados pela empresa para “investimento, pagamento futuro ou reembolso de gastos, despesas ou dívidas” relacionadas ao investimento em terminal portuário de granéis sólidos no Porto de Itaguaí (RJ),

[» LEIA MAIS](#)

CSN Mineração anuncia emissão de R\$1,4 bi em debêntures para projeto em Porto de Itaguaí

09/06/2022

A CSN Mineração submeteu à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) pedido para a oferta de 1,4 ...

de: Terra

[Continuar lendo...](#)



CSN Mineração anuncia emissão de R\$1,4 bi em debêntures para projeto em Porto de Itaguaí

8 jun202209h48

A CSN Mineração submeteu à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) pedido para a oferta de 1,4 bilhão de reais em debêntures, disse a empresa na terça-feira à noite.

Os recursos serão utilizados pela empresa para "investimento, pagamento futuro ou reembolso de gastos, despesas ou dívidas" relacionadas ao investimento em terminal portuário de granéis sólidos no Porto de Itaguaí (RJ), segundo ata da reunião do conselho.

A emissão será em até duas séries, uma com vencimento em dez anos e outra com vencimento em 15 anos, de acordo com a ata.



CSN Mineração (CMIN3) anuncia emissão de R\$1,4 bilhões em debêntures

Reuters - Ontem 06:45

A CSN Mineração ([CMIN3](#)) submeteu à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) pedido para a oferta de R\$ 1,4 bilhão em debêntures, disse ontem (6) à noite a empresa.

Os recursos serão utilizados pela empresa para “investimento, pagamento futuro ou reembolso de gastos, despesas ou dívidas” relacionadas ao investimento em terminal portuário de granéis sólidos no Porto de Itaguaí (RJ), segundo ata da reunião do conselho.



CSN Mineração anuncia emissão de R\$1,4 bi em debêntures para projeto em Porto de Itaguaí

uol.com.br • Agora

SÃO PAULO (Reuters) - A CSN Mineração submeteu à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) pedido para a oferta de 1,4 bilhão de reais em debêntures, ...

[Leia mais em uol.com.br](#)



CSN Mineração anuncia emissão de R\$1,4 bi em debêntures para projeto em Porto de Itaguaí

REUTERS

08/06/2022 09h45

SÃO PAULO (Reuters) - A CSN Mineração submeteu à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) pedido para a oferta de 1,4 bilhão de reais em debêntures, disse a empresa na terça-feira à noite.

Os recursos serão utilizados pela empresa para “investimento, pagamento futuro ou reembolso de gastos, despesas ou dívidas” relacionadas ao investimento em terminal portuário de granéis sólidos no Porto de Itaguaí (RJ), segundo ata da reunião do conselho.

A emissão será em até duas séries, uma com vencimento em dez anos e outra com vencimento em 15 anos, de acordo com a ata.



portosdobrasil



21 curtidas

portosdobrasil RJ x SP | A @mrslogistica iniciou em maio a rota para transporte de carga geral entre portos do Rio (@docasorio) e Santos (@portodesantosbr).

A solução atende, por exemplo, aos casos em que a carga não pode ser embarcada em navios em um dos dois portos.

Data: 09/06/2022



Ações de governança e medidas para aumentar eficiência são apresentadas no Porto de Santos

Por dois dias, representantes de diversas áreas do Ministério da Infraestrutura mostraram os bons exemplos realizados pelo Governo Federal

08/06/2022 16h23

O Programa Radar Anticorrupção, do Ministério da Infraestrutura, apresentou durante dois dias boas práticas de governança e prevenção à corrupção na Santos Port Authority, a empresa pública responsável pela infraestrutura do Porto de Santos. Entre ontem (7) e esta quarta-feira (8), resultados e eficiência da gestão foram avaliados pelos representantes do MInfra.

“A supervisão ministerial é um importante instrumento para reforçarmos a política de governança do Ministério da Infraestrutura em todos os órgãos vinculados. Mostramos que a conformidade com as normas e a integridade na gestão só trazem benefícios para o Estado, servidores e toda a sociedade”, destacou a subsecretária de Conformidade e Integridade, Fernanda Oliveira.

Participaram das ações do Radar nestes dois dias representantes das áreas de Controle Interno; Ouvidoria (OUV); subsecretarias de Planejamento, Orçamento e Administração e de Tecnologia da Informação (SGETI); Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias e Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.



Novo contorno urbano vai facilitar acesso à cidade do bolsão sul-mato-grossense

Assinatura da ordem de serviço pelo Governo Federal garante investimentos de R\$ 157,3 milhões na BR-158/262/MS e impulsionar competitividade dos produtores da região

08/06/2022 18h12

O Governo Federal deu um importante passo para melhorar o fluxo rodoviário e impulsionar agronegócio em Três Lagoas, cidade do chamado “bolsão sul-mato-grossense”. A ordem de serviço que garante investimentos de R\$ 157,3 milhões na BR-158/262/MS foi assinada nesta quarta-feira (8) pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, com a presença do diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), general Santos Filho.

As obras em 26,46 quilômetros de rodovias vão permitir a diminuição do fluxo viário de cargas e passageiros, bem como ampliar a competitividade para os produtores de grãos da região. Executadas pelo DNIT, as intervenções propiciam o escoamento da produção agrícola do estado do Mato Grosso do Sul até os portos de Santos e Paranaguá.

“Essa ordem de serviço vai melhorar a vida do caminhoneiro, do agricultor do cidadão e desenvolver a infraestrutura do estado. É mais segurança e trafegabilidade para todos”, afirmou o ministro da Infraestrutura. Os serviços incluem a implementação de pista dupla, sinalização vertical e horizontal, serviços de drenagem e pavimentação e construção de oito viadutos.

São eles: viaduto sobre a rua Trajano dos Santos, viaduto sobre a linha férrea, viaduto sobre a BR-262/MS, viaduto sobre a BR-158/MS, viaduto sobre a vicinal, ponte sobre o Córrego da Onça e viaduto sobre a rua Jupia e linha férrea.

Solução urbana

O projeto foi desenhado para melhorar a infraestrutura rodoviária local, interligando a BR-158, na saída para Brasilândia e Selvíria, e a BR-262, em Campo Grande. O contorno rodoviário em Três Lagoas vai retirar o fluxo de veículos de carga da área urbana, na altura da avenida Ranulpho Marques Leal e reduzir o número de acidentes.

A rodovia BR-262/MS estende desde a divisa com o estado de São Paulo até Corumbá, na fronteira do Brasil com a Bolívia. A rodovia é um importante corredor rodoviário, pois propicia o escoamento da produção agrícola do Estado do Mato Grosso do Sul até os portos de Santos e Paranaguá. A BR-262 é a principal ligação entre Campo Grande e as regiões Sul e Sudeste do País.

Já a BR-158/MS é fundamental para escoamento de produtos da agropecuária do estado. Mato Grosso além de ser maior produtor de grãos do Brasil, tem o maior rebanho bovino do país: mais de 30 milhões de cabeças de gado, representando sozinho quase 14% da produção nacional. A pavimentação e conservação da estrada é considerada importante fator de desenvolvimento econômico, interferindo nos custos no transporte, e no preço das mercadorias que chegam ao consumidor final.

CLIPPING ASSCOM

MENU

08 de
Junho

09 de
Junho

09 de junho

FOLHA DE S.PAULO

Ferrovias Norte-Sul passa a transportar açúcar com abertura de terminal em MG

Estimativa é que partam 15 trens de 120 vagões cada por mês de Iturama rumo ao porto de Santos

9.jun.2022 à 0h01

A Ferrovias Norte-Sul passará oficialmente a transportar açúcar a partir desta quinta-feira (9) com a inauguração de um terminal rodoferroviário em Iturama (MG), que marca também a entrada da Rumo, concessionária responsável pela ferrovia, no mercado mineiro.

A Rumo e a Usina Coruripe, um dos maiores grupos de açúcar e etanol do país, vão inaugurar o terminal na cidade do Triângulo Mineiro após um investimento de R\$ 95 milhões, que permitirá o escoamento de 2 milhões de toneladas de açúcar para exportação por ano.

A estimativa é que partam 15 trens de 120 vagões cada por mês de Iturama rumo ao porto de Santos entre este mês e outubro, pico da safra de cana-de-açúcar no centro-sul brasileiro.

A Norte-Sul, batizada pela Rumo de Malha Central, é uma ferrovia cuja história se arrastava desde a década de 1980. Em 13 de maio de 1987, a **Folha** publicou reportagem de Janio de Freitas que mostrou que a concorrência para a construção da ferrovia tinha sido uma farsa. De forma cifrada, o resultado das empresas vencedoras tinha sido publicado cinco dias antes.

Depois de vários imbróglis, em 2019 a Rumo venceu leilão do trecho da Norte-Sul com um agressivo lance de R\$ 2,719 bilhões, 100,9% acima do mínimo exigido pelo edital. Até então, a ferrovia estava nas mãos da estatal Valec.

O trecho total da ferrovia tem 1.537 quilômetros, entre Porto Nacional (TO) e a Estrela D'Oeste (SP), e foi concebido para ser uma espécie de espinha dorsal do sistema ferroviário no país, permitindo a conexão com outras malhas. Um outro trecho da ferrovia já estava em operação, entre Açailândia (MA) e Porto Nacional (TO), sob concessão da VLI.

Um dos diferenciais no novo terminal, que já estava em fase de testes desde o mês passado, é a velocidade de carregamento, que pode alcançar 1.500

toneladas por hora, segundo o vice-presidente comercial da Rumo, Pedro Palma, e que tem potencial para carregar três trens de 120 vagões por dia.

"As operações iniciais [após a concessão] foram em São Simão e Rio Verde, as duas com soja, milho e farelo de soja. Em Iturama é uma operação emblemática porque é a primeira de açúcar na malha central e a primeira também da Rumo no Triângulo Mineiro. A chegada desse acesso ferroviário da Rumo num ponto de captação de carga em Minas vai atender não só usinas do Triângulo, mas também do sul de Goiás", disse Palma.

Presidente da Coruripe, Mario Lorencatto afirmou que o terminal deverá atender 1,15 milhão de toneladas de açúcar do próprio grupo e, o restante, de outros clientes.

"A nova fronteira do sucroenergético está vindo para cá, inclusive grupos paulistas. (...) A maior parte do açúcar é exportação, então tem 700 quilômetros, até um pouco mais longe, para usinas de Goiás. Como chega ao porto de Santos? Se for de caminhão, a mais valia do negócio vai ficar no diesel. O grande nó dessas operações é a questão logística, que se resolve agora com o término da obra", afirmou.

Inicialmente, as operações do terminal, que gerou 50 empregos diretos, serão exclusivas para açúcar, mas, conforme Palma, nada impede que, havendo demanda futura, sejam realizadas operações de etanol, por exemplo.

"A gente tem exportado bastante etanol para a Ásia e, se consolidar esse mercado, é uma coisa a se estudar", disse Lorencatto.

Hoje, o trecho em operação da Norte-Sul sob concessão da Rumo está em 580 quilômetros, o que significa que não está totalmente concluída. Falta concluir as obras viárias no trecho entre Rio Verde e Anápolis.

Quando estiver totalmente pronta, ela permitirá a ligação ferroviária entre os portos de Itaqui (MA) e Santos. "O trabalho está sendo realizado com a intenção da conclusão, chegando em Anápolis, até o fim de 2022", disse Palma.

A Rumo ainda vai inaugurar uma operação de fertilizantes em Rio Verde, em fase final, e prevê uma operação de contêineres em Anápolis, via Brado, companhia da Rumo que opera no setor. Para o ano que vem, está previsto um terminal de transbordo de combustíveis em Rio Verde.

O trecho da malha central da Rumo, ao chegar a Estrela D'Oeste, se conecta com a malha paulista, também operada pela Rumo, que obteve em 2020 a renovação antecipada da concessão, que agora vai até 2058 –com a obrigatoriedade de investir R\$ 6 bilhões.

Com a Norte-Sul, as operações da concessionária chegarão a Mato Grosso, Paraná, São Paulo, Rio Grande do Sul, Goiás e Mato Grosso do Sul, principais produtores do país, e a um total de 14 mil quilômetros de ferrovias, ligando aos principais portos.

O modal ferroviário é responsável por transportar 21,5% das cargas no Brasil, de acordo com dados da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários), índice muito inferior aos de países como Austrália (55%) e Rússia (81%), mas superior ao da China (14%).

A Coruripe, que tem capacidade instalada para moer 15 milhões de toneladas de cana, atingirá 14 milhões de toneladas na safra 2022/23.

Prejudicada por três anos seguidos de seca e geada forte em 2021, a usina deverá atingir sua capacidade plena na próxima safra, de acordo com seu presidente.

"O setor todo, São Paulo, Minas Goiás, Goiás, sofreu com a questão climática", disse. O grupo sucroenergético é o sétimo entre os maiores do país.



Audiência vai debater setor aquaviário e regulação dos serviços de praticagem

09/06/2022 - 08:02

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público da Câmara dos Deputados realiza audiência pública nesta quinta-feira (9) para debater o setor aquaviário e a praticagem.

O práctico é o profissional responsável por auxiliar os navios a navegarem em águas restritas, como portos, canais e estuários de rios, áreas que exigem um conhecimento específico dos acidentes e pontos característicos.

A audiência foi sugerida pelo deputado Alexis Fonteyne (Novo-SP), que quer avaliar os impactos de três projetos de lei sobre o tema (PLs 757/22, 4392/20 e 1565/19).

O Projeto de Lei 757/22, apresentado pelo Poder Executivo, transfere para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a regulação econômica do serviço de praticagem, inclusive para definir o preço do serviço e fiscalizar o cumprimento de padrões adequados.

Atualmente, a praticagem é regulada pelo Comando da Marinha, que fixa o preço do serviço em cada zona de praticagem (como porto ou hidrovía). O governo alega que a mudança de competência visa modernizar a atividade.

O projeto do governo tramita apensado ao PL 4392/20, de autoria do deputado Alceu Moreira (MDB-RS), que também atribui à Antaq competência para atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem.

Já o Projeto de Lei 1565/19, do deputado Augusto Coutinho (Republicanos-PE), obriga a Marinha do Brasil a estabelecer uma escala de rodízio com todos os práticos em determinada zona de praticagem.

Convidados

Foram convidados, entre outros:

- o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados, Murillo Barbosa;
- o diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, Luís Fernando Resano;
- o presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais, André Nassar;
- o presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos, Marco Ferraz; e
- o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, representante do Ministério da Infraestrutura, Mário Povia.

Confira a lista completa de convidados

A audiência será realizada a partir das 10 horas, no plenário 12, e poderá ser acompanhada ao vivo e de forma interativa no e-democracia.



Abtra apresenta a 2ª edição do Porto Hack Santos

O hackathon promovido pela Abtra está sendo organizado pelo Instituto AmiGU
09 JUN 2022

A Associação Brasileira de Terminas e Recintos Alfandegados (Abtra) realizou um evento, na terça-feira (17), para apresentar a 2ª edição do Porto Hack Santos a

empresas e possíveis apoiadores da maratona tecnológica. O encontro ocorreu no auditório da Santos Port Authority (SPA).

O hackathon promovido pela Abtra está sendo organizado pelo Instituto AmiGU e vai acontecer nos dias 30 e 31 de julho, no Terminal Marítimo de Passageiros de Santos (Concais). A ideia do evento é reunir programadores, designers e outros profissionais ligados ao desenvolvimento de softwares, com o objetivo de criar soluções tecnológicas que atendam ao setor portuários. Neste ano serão propostos dois desafios aos participantes. No primeiro, os maratonistas deverão, com base no projeto PCS (Port Community System), desenvolver soluções de integração entre terminais, recintos alfandegados e outros atores envolvidos na logística portuária para otimizar a performance de suas ofertas de serviços.

No segundo, exclusivo para mulheres, a proposta será desenvolver novos modelos de negócio com base tecnológica, que visem aumentar a oferta de serviços dos terminais e recintos alfandegados aos clientes que operam pelo Porto de Santos, melhorando assim o grau de satisfação destes usuários. Serão 50 competidores previamente selecionados e divididos em 10 times multidisciplinares, que aproveitarão tecnologias como 5G, Open APIs, Blockchain, Big Data e Inteligência Artificial para encarar os dois desafios, em 35 horas de maratona.

Os critérios avaliados serão a Adequação ao Tema; Criatividade; Qualidade de Desenvolvimento; Aplicabilidade e Viabilidade de Execução.

O projeto vencedor ganhará R\$ 25 mil e os participantes vão poder expor a solução encontrada dentro do Fórum Santos Export, nos dias 3 e 4 de agosto. Live apresenta o evento Participe nesta sexta-feira (20) da live de apresentação da 2ª edição do Porto Hack Santos 2022! Nesta segunda edição, o evento tem o apoio institucional do Ministério da Infraestrutura, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, da ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários, da Santos Port Authority, do Fórum Brasil Export e da Associação "Mulheres no Comex". Concais S.A. e DP World Santos também são apoiadores locais.

As inscrições para competir no Porto Hack Santos estão abertas e deverão ser feitas até 11 de julho em <https://www.portohacksantos.com.br/> que também traz o regulamento, o cronograma de atividades da maratona.

Vídeo de lançamento do Porto Hack Santos: <https://www.youtube.com/watch?v=KS4TF-d-mT0>

Maior terminal de contêineres da América do Sul reduz emissão de CO²

TCP vem trabalhando para ofertar alternativas menos poluentes

09 JUN 2022

Em celebração ao Dia Mundial do Meio Ambiente, a TCP anuncia que só em 2021 os seus clientes deixaram de emitir quase 62 mil toneladas de CO² utilizando o transporte multimodal, e que pretende ampliar este número com a compra de energia 100% limpa.

Celebrado em 05 de junho, o Dia Mundial do Meio Ambiente busca convocar toda a população para uma ação coletiva para celebrar, proteger e restaurar o ecossistema do planeta. Tendo como um de seus valores a sustentabilidade, a TCP - empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá - vem trabalhando para ofertar alternativas menos poluentes a seus clientes e tornar sua operação ambientalmente sustentável. Dentre as iniciativas realizadas no último ano com este objetivo, está a logística multimodal ferroviária realizada em parceria com a Brado, através da qual os clientes da opção reduziram 61.865,79 toneladas de CO² emitidas somente em 2021. Além disso, no início deste ano foi firmada uma parceria com a EDP para compra de energia elétrica 100% renovável, destinada ao abastecimento total das operações do terminal, a qual irá evitar a emissão de cerca de 10 mil toneladas de dióxido de carbono em 2022.

A TCP é o único terminal no Sul do Brasil com operação ferroviária dentro de zona primária, conectando exportadores de todo o Paraná, São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraguai através dos ramais que chegam em Cascavel, Cambé e Ortigueira. O uso do sistema multimodal (trem + caminhão), realizado em parceria com a Brado Logística, tem se destacado entre as opções oferecidas aos clientes, seja pelo prazo e custo, mas, também, como uma solução menos poluente. O modelo de base ferroviária diminui a emissão de CO² no ar e, somente no ano passado, evitou que mais de 60 mil toneladas do gás fossem despejadas na atmosfera – equivalentes à quantidade de dióxido de carbono que 442 mil árvores retiram do ar em 1 ano.

"Por meio da parceria com a TCP, oferecemos aos nossos clientes as melhores soluções multimodais logísticas com base ferroviária, conectando com sustentabilidade importantes regiões produtoras com os maiores mercados consumidores do mundo. ", afirma Andréa Ramos, Diretora Comercial, MKT e CX da Brado.

Segundo dados divulgados pela TCP em 2022, um em cada cinco contêineres exportados por Paranaguá utilizam a ferrovia. "São vários os fatores que têm nos levado a optar pelo transporte de trem, dentre eles o fator ambiental. Além da excelência na prestação de serviços, a TCP também se preocupa com o impacto ambiental gerado na região na qual atua, que faz parte de todo um bioma. Sendo signatários do Pacto Global da ONU, promover ações que reduzam este impacto e miremos em objetivos ESG está entre as premissas do terminal, que possui mais de 60 projetos socioambientais em andamento", afirma Thomas Lima, diretor comercial e institucional do terminal.

Energia limpa

Em 2021, 36% de todas as exportações de frango e aves congeladas do Brasil passaram pelo terminal em Paranaguá. Para atender este mercado, a TCP possui 3.624 pontos de energia para conectar esses contêineres congelados, o maior número dentre os terminais da América Latina. Cada contêiner deste tipo possui potência de 7,5 kW, necessária para manter carnes em temperaturas que podem chegar a -30°C, dependendo do tipo de mercadoria e destino de exportação. Desta forma, o consumo médio de energia do terminal é equivalente ao de uma cidade de 156 mil habitantes.

Neste cenário, Thomas ressalta a importância do contrato firmado com a EDP, empresa que atua em todos os segmentos do setor elétrico brasileiro, para os objetivos estratégicos da empresa. "Sendo o principal corredor de contêineres refrigerados do Brasil, nossas necessidades energéticas são elevadas e, a partir de agora, toda essa energia virá de fontes renováveis, reforçando o nosso compromisso com o meio ambiente", finaliza.

Sobre a TCP

A TCP é a empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá – o maior terminal de contêineres da América do Sul – e a TCP Log, empresa que atua como uma plataforma de logística integrada, fornecendo soluções completas para importadores e exportadores.

Responsável pelo maior investimento do setor portuário Brasil na atualidade, onde já foram aplicados mais de R\$ 600 milhões nas obras de ampliação da capacidade de movimentação do terminal dos atuais 1,5 milhão de TEUs/ano para 2,5 milhões de TEUs/ano, a TCP está se preparando para atender a demanda de mercado brasileiro pelos próximos 30 anos.

Desde março de 2018, a TCP integra o portfólio da China Merchants Port Holding Company (CMPort), o maior e mais competitivo desenvolvedor, investidor e operador de portos públicos da China. A China Merchants Port Group Co., Ltd ("CMPort") está listada na Bolsa de Valores de Shenzhen (China)

e é um conglomerado com sede em Hong Kong, cujos três principais negócios incluem os setores de Transporte, Financeiro e Imobiliário.

A CMPort é uma empresa global que atua como desenvolvedora, investidora e operadora de portos na China, possuindo investimentos na China Continental, Hong Kong e no exterior. Sua rede portuária nacional inclui portos de hub costeiros em Hong Kong, Taiwan, Shenzhen, Ningbo, Xangai, Qingdao, Tianjin, Dalian, Zhangzhou, Zhanjiang e Shantou, além de uma presença crescente em 6 continentes, incluindo Ásia, África, Europa, Oceania, América do Sul e América do Norte.

Beneficiando-se da Iniciativa "Belt and Road" (também conhecida como Nova Rota da Seda), a CMPort tem fortalecido ainda mais sua posição em mercados relevantes nos últimos anos com um portfólio que abrange 50 portos em 25 países e regiões. A empresa movimentou em 2021 um total de 136 milhões de TEUs em carga containerizada e uma movimentação total de carga em granel de 613 milhões de toneladas, totalizando a maior movimentação acumulada do mundo.



O que se sabe sobre o novo porto no Norte de SC

Empreendimento da Coamo está em fase avançada de estudos para viabilizar as licenças ambientais

09 JUN 2022

O novo porto privado de Itapoá continua com as tratativas para instalação no município do Litoral Norte de Santa Catarina.

O chamado TUP (Terminal de Uso Privativo) da Coamo, que é maior cooperativa agroindustrial do País localizada em Campo Mourão (PR), vai atuar com graneis (grãos/farelo); óleo bruto de soja e importação de matéria-prima para fertilizantes. Inclusive, já alterou o escopo no projeto para acrescentar a atividade de movimentação de graneis líquidos combustíveis.

Neste momento, o porto está na fase de estudos de impacto ambiental a fim de conseguir as licenças ambiental prévia, de instalação e, por fim, a licença de operação. A informação foi confirmada por Mauro Sczufca, da DTA Engenharia, contratada pela Coamo para realização dos estudos.

O que está em foco agora
Dois importantes eixos estão sendo discutidos agora: os impactos socioambientais que o novo porto trará à cidade e seus habitantes e as compensações que a Coamo terá de fazer bem como obras viárias para reduzir os danos ao tráfego.

Segundo o prefeito de Itapoá, Marlon Roberto Neuber, além das compensações ambientais, o município espera uma contrapartida no que diz respeito ao tráfego. Ele espera que a Coamo invista na duplicação de um trecho de aproximadamente 7 quilômetros da Estrada José Alves, que conecta a SC-416 até o fundo do porto. Essa estrada já tem um impacto bastante expressivo neste momento e o prefeito busca mitigar e prevenir o gargalo no tráfego.

“É um dos pontos-chaves da negociação com o município”, frisa Marlon Roberto Neuber.

O prefeito lembra, inclusive, que o porto que existe hoje em Itapoá, inaugurado em 2001, foi quem implantou a Estrada José Alves. Mas ela precisa, agora, ser duplicada.

Outra possibilidade é criar uma segunda via dentro da área retroportuária o que já está previsto no plano diretor de Itapoá. Seria uma via de serviços importante para desafogar e suportar o tráfego local, especialmente a demanda dos portos (o atual e o que deve ser instalado).

“A Coamo tem demonstrado boa vontade, tem sido parceira e trazido informações solicitadas pelo município. Vamos continuar nessas tratativas para que a obra seja boa para o empreendedor, mas também para a população e o desenvolvimento da cidade”, conclui Marlon Roberto Neuber.

A expectativa é de que o novo porto saia do papel dentro de cinco anos, isto, claro, se todas as compensações forem atendidas.

Na última semana, uma comitiva foi até o Governo do Estado discutir o empreendimento, até porque o Instituto do Meio Ambiente de SC (IMA) é o que vai analisar os estudos ambientais.

A Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado apoia a atração do investimento, mas também se mostrou solidária ao município no sentido de que as exigências sejam atendidas para que o empreendimento seja bom para a cidade e sua população.

“O objetivo realmente é viabilizar o projeto que seja bom para o empreendedor e para a cidade. O prefeito tem batido nessa tecla. Sabemos que um porto traz ônus e bônus, mas precisamos proteger o município”, complementou Grassi.

Ele fez questão de dizer, no entanto, que o município vai contribuir no que for necessário para se chegar à melhor equação levando em conta o desenvolvimento sustentável.

Assim como o prefeito, o secretário falou do plano diretor que traz algumas vias de acesso e que poderão ser executadas em entendimento com a Coamo.

“A Coamo ficou de apresentar um estudo sobre o impacto no tráfego. Vamos aguardar e analisar se o que está projetado por eles será suficiente ou não. Mas tudo em conjunto com o município, com o porto Itapoá e até com o Governo do Estado”, sublinhou Grassi.

A própria Coamo realizou uma consulta à população sobre o empreendimento. Veja abaixo os resultados:

Escolha estratégica

A Coamo escolheu Itapoá para abrir o porto por conta da logística. Irá usar o mesmo canal da Baía de Babitonga para tráfego de navios. Inclusive já tem validação da Capitania dos Portos (Marinha).

Além de ser um ponto estratégico do ponto de vista logístico, a escolha de Itapoá se deu pela área de calado (altura da parte do casco do navio que fica submersa). Essa medida é um limite que garante a segurança da navegação e permite que navios de maior porte possam atracar no terminal.

Demanda vai crescer

Agricultura como um todo vem crescendo nos últimos anos e a produção evoluindo com ajuda da tecnologia e novos métodos. Ou seja, é possível produzir mais na mesma área. Isto quer dizer que nos próximos anos a demanda vai crescer muito, necessitando de novos terminais portuários e ampliação da logística para despachar a mercadoria. Essa é uma das justificativas da Coamo para lançar esse novo empreendimento.

Investimento

O investimento inicial aproximado do novo porto ficava em torno de R\$ 800 milhões, mas como o projeto foi ampliado o valor também deverá mudar.

A Coamo hoje tem sua logística baseada em 111 unidades de recebimento de produtos agrícolas em 68 municípios nos estados do Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul. A operação de importação e exportação se dá por meio do porto de Paranaguá com movimentação de 2,7 milhões de toneladas.

BRASIL AUMENTA CAPACIDADE DE ARMAZENAGEM AGRÍCOLA

9 DE JUNHO DE 2022

A capacidade disponível para **armazenamento** no Brasil atingiu 183,3 milhões toneladas no segundo semestre do ano passado. O volume é 1,5% maior que o registrado nos seis meses anteriores. Na mesma comparação, o número de estabelecimentos de armazenagem cresceu 1,2%.

Os números fazem parte da Pesquisa de Estoques, referente aos meses de julho a dezembro de 2021, divulgada nesta quarta-feira (8) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Os silos predominam na capacidade útil armazenável no Brasil. Entre os cinco principais produtos agrícolas nas unidades armazenadoras, o maior volume (16,9 milhões de toneladas) é de milho. Na sequência, vem soja (7,7 milhões), trigo (6,4 milhões), arroz (2,4 milhões) e café (1,1 milhão).

Diversidade nas empresas enfrenta desafios

Falta de interesse, de conhecimento e preconceitos ainda permeiam setores empresariais

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portabnews.com.br

Por que é preciso que as diretorias das empresas discutam o aumento da contratação de mulheres, mães, negros, LGBTQIA+, indígenas, idosos e pessoas portadoras de deficiência? Por que é preciso refletir sobre as dificuldades que essas pessoas enfrentam para se colocar no mercado de trabalho?

Estas foram algumas das questões debatidas no painel "Ações do mercado empresarial para uma atividade mais sustentável e inclusiva", realizado ontem (8), no evento Think Tank Brasil Export, no Cubo Itaú, em São Paulo.

Participaram da conversa Milena Castro, conselheira do Brasil Export; Patrícia Lascosque, superintendente insti-

tucional de logística da Suzano; Jeniffer Pires, sócia do Kincaid e Mendes Vianna Advogados; Tahiana Gurgel, Head Strategic Projects Levu Logistics e diretora comercial da Mobs2; Jacqueline Wendpap, diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil, e Mayhara Chaves, presidente do Conselho Feminino do Brasil Export, presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC) e da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (AbepH).

Para Patrícia Lascosque, as empresas ainda não sabem como lidar bem com estas questões. "Ficamos presos nos nossos pré-conceitos e fomos criados em uma cultura que não nos preparou para viver o momento atual, e é justamente por isso que precisamos tocar nestes assuntos, para adquirir conhecimento. Falar em pluralidade significa se colocar no lugar do outro para enxergar com o olhar de quem sofre o preconceito, ou passa por difi-

culdades para entrar no mercado de trabalho", declarou ela.

A executiva acredita que as companhias precisam se preparar para este novo cenário, mais empático e humano, e dar condições de trabalho para que as minorias possam se desenvolver profissionalmente. "Isso é importante porque é exatamente esta pluralidade que alavanca o crescimento das empresas e aumenta a rentabilidade porque reflete a sociedade como ela é, diversa, cheia de perfis, inclusive o dos próprios clientes", analisou.

Tahiana Gurgel diz que ainda é difícil vender a ideia do programa de diversidade e inclusão para as empresas, e que a falta de vontade em entender essas pautas ainda é um obstáculo encontrado também entre os funcionários.

"Fizemos um censo para implantar a política de diversidade e inclusão no Porto de Suape. Uma das perguntas era qual o grau de abertura para este tema e tivemos um percentual de pessoas sem ne-

nhum interesse nisso", contou Tahiana.

Ela citou também dados de um levantamento realizado pela consultoria organizacional Korn Ferry, que mostrou que 85% das empresas iniciam programas de inclusão, mas somente 14% reconhecem um esforço efetivo na prática de novos comportamentos. A pesquisa analisou informações de 250 empresas de diversos setores no Brasil e foi divulgada em abril deste ano.

"A gente precisa estabelecer metas e tirá-las do papel, sair só do discurso. Já está comprovado que empresas plurais motivam muito mais seus funcionários, e funcionário motivado é resultado lá na ponta", diz Tahiana.

"Nós falamos muito de trabalho, de resultados, de porto, mas no final estamos falando mesmo é de seres humanos. Somos todos conectados neste planeta e nossa maior missão e legado é cuidarmos um do outro", concluiu Patrícia Lascosque.

LEVANTAMENTO
REALIZADO PELA
CONSULTORIA
ORGANIZACIONAL
KORN FERRY,
MOSTROU QUE
85% DAS EMPRESAS
INICIAM PROGRAMAS
DE INCLUSÃO,
MAS SOMENTE
14% RECONHECEM
UM ESFORÇO
EFETIVO NA
PRÁTICA DE NOVOS
COMPORTAMENTOS.

08 de junho

Ministério da Infraestrutura repassa R\$ 157,3 milhões para obras na BR-158 e BR-262

Ex-ministra Tereza Cristina assinou o termo que garante o investimento para as obras

08/06/2022-18:40

O Governo Federal investiu R\$ 157,3 milhões nas BR-158 e BR-262. Nesta quarta-feira (8), a ex-ministra e deputada federal Tereza Cristina (PP) assinou termo de investimento junto ao ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Segundo o Ministério, os repasses são para melhorar o fluxo rodoviário e impulsionar o agronegócio em Três Lagoas. A ordem de serviço foi assinada com a presença do diretor-geral do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), general Santos Filho.

O investimento garante obras em 26,46 quilômetros de rodovias, que vão diminuir o fluxo viário de cargas e passageiros. Além disso, será ampliada a conectividade de produtores sul-mato-grossenses, que poderão escoar os produtos até os portos de Santos e Paranaguá.

Tereza Cristina apontou que a obra se torna importante por desafogar o trânsito dentro da cidade. “São recursos da bancada e do Ministério, para poder viabilizar esse anel rodoviário e ajudar no escoamento da produção”, explicou.

“Essa ordem de serviço vai melhorar a vida do caminhoneiro, do agricultor do cidadão e desenvolver a infraestrutura do estado”, afirmou o ministro.

Obras nas BRs

Entre os serviços previstos está a implementação de pista dupla, sinalização vertical e horizontal, serviços de drenagem e pavimentação e construção de oito viadutos.

São eles: viaduto sobre a rua Trajano dos Santos, viaduto sobre a linha férrea, viaduto sobre a BR-262/MS, viaduto sobre a BR-158/MS, viaduto sobre a vicinal, ponte sobre o Córrego da Onça e viaduto sobre a rua Jupιά e linha férrea. Conforme o Ministério, o projeto foi elaborado para melhorar a infraestrutura rodoviária local. Assim, as obras devem interligar a BR-158, na saída para Brasilândia e Selvíria, e a BR-262, em Campo Grande.

Então, o contorno rodoviário em Três Lagoas vai retirar o fluxo de veículos de carga da área urbana, na altura da avenida Ranulpho Marques Leal em Três Lagoas. Com as alterações, é estimado que o número de acidentes caia.

Vale lembrar que a rodovia BR-262 segue desde a divisa com o estado de São Paulo até Corumbá, na fronteira do Brasil com a Bolívia. Assim, a rota permite que os produtos de MS cheguem até os portos de Santos e Paranaguá. Já a BR-158/MS é fundamental para escoamento de produtos da agropecuária do estado.

Primeira relicitação de aeroportos é adiada por dois anos

Leilões dos aeroportos de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte, e Viracopos, em São Paulo, estavam previstos para este ano
8 de junho de 2022

O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) decidiu estender por mais um ano o processo de relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, próximo a Natal, e por mais dois anos o processo envolvendo o Aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP). O Ministério da Infraestrutura chegou a anunciar a relicitação dos dois aeroportos para este ano, uma operação inédita. No entanto devido a entraves, os leilões foram adiados.

A análise do processo sobre o aeroporto do Rio Grande do Norte constava da relação de temas que seriam discutidos pelo plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) na quarta-feira passada (01), mas o relator, Aroldo Cedraz, retirou o item da pauta, diante de dúvidas quanto aos valores envolvendo a Inframérica, concessionária que pediu a devolução do ativo.

O ministro reviu sua posição diante dos argumentos da Anac, que dividiu os chamados haveres e deveres da concessão em duas partes, A parte controversa e a incontroversa. Pela proposta, a relicitação seria feita e o novo concessionário pagaria à empresa que sai a chamada parte incontroversa. A parte controversa, a ser submetida à arbitragem, será paga posteriormente pelo governo em caso de vitória da Inframérica.

O aeroporto foi o primeiro a ser transferido ao setor privado, em 2012. Em 2020, contudo, a concessionária Iframérica, a mesma que administra o Aeroporto JK, em Brasília, pediu a devolução do ativo, alegando problemas econômico-financeiros.

Esse processo é emblemático, porque é a primeira relicitação de um aeroporto no país conforme as regras do modelo de devolução de concessão estabelecidas pela Lei nº 13.448/17. O processo deverá traçar o padrão a ser seguido em futuras relicitações, não apenas aeroportuárias, como também rodoviárias. Concessionárias de cinco rodovias federais já tentam devolver concessões.

No caso de Viracopos, o impeditivo para o prosseguimento do processo se relaciona ao fato de a concessionária, a Aeroportos Brasil Viracopos, não concordar com o TCU sobre o pagamento de indenizações pelos investimentos

não amortizados. A empresa informou que pretende resolver o impasse via arbitragem.

Conforme informação divulgada após a reunião no PPI, também foi formalizada a inclusão da relicitação do Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro. O terminal será leiloado juntamente com o Aeroporto Santos Dumont, na 8ª Rodada de licitação, que o governo espera realizar no ano que vem.



Governo publica decreto que retira custo portuário de imposto de importação

Segundo o Ministério da Economia, essa exclusão permitirá a redução de custos de importação

08/06/2022 às 15:48

O *Diário Oficial da União (DOU)* desta quarta-feira (8) traz decreto presidencial que exclui o custo da capatazia em território nacional da base de cálculo do Imposto de Importação.

Segundo o Ministério da Economia, autor da norma, essa exclusão permitirá a redução de custos de importação, “promovendo uma abertura comercial transversal da economia, com impactos positivos na competitividade e integração do país aos fluxos globais de comércio”.

Capatazia consiste na atividade de movimentação de mercadorias em instalações portuárias e aeroportuárias, o que abrange recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, além do carregamento e da descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.

O decreto publicado nesta quarta altera um outro, de fevereiro de 2009, e, de acordo com o governo, “está em harmonia com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil junto aos parceiros do Mercosul e à Organização Mundial do Comércio (OMC)”.

A secretária especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia, Daniella Marques, diz em nota publicada no site da pasta que o decreto, ao reduzir os custos de importação de forma generalizada, “promove uma melhor alocação de recursos pelo setor produtivo,

corroborando para a conformação de uma economia mais eficiente e competitiva, e reafirma o compromisso com a redução do Custo Brasil”.

Daniella reforça que a redução prevista no ato é horizontal para toda a economia, “reduzindo potencialmente custos para consumidores e empresas instaladas no Brasil”.

A pasta não informa valores relativos a eventuais impactos fiscais da medida.

portosenavios

Abtra defende exclusão de, ao menos, 5 empresas da licitação do STS-10

08 Junho 2022

Uma das contribuições apresentadas pela associação à consulta pública recomenda que Maersk, APM, MSC, TIL, BTP ou empresas relacionadas a elas, fiquem de fora da concorrência.

A Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) apresentou quatro notas técnicas à consulta pública sobre a concorrência da área STS-10, que o governo federal pretende licitar no Porto de Santos (SP), destinada à movimentação de contêineres. Um dos documentos concluiu que a análise concorrencial da área produzida em conjunto pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e Ministério da Infraestrutura apresenta uma avaliação incompleta do ambiente concorrencial pós-outorga desse arrendamento.

O argumento é que uma avaliação mais detalhada mostra que existe uma conduta de 'self-preferencing' da Maersk e da MSC em relação ao terminal verticalizado da BTP, o que 'implica existência de incentivos e de capacidade para fechar o mercado ou, no mínimo, para prejudicar significativamente a competição em um cenário pós-outorga em que essas empresas, em grupo ou individualmente, venham a adquirir a outorga do STS-10'.

"Com o objetivo de garantir um ambiente saudável de concorrência pós-outorga, propomos a exclusão de Maersk, APMT, MSC, TIL, BTP ou qualquer empresa a elas relacionadas, consorciadas ou individualmente, do processo licitatório de STS-10". justifica a NT, elaborada pela consultoria Charles River Associates, apresentada pela Abtra à audiência pública.

A EPL manifestou na audiência pública que a licitação tem objetivo atender o

aumento de demanda de carga containerizada no Porto de Santos e a consolidação do trecho Saboó (que terá BTP e STS-10) como cluster para esse tipo de carga. As atividades atualmente desenvolvidas na área estão fragmentadas em diversos operadores que movimentam carga containerizada, carga geral, granel sólido mineral e produtos químicos.

Durante a audiência pública, a EPL sustentou que um quarto Tecon no complexo portuário será necessário porque, com crescimento de 12,5% em 2021 sobre 2020, os terminais existentes operam no limite ou perto do limite de suas capacidades. De acordo com a Santos Port Authority (SPA), a carga containerizada nos próximos anos estará perto do seu gargalo de movimentação, considerando que os Tecons atualmente movimentam 4,8 milhões de TEUs, ante capacidade entre 5,3 milhões e 5,5 milhões de TEUs.

A consultoria contratada pela Abtra admitiu no documento que a exclusão do processo licitatório de Maersk/MSC/BTP, consorciadas ou individualmente, poderá reduzir o valor de outorga a ser obtido na licitação. Os responsáveis pela nota técnica ressaltaram que priorizar uma efetiva concorrência ao longo prazo é uma alternativa melhor do que buscar uma arrecadação imediata no processo licitatório que possa acarretar 'danos ao ambiente competitivo'.

portosenavios

Codern busca convênio para novo scanner no Porto de Natal

08 Junho 2022

Representantes da autoridade portuária se reuniram recentemente com Ministério da Justiça para discutir alternativas para o combate ao tráfico de drogas no porto. Equipamento de inspeção utilizado pelo porto é alugado devido ao alto custo para compra da tecnologia.

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) está em busca de um convênio com o Ministério da Justiça para a instalação de um novo scanner de contêineres. O objetivo, de acordo com a autoridade portuária, é melhorar o fluxo de cargas no Porto de Natal. A administração portuária informou à reportagem que o atual scanner, em utilização no Porto de Natal desde 2020, é alugado devido ao alto custo para compra deste equipamento de inspeção não invasiva (raio-x).

Em maio, diretores da Codern se reuniram, em Brasília, com o secretário-executivo do Ministério da Justiça e Segurança Pública, Antônio Ramirez Lorenzo, para discutir alternativas para o combate ao tráfico de drogas no Porto de Natal. Procurada pela reportagem, a Codern ressaltou que mantém diálogos

permanentes com as autoridades para combater o tráfico de drogas pelo Porto de Natal, que é uma preocupação de segurança em todos os portos do Brasil.

“O scanner de contêineres em utilização no Porto de Natal é alugado, tendo em vista o alto custo para compra do equipamento. Estamos buscando um convênio com o Ministério da Justiça para a instalação de um novo equipamento, o que melhoraria sensivelmente o fluxo de cargas no Porto de Natal”, informou a Codern à Portos e Navios.

A autoridade portuária acrescentou que, nos últimos três anos, realizou investimentos significativos e permanentes na segurança do Porto de Natal, que totalizam R\$ 4,2 milhões. Em 2021, o Porto de Natal movimentou um total de 617.469 toneladas. As principais cargas movimentadas pelo porto atualmente são: trigo, na importação, e, na exportação, frutas refrigeradas, com destaque para o melão.

Em novembro do ano passado, uma ação conjunta entre a Polícia Federal e a Receita Federal resultou na apreensão de aproximadamente 1,6 tonelada de cocaína, que estavam camufladas numa carga de gengibre que tinha como destino o Porto de Roterdã, na Holanda. Na ocasião, as autoridades detalharam que a apreensão é resultante da cooperação entre as duas instituições e de um trabalho contínuo com uso de tecnologia, scanner, técnicas de análise, gerenciamento de risco e emprego de cães farejadores da PF.

portosenavios

Norsul cria rota inédita de cabotagem para transporte de biodiesel

08 Junho 2022

A operação, que envolve a primeira usina de biodiesel do Brasil a utilizar o transporte na costa brasileira, conta com a neutralização das emissões de CO2 através do Programa Carbono Neutro Norsul

A Norsul, empresa de logística multimodal, criou uma rota inédita de cabotagem para a BSBIOS, empresa do ECB Group e líder nacional em biodiesel no Brasil, realizando o primeiro transporte deste biocombustível com neutralização de 100% das emissões de gases de efeito estufa. O trajeto feito pelo navio "Taruca" começou no Porto de Paranaguá, no Paraná, e seguiu em direção ao Porto de Suape, em Pernambuco. O transporte durou cerca de 14 dias e marca a estreia do fornecimento do biocombustível da BSBIOS para a região Nordeste.

Ao todo, foram transportados quatro milhões de litros de biodiesel, que saíram da usina da BSBIOS em Marialva, no Paraná, e serão fornecidos a três distribuidoras de combustíveis no Nordeste. A totalidade das emissões oriundas

deste modal foi neutralizada através do Programa Carbono Neutro Norsul, que já contabiliza mais de 450 mil toneladas de CO2 neutralizadas desde o início do projeto, em 2020. “Estamos muito felizes em poder colaborar, ampliando a rota da BSBIOS de maneira sustentável, explorando todo o potencial da nossa área de Novos Negócios, desenvolvida justamente para trazer novas soluções aos nossos clientes, possibilitando-os de irem além”, comemora Gustavo Paschoa, diretor de Novos Negócios da Norsul.

O processo para a operacionalização da nova rota levou 90 dias e contou com integração dos times de ambas as empresas trabalhando em parceria e encontrando na cabotagem a melhor solução logística e ambiental para o transporte da carga. “Nossa atuação é pautada no monitoramento e na busca de soluções que possam aprimorar os processos de forma que os impactos ambientais causados por nossas operações sejam reduzidos. A escolha por este modal com a Norsul vai ao encontro dos nossos objetivos estratégicos de sustentabilidade”, afirma Leandro Luiz Zat, Diretor Comercial da BSBIOS.

“Somos a primeira empresa 100% carbono neutro do mundo no segmento de cabotagem com o Programa Carbono Neutro Norsul, utilizando créditos gerados pela preservação de mata nativa e, também, nos aterros sanitários. Desde 2020, neutralizamos todas as emissões de CO2 nos modais marítimo, ferroviário e rodoviário”, destaca Paschoa.

A iniciativa visa a preservar as florestas em pé e reduzir o desmatamento, ao mesmo tempo que incentiva o desenvolvimento socioeconômico das comunidades locais e apoia a conservação de estoques de carbono. Já os aterros sanitários capturam metano e o transformam em BioMetano que, futuramente, poderá ser utilizado como combustível alternativo para embarcações de emissão zero.

portosenavios

Safra de grãos no Brasil deve alcançar novo recorde

08 Junho 2022

Produção agrícola no ciclo 2021/2022 pode chegar a 271,3 milhões de toneladas, conforme levantamento da Conab. Milho tende a ser protagonista das exportações, com 37 milhões de toneladas saindo pelos portos brasileiros.

A safra de grãos do Brasil deve bater um novo recorde na temporada 2021/2022, com uma produção em campo estimada em 271,3 milhões de toneladas, podendo resultar em um incremento de 6,2% na comparação com igual período anterior (2020/2021). Algumas regiões produtoras ainda vão começar suas colheitas, a

exemplo do algodão no Estado de Mato Grosso (a partir de junho) e Goiás (julho). No caso do arroz e da soja, por exemplo, essa fase está praticamente finalizada.

A perspectiva de novo recorde da safra de grãos consta no 9º Levantamento da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), divulgado nesta quarta-feira (8) pela estatal. Os dados concretizados devem ser anunciados somente depois de julho, mês que marca o início do novo ciclo agrícola de 2022/2023.

O presidente da Conab, Guilherme Ribeiro, disse em comunicado que “a estimativa inicial da Companhia era de uma safra ainda maior quando, no primeiro levantamento, era esperada uma produção de 288,6 milhões de toneladas”.

As projeções podem ser menores ou até maiores, levando em conta o fato de que outras culturas agrícolas ainda estão em desenvolvimento, como o milho segunda safra – mais conhecido como “safrinha” – no Centro-Oeste e Sudeste, que é plantado de janeiro a março e colhido entre maio e setembro.

“Ainda precisamos acompanhar o desenvolvimento das lavouras (de milho), principalmente nos Estados do Paraná e Mato Grosso do Sul. Nesses locais, a cultura se encontra em estágios de desenvolvimento em que o clima exerce grande influência no resultado final. Considerando a segunda safra, cerca de 25,5% do milho do país ainda está sob influência do clima”, explicou Sergio De Zen, diretor de Informações Agropecuárias e Políticas Agrícolas da Conab, em publicação no site da estatal.

Vendas externas

Entre diversas commodities agrícolas, duas são cruciais para as vendas externas do país: milho e soja. Em decorrência da demanda aquecida pelo milho brasileiro no mercado internacional, a Conab estima que 37 milhões de toneladas sairão daqui via portos, podendo resultar em uma elevação de 77,8% das exportações desse grão, em 2022, mesmo que os ajustes de seus estoques ainda prossigam até fevereiro do próximo ano.

Do lado da demanda pela soja, as margens de esmagamentos da oleaginosa estão bem atrativas e os preços externos do óleo e farelo de soja estão em alta, o que deve favorecer as exportações desses dois subprodutos. Em razão disso, as exportações de óleo de soja da safra atual, que estavam estimadas em 1,7 milhão de toneladas, passaram para 1,8 milhão de toneladas. Já as exportações de farelo passam a ser de 18,68 milhões de toneladas.

Balança comercial

No último levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea),

publicado em 19 de maio passado, o resultado da balança comercial do agronegócio – que inclui o setor de grãos – foi expressivo no acumulado de 2022 (de janeiro a abril), com superávit de US\$ 43,7 bilhões. As exportações do agro tiveram alta de 34,9% e as importações se mantiveram estáveis (1,3%), na comparação com igual período de 2021.

Com esse desempenho, o agro foi um dos segmentos da economia nacional que mais colaboraram para o incremento de 24,1% no total das exportações brasileiras, nos quatro primeiros meses do ano. O saldo da balança comercial total – que é a soma das exportações e importações de todos os setores econômicos do país – apresentou alta de 11,8% com um superávit de US\$ 20,2 bilhões, diante dos US\$ 18,1 bilhões de janeiro a abril de 2021.

portosenavios

Petrobras cria oportunidade para desenvolvedores de tecnologia

08 Junho 2022

Empresa ingressou na maior plataforma mundial de desenvolvimento de código aberto

A Petrobras acaba de lançar um novo módulo do Programa Petrobras Conexões para Inovação e ingressar no GitHub, a maior plataforma mundial de desenvolvimento de código aberto, com 36 milhões de usuários. A modalidade, também conhecida como open source, é baseada no compartilhamento dos códigos-fonte de softwares para interessados em usá-los e desenvolvê-los de forma colaborativa. Com a iniciativa, batizada de Open Lab, a empresa espera obter, por meio da co-criação, mais agilidade e qualidade no desenvolvimento de soluções digitais, além da geração de novos conhecimentos e redução de custos.

“O modelo de código aberto é uma das principais tendências no desenvolvimento de tecnologias digitais. Traz a possibilidade de interação dos nossos especialistas com um número irrestrito de colaboradores, em escala global, discutindo e aperfeiçoando, simultaneamente, uma ideia, a partir de diferentes expertises. Também dá oportunidade a pessoas talentosas de contribuírem com os desafios globais da indústria de óleo e gás, se inserindo de forma competitiva no setor”, afirma o diretor de Transformação Digital e Inovação da Petrobras, Juliano Dantas.

O Módulo Open Lab busca soluções para os desafios de negócio da empresa, por meio da colaboração e da inovação aberta. Além de compartilhar conhecimento, os desenvolvedores têm a oportunidade de aprender com profissionais de todo o

mundo, ter acesso a informações que podem resultar no desenvolvimento de soluções de alto impacto e expor suas habilidades. A plataforma funciona como uma oficina e, ao mesmo tempo, uma vitrine para estudantes, programadores, engenheiros, cientistas de dados e demais profissionais da área de tecnologia, além de startups e instituições de ciência e tecnologia de todo o mundo.

O desenvolvimento conjunto de projetos gera valor para o ecossistema de inovação. Para se ter uma ideia, o navegador Firefox, o sistema operacional Linux e o Android, que têm milhões de usuários, são exemplos de produtos desenvolvidos na modalidade open source.

O primeiro projeto lançado pela Petrobras no GitHub, está relacionado ao uso de Aprendizado de Máquina para detectar, de forma antecipada, eventos indesejáveis na operação de poços de petróleo, conferindo mais eficiência operacional e reduzindo emissões de CO2 por barril produzido nas operações da companhia.

A participação de desenvolvedores e empresas no Open Lab será por meio dos repositórios hospedados na conta institucional da Petrobras no GitHub. Cada repositório estará associado a um projeto com os objetivos e desafios a serem superados, a licença aberta, o guia de conduta e as diretrizes de colaboração, bem como os respectivos códigos-fonte e dados necessários para o desenvolvimento da solução digital.

portosenavios

Rumo avança em sua agenda ESG com ações para a comunidade, nova operação e ingresso no ISE B3

08 Junho 2022

Novo relatório de sustentabilidade destaca iniciativas de 2021 como o lançamento do Instituto Rumo, ingresso no ISE B3 e o início da operação na Ferrovia Norte-Sul

A Rumo, operadora de ferrovias, acaba de publicar seu Relatório Anual de Sustentabilidade. A sexta edição do documento traz entre os destaques de 2021 o lançamento do Instituto Rumo, iniciativa que visa desenvolver e apoiar projetos sociais nas comunidades onde a empresa opera; o ingresso da companhia como a primeira do setor ferroviário no Índice de Sustentabilidade Empresarial da B3 (ISE B3); e o início da operação da Ferrovia Norte-Sul (Malha Central).

A primeira turma das atividades do Instituto Rumo foi formada no último ano em Rondonópolis (MT), com o objetivo de combater a evasão escolar e teve a participação de 68 estudantes do 9º Ano do ensino fundamental. Desde então, a meta da Companhia é que o instituto se torne um agente de transformação social, atuando na formação protanista para a inclusão sócio-produtiva.

Integrado à agenda ESG da Rumo e com foco em ações efetivas no âmbito social, o projeto busca expandir o olhar humanizado da empresa para o dia a dia das comunidades localizadas no entorno da ferrovia. Em 2022, as ações serão focadas em Cubatão (SP) e a previsão é que 120 jovens iniciem o processo de formação em agosto.

Desde 2020, a Rumo vem incorporado a sua estratégia de negócio aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU). E, no último ano, a companhia avançou ainda mais em relação às metas relacionadas à eficiência energética, redução de emissões e financiamento atrelados a critérios de sustentabilidade.

Um exemplo disso são os investimentos feitos para adequação aos trens de 120 vagões, planejados para aumentar a capacidade e a eficiência das operações no principal corredor do agronegócio brasileiro -- que conecta o município de Rondonópolis (MT) até o Porto de Santos. O modelo representa um aumento de aproximadamente 50% de capacidade em relação aos trens que antes circulavam com 80 vagões. Somente em 2021, a Rumo contabilizou 1.585 viagens utilizando o modelo com 120 vagões, que representariam proporcionalmente 2.377 viagens de trens com 80 vagões. Ou seja, houve uma redução de 792 viagens a partir da nova operação.

No ano passado, a empresa passou a integrar o ISE B3, o Índice de Sustentabilidade Empresarial da B3, uma das principais referências de sustentabilidade do mercado nacional de capitais. A empresa é a primeira do setor ferroviário brasileiro a figurar no índice que é referência em práticas empresariais de sustentabilidade.

portosenavios

Arrecadação de royalties do petróleo deve chegar a R\$ 61 bilhões em 2022

08 Junho 2022

A arrecadação de royalties da produção de petróleo e gás natural deve ficar em R\$ 61 bilhões em 2022, de acordo com as estimativas mais recentes da Agência Nacional do Petróleo (ANP). O valor representa aumento de 60,5% em relação aos R\$ 38 bilhões arrecadados no ano passado.

Os dados foram divulgados pelo diretor-geral da agência, Rodolfo Saboia, em workshop nessa quarta-feira (8), a parlamentares, prefeitos e associações do setor. De acordo com o diretor, apenas no primeiro trimestre deste ano foram levantados R\$ 23 bilhões em royalties, crescimento de quase 30% em relação aos três primeiros meses de 2021.

“Se os preços do petróleo continuarem elevados, poderemos atingir mais de R\$ 60 bilhões em arrecadação de royalties em 2022. Os números impressionam, mas sabemos que ainda mais importante é o impacto desses valores em cada ente beneficiário e na ponta da linha, na distribuição aos cidadãos”, afirmou Saboia.

O aumento do valor reflete o crescimento da produção brasileira, assim como a alta do preço do barril de petróleo no mercado internacional. Os royalties são uma compensação financeira paga pelas empresas que produzem no Brasil. O objetivo é remunerar a sociedade pela extração de recurso não-renovável e assegurar que os benefícios obtidos por essas atividades sejam aproveitados não apenas no momento atual, mas também pelas gerações futuras.

Segundo dados da ANP, hoje são arrecadados royalties de cerca de 300 campos produtores no Brasil. Os valores são recebidos por 11 Estados e mais de 900 municípios. Os municípios de maior arrecadação estão no Estado do Rio de Janeiro: Maricá, Saquarema, Macaé, Niterói, Campos dos Goytacazes e o próprio município do Rio.

portosenavios

Medidas de eficiência energética poderiam reduzir o equivalente à atual demanda de energia da China

08 Junho 2022

Um estudo inédito divulgado nesta quarta-feira, 8 de junho, durante a 7ª Conferência Global Anual sobre Eficiência Energética, promovida pela Agência Internacional de Energia (AIE), mostrou que melhorar a eficiência energética de 2% para 4% ao ano ao longo desta década poderia ajudar a atender as metas de zerar as emissões de gases de efeito estufa até 2050 com potencial para evitar cerca de 95 exajoule (EJ) por ano de energia, o equivalente ao atual consumo de energia da China.

Intitulado “O valor da ação urgente em eficiência energética” (The value of urgent action on energy efficiency, em inglês), o relatório aponta que neste

cenário de alta eficiência, a demanda de energia poderia ser cerca de 5% menor até 2030, atendendo a uma economia 40% maior.

Entretanto, alcançar esta meta depende de um impulso global e medidas relacionadas à demanda de energia evitada, como eletrificação, mudança de comportamento, digitalização e eficiência de materiais na indústria. O documento aponta que esta ação poderia reduzir as emissões de dióxido de carbono em mais 5 bilhões de toneladas por ano até 2030, em comparação com as políticas atuais. Isso é cerca de um terço da redução total de emissões necessária nesta década até 2050.

“Sem adicionar nenhuma tecnologia inovadora, os países poderiam adotar boas práticas de eficiência que podem economizar o equivalente à atual demanda energética da China. A eficiência energética é uma solução crítica para muitos dos desafios mais urgentes do mundo e pode simultaneamente tornar nosso fornecimento de energia mais acessível, mais seguro e mais sustentável”, disse o diretor executivo da AIE, Fatih Birol.

Essa mudança no esforço global incluiria fornecer, por exemplo, cozinha e aquecimento limpos e eficientes para as populações mais pobres e poderia evitar a demanda de mais de 20 EJ para o uso tradicional de biomassa – como madeira e carvão vegetal – em 2030 em comparação com as políticas atuais, melhorando drasticamente a vida de bilhões de pessoas.

Nos cálculos da AIE, a economia de energia contribuiria para reduzir as contas de energia domésticas em pelo menos US\$ 650 bilhões por ano até 2030 em comparação com as políticas atuais.

Na avaliação do ministro do Clima, Energia e Serviços Públicos da Dinamarca, Dan Jørgensen, não é mais uma questão de se devemos implementar soluções e tecnologias mais eficientes em termos de energia globalmente, é uma questão de como vamos fazer isso. “Ao aumentar a nossa eficiência energética, podemos reduzir completamente a nossa dependência do petróleo e do gás russos e aproximarmo-nos da neutralidade climática”.

A economia de energia é um pilar fundamental do Brasil, que em 2021 passou pela pior crise hidroenergética dos últimos 91 anos, mas também para a Europa, que quer se livrar dos combustíveis fósseis da Rússia e se comprometeu a tornar a eficiência energética uma prioridade global em sua estratégia de engajamento externo.

OCDE corta previsão do PIB global e dobra expectativa de inflação em 2022, com guerra na Ucrânia

Organização, que reúne algumas das maiores economias do mundo, também prevê crescimento menor para o Brasil e freio nos investimentos, diante de incertezas com eleição presidencial

08/06/2022 11h58

A economia global pagará um "preço alto" com a continuidade da guerra da Ucrânia, a inflação elevada e potenciais novas falhas na cadeia de suprimentos. A avaliação é da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que cortou a projeção de crescimento mundial para 3% em 2022, ante 4,5% estimada em dezembro passado.

A instituição - comumente chamada de clube dos ricos, por reunir algumas das maiores economias globais - também dobrou a expectativa de inflação de seus 38 membros para 9%, segundo dados divulgados nesta quarta-feira.

O Brasil não integra a OCDE e, atualmente, disputa uma vaga na organização. Mas a entidade também fez projeções para a economia brasileira nada animadoras: expansão de 0,6% neste ano (estimativa anterior era de 1,4%), e perspectiva de avanço da inflação.

"Inflação em alta, guerra na Ucrânia e condições financeiras mais apertadas erodiram a confiança (na economia) e o poder de compra, o que deve afetar a demanda doméstica no primeiro semestre de 2022", diz a OCDE sobre o Brasil.

"As eleições presidenciais adicionam incerteza, contribuindo para um freio nos investimentos até 2023", complementa a organização, que também ressalta a morosidade da recuperação do mercado de trabalho.

No plano global, a OCDE diz que a guerra na Ucrânia, iniciada em 24 de fevereiro, agravou a situação econômica, ampliando as vulnerabilidades da cadeia de suprimentos, que já havia sido afetada na pandemia.

"Houve mudanças significativas no ambiente econômico global nos últimos meses, incluindo a disseminação da Ômicron e uma persistência acima do esperado das pressões inflacionárias. Mas a única grande mudança (de fato) é o impacto da guerra na Ucrânia sobre a economia", diz a OCDE em relatório.

As recentes restrições à circulação na China, com o aumento de casos da doença no país, também tendem a aprofundar as falhas de fornecimento de peças, alerta a entidade.

Quase todos os países da OCDE tiveram revisão do crescimento econômico para baixo. Entre as principais nações, os EUA tiveram sua previsão rebaixada de 3,73% para 2,46%. O recuo na zona do euro foi de 4,32% para 2,62%.

Para 2023, a OCDE prevê crescimento ainda menor que o estimado para este ano: 2,8%.

Banco mundial: risco de estagflação

O cenário esboçado pela OCDE reforça projeções pessimistas do Banco Mundial divulgadas na terça-feira. O banco revisou para baixo sua previsão de expansão global em 2022 para 2,9%, ante 4,1% estimados em janeiro deste ano.

No ano passado, o PIB mundial avançou 5,7%, com os países reabrindo suas economias, após avanço da vacinação contra a Covid.

Além do crescimento menor, o Banco Mundial alerta para o maior risco de estagflação, com a eclosão da guerra. "Agravando os danos da pandemia de Covid-19, a invasão russa da Ucrânia ampliou a desaceleração da economia global, que está entrando no que pode se tornar um período prolongado de crescimento fraco e inflação elevada".



ÍNDICE DE PREÇOS DA CARNE DA FAO ATINGE RECORDES COM QUEDA DOS PREÇOS GLOBAIS DA CARNE SUÍNA

8 DE JUNHO DE 2022

O Índice de Preços da Carne da FAO atingiu a média de 122 pontos em maio, 0,6 ponto (0,5%) acima de abril, estabelecendo um novo recorde histórico, impulsionado por um forte aumento nos preços globais da carne de aves, que mais do que compensou as quedas nos valores da carne suína e ovina.

Em maio, os preços da carne de aves aumentaram, refletindo as interrupções contínuas da cadeia de suprimentos na Ucrânia e casos recentes de gripe aviária em meio ao aumento da demanda na Europa e no Oriente Médio.

Enquanto isso, os preços internacionais da carne bovina permaneceram estáveis, já que o aumento da oferta do Brasil e da Oceania foi suficiente para atender à demanda global persistentemente alta.

Por outro lado, os preços mundiais da carne suína caíram devido à alta disponibilidade de exportação, especialmente na Europa Ocidental, em meio à fraca demanda doméstica e às expectativas de liberar a carne suína do esquema de ajuda ao armazenamento privado da União Europeia.

Os preços internacionais da carne ovina também caíram, refletindo o impacto dos movimentos cambiais.

Tecnológica

SPA fecha parceria com startups para implantação de ferramentas em Santos

Sistemas da Navalport e da Logshare vão otimizar atracação de navios e compartilhamento de cargas no porto

8 de Junho de 2022

A Santos Port Authority (SPA) assinou dois acordos de cooperação técnica com as startups Navalport e Logshare, do sistema Cubo Itaú, para desenvolver sistemas tecnológicos no Porto de Santos (SP). As soluções a serem propostas são a otimização do processo de programação e gestão dos berços de atracação e melhorias no processo de compartilhamento de carga.

Os acordos integram programa de inovação da autoridade portuária que pretende colocar o Porto de Santos em um novo patamar de inovação tecnológica. O programa intensifica a cooperação entre SPA, terminais portuários, instituições científicas e tecnológicas, institutos de pesquisa e startups na busca por soluções compartilhadas para a atividade portuária.

Os acordos são válidos por 12 meses renováveis pelo mesmo período e não têm quaisquer ônus financeiros para a SPA. A companhia disponibilizará dados e informações para que as startups implantem seus produtos que, futuramente, poderão ser replicados em outras operações portuárias no mundo.

Pelo acordo, a Navalport implantará sua plataforma num prazo de seis meses, visando a otimização da programação de atracação de navios no Porto de Santos. Tal iniciativa será viabilizada com a integração dos sistemas operacionais dos terminais portuários ao sistema de agendamento para caminhões da SPA (Sealog) e ao Automatic Identification System (AIS) e com a implementação da

ferramenta Port Insight, um sistema inédito, concebido para melhorar a gestão de berços de atracação, filas de navios e planejamento das operações aquaviárias. Com isso, será possível otimizar o processo de programação e gestão dos berços de atracação hoje existente no Porto de Santos.

A Logshare, por sua vez, implementará uma plataforma para carga combinada a partir da integração com o Sealog. A expectativa da SPA é que, se bem-sucedida, a solução otimize a contratação dos veículos que têm como destino o Porto de Santos, para que possam retornar aos seus pontos de origem com cargas, o chamado backhaul, gerando ganhos e redução de custos para caminhoneiros, transportadoras, embarcadores e setor portuário. O sistema a ser implantado pela Logshare já é aplicado em outros ambientes, mas inédito no setor portuário e procurará responder a um desafio em nível internacional.

“Estabelecer um novo paradigma tecnológico para o Porto de Santos, buscando estimular a geração de inovações com alto potencial de impacto e ganhos de eficiência que possam ser implementadas, também, em todo o setor portuário nacional”, comenta o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro.



Modal ferroviário é destaque nos portos do Paraná

08/06/2022 - 06:28

O volume de cargas por trilhos teve aumento de 6,4% no primeiro quadrimestre de 2022. Os produtos que mais aumentaram a participação no modal ferroviário, de janeiro a abril, foram milho, soja, fertilizantes, derivados de petróleo e contêineres. No período, 3.112.320 toneladas foram transportadas por trilhos, o que representa 16% do total movimentado.

O volume de carga que chega e sai dos portos do Paraná por trilhos aumentou 6,4% no primeiro quadrimestre, na comparação com o mesmo período do ano passado — foram 3.112.320 toneladas por esse modal e 18.695.084 toneladas de carga geral. Apesar da participação por ferrovia ter se mantido em 16% nos dois anos, o volume cresceu: de janeiro a abril de 2021 foram 2.924.813 toneladas por trilhos frente a uma movimentação total de 18.286.534.

Os produtos que mais aumentaram a participação no modal foram milho, soja, fertilizantes, derivados de petróleo e contêineres. —Em trens, recebemos milho, soja, farelos, algumas cargas em contêineres – como o frango – e açúcar, em

produtos destinados à exportação — afirma o diretor de Operações, Luiz Teixeira da Silva Júnior.

Segundo ele, no sentido contrário, saem para o interior em vagões, principalmente, fertilizantes, também algum volume de carga conteineirizada e derivados de petróleo.

No primeiro quadrimestre do ano passado, 7% do volume de milho exportado pelo Porto de Paranaguá chegou em vagões. Neste ano, subiu para 11%. De soja, passou de 28% para 29%. Entre os fertilizantes destinados para o interior, essa participação foi de 2% para 5%. —A alta no transporte dos derivados de petróleo e dos contêineres em vagões destaca-se ainda mais—comenta Teixeira.

Do líquido, de nenhum volume chegando ou saindo de trem, de janeiro a abril de 2021, passou para uma participação de 12% no modal.

Já entre as cargas em contêineres, 13% de todo o volume movimentado no período (3.771.363 toneladas) chegou ou saiu do porto pela ferrovia, no primeiro quadrimestre do ano. No ano passado, foram 8% do total de 3.680.683 toneladas. —Temos projetos avançando para aumentar, ainda mais, a participação do modal ferroviário nos portos do Paraná —menciona o diretor de Operações. —Por exemplo, a Klabin se instalando no terminal na área portuária trará de volta o trem até o costado—

Duas obras do Estado com o objetivo de fomentar ainda mais esse transporte são a Nova Ferroeste e o projeto Cais Leste (Moegão), em fase de licitação.



CELSE e TAG celebram a assinatura do Contrato de Conexão de Acesso para interligação do Terminal de GNL em Sergipe

08/06/2022 13:40

CELSE -- Centrais Elétricas de Sergipe S.A. e Transportadora Associada de Gás S.A. -- TAG conjuntamente comunicam ao mercado que celebraram a assinatura do Contrato de Conexão de acesso para interligação do Terminal de GNL da CELSE com a Rede de Transporte da TAG.

Pelo acordo entre as partes, a TAG fica responsável pela implementação de um gasoduto de aproximadamente 25 km e das infraestruturas de acesso necessárias para conectar o Terminal de Armazenamento e Regaseificação de GNL da CELSE à Rede de Transporte de gás natural da TAG, ao passo que a CELSE

ficará responsável pelo pagamento mensal de uma Tarifa de Conexão, ao longo de 30 anos, para remunerar os investimentos que serão realizados pela TAG.

Para a CELSE, esse contrato é instrumento fundamental para viabilizar a realização de sua visão de ser o principal polo de gás e energia do Brasil. A partir de meados de 2024, quando o gasoduto de interconexão estiver em plena operação comercial, diferentes novos negócios em gás e energia serão possibilitados pela CELSE ao mercado nacional.

Para a TAG, que planeja investir em torno de R\$ 300 milhões nessa obra de conexão, esse contrato representa mais um importante avanço no processo de abertura e expansão do mercado de gás natural no Brasil, materializado pelos princípios da Nova Lei do Gás -- 14.134/2021 que completou um ano de vigência em abril.

Para o mercado como um todo, trata-se da viabilização do acesso de uma importante fonte de suprimento à demanda nacional de gás natural, proporcionando maior competição de preços, liquidez de transações, flexibilidade e segurança de suprimento em benefício de todos os usuários conectados ao sistema integrado de transporte e distribuição.

Longstanding: Usuários reclamam de cobrança abusiva de nova taxa por sobre-estadia de contêineres

8 de junho de 2022

Rodrigo Zuquim, da Agência iNFRA

Usuários de terminais portuários têm reclamado de cobranças indevidas de longstanding por armadores. A nova modalidade de sobre-estadia de contêineres refere-se aos períodos que sucedem a entrega dos contêineres nos terminais para o embarque e vem em consequência dos atrasos nas rotas mundiais e aumento das omissões de escalas.

Segundo fontes que falaram reservadamente à **Agência iNFRA**, embarcadores que contestam a cobrança estão sofrendo represálias, como restrições de acesso ao booking (reserva de espaço nos navios), e por isso evitam denunciar.

A imposição de restrições comerciais, segundo as fontes, é comunicada formalmente, por exemplo, em trocas de e-mails, e há casos em que integram até mesmo acordos judiciais, nos quais a liberação das restrições fica condicionada ao cumprimento dos respectivos acordos.

Cobrança ilegal

Um processo em discussão na ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) já tem análise do corpo técnico considerando a cobrança de longstanding ilegal, mas ainda depende de apreciação da diretoria colegiada. Decisões recentes do TJSP (Tribunal de Justiça de São Paulo) também já se manifestaram pela ilegalidade da prática.

No processo 1042281-50.2020.8.26.0002, o tribunal acolheu um recurso e declarou inexigível a cobrança de detention e longstanding sobre contêineres entregues cheios no terminal portuário, mas não embarcados devido ao adiamento, pelo transportador, da partida do navio. Em outro processo – 1056012-50.2019.8.26.0002 – o tribunal considerou descabido o pagamento ao armador por atraso de entrega de contêineres não causado pela exportadora.

Já o processo da ANTAQ (50300.010790/2021-68) trata de um pedido de manifestação sobre a compatibilidade da cobrança de longstanding com as normas da agência. De acordo com a Resolução 62/2021-ANTAQ, o exportador deixa de ser responsável pela sobre-estadia após a entrada do contêiner cheio no terminal portuário.

Ainda segundo a norma, o embarcador só poderia ser responsabilizado pela detention se, após a entrega do contêiner estufado na instalação portuária, causasse o postergamento do embarque, o que não ocorre nos casos de omissão de escala. A conclusão da Gerência de Fiscalização da Navegação da ANTAQ é de que a cobrança de longstanding é ilegal na operação de exportação e caracteriza-se como conduta abusiva do armador.

Aumento nas omissões

Em reunião da Comissão Especial de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB-SP, realizada em 29 de abril, a diretora da ANTAQ Flávia Takafashi comentou sobre os achados do grupo de trabalho criado na agência para analisar o que se supunha então ser um problema mundial de falta de contêineres. Segundo a diretora, descobriu-se que o problema não é de escassez do equipamento, mas sim de desbalanceamento e falta de previsibilidade das rotas do mundo todo, com significativos atrasos e aumento nos casos de omissões de escalas.

Takafashi afirmou na ocasião que a ANTAQ tem recebido mais reclamações sobre rolagem de cargas e cobrança de detention devido a excessivos cancelamentos e atrasos – em média de 60% a 70%, chegando em alguns casos a 90%. Segundo a diretora, os impactos causados pelo “novo arranjo organizacional” pós-pandemia afetam todos os lados, mas os mais prejudicados, “ou até os únicos prejudicados”, são os importadores e exportadores, que têm arcado com os custos da falta de previsibilidade, na avaliação dela.

‘Reiterados abusos’

Para o presidente da Comissão da OAB-SP, Thiago Miller, a ANTAQ se posiciona de forma assertiva contra as cobranças de longstanding, mas ainda há poucos casos reportados, o que acaba não resultando em alteração da prática. “O receio das retaliações tem refreado os usuários”, afirmou o advogado à **Agência INFRA**.

“É fato que o poder de negociação dos transportadores marítimos está altíssimo, afora o valor dos fretes, e isso tem levado a reiterados abusos”, observou Miller.

Procurados para comentar, o Centronave, associação das empresas de navegação de longo curso, e a ANTAQ não responderam à reportagem até o fechamento desta edição.



Ministério defende crescimento sustentável, destaca novo secretário de Portos

Mario Povia destacou objetivos da pasta na abertura oficial do Think Tank Brasil Export na noite de ontem, em São Paulo

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, afirmou, durante a abertura oficial do Think Tank Brasil Export, na noite de ontem, que o Ministério da Infraestrutura tem defendido o crescimento dos setores portuário e de transportes "com sustentabilidade", buscando "uma verdadeira agenda de greenports" - valores que estão sendo debatidos no evento. O encontro, promovido pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, prossegue nesta quarta-feira (8), no Cubo Itaú, na Capital Paulista.

"O Brasil Export, através de seus conselhos Feminino, Internacional, de Tecnologia e ESG, debaterá em painéis subsequentes inovação, inclusão, tecnologia e sustentabilidade, tudo a ver com uma pauta que vem sendo empreendida pelo nosso Ministério da Infraestrutura, pelo ministro Marcelo Sampaio, que tem nos demandado precisamente na evolução e contemplação de temas notadamente focados em meio ambiente, cidadania, obtenção de eficiência a partir de nossas



Gabriel Imakawa

O secretário de Portos, Mario Povia, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião e conselheiros regionais e temáticos presentes à abertura oficial do Think Tank Brasil Export

nós, também é novo, que traz uma proposta diferente, onde tratamos de inovação, inclusão, tecnologia e sustentabilidade. Isso tudo define a nossa proposta para esses dois dias. Tratar dos conselhos Internacional, Tecnologia, Feminino e de ESG, tenho certeza, que todos nós sairemos com um conteúdo diferente, um aprendizado diferente. É esse formato que vai abastecer todos os nossos regionais e o nosso principal evento que é o Brasil Export. Não existe uma logística eficiente, uma operação portuária eficiente, sem a tecnologia, a inovação e, logicamente, sem a sustentabilidade e a inclusão", afirmou Julião.

Presentes ainda à abertura do fórum Think Tank, estavam o presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Jorge Lima; o presidente do Conselho Brasil Tech Export, Angelino Caputo; o presidente do Conselho ESG, João Eduardo Amaral; o presidente do Santos Export, Ricardo Molitzas; o presidente do Conselho do Nordeste Export, Aluisio Sobreira; e o presidente do Sudeste Export, Marcelo Sammarco.

tecnologias, ao pensar 'fora do quadrado' na busca de inspiração para resolver nossos problemas históricos de orçamento, de burocracia. E, evidentemente, crescer com sustentabilidade na migração para estruturas de produção e consumo de energia limpa, e transformação de nosso setor numa verdadeira agenda de greenports (portos verdes)", declarou Povia.

O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, agradeceu a presença de Povia, que também participou de um debate sobre loghtecs no período da tarde. "Estamos fechando um dia incrível. É motivo de muito orgulho contar com a sua presença neste evento que, para

“
O BRASIL EXPORT, ATRAVÉS DE SEUS
CONSELHOS FEMININO, INTERNACIONAL,
DE TECNOLOGIA E ESG, DEBATERÁ EM
PAINÉIS SUBSEQUENTES INOVAÇÃO,
INCLUSÃO, TECNOLOGIA E
SUSTENTABILIDADE, TUDO A VER COM
UMA PAUTA QUE VEM SENDO
EMPREENDIDA PELO NOSSO MINISTÉRIO
DA INFRAESTRUTURA, PELO MINISTRO
MARCELO SAMPAIO”

MARIO POVIA
secretário Nacional de Portos e
Transportes Aquaviários

Documento de Transporte Eletrônico visa unificar os documentos exigidos, reduzindo custos e o tempo das viagens. Assunto foi abordado durante o painel “Logtechs como promotoras da multimodalidade”

O Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT), pretende lançar a plataforma do Documento de Transporte Eletrônico (DT-e) em seis meses. O prazo foi revelado pelo secretário Nacional de Transportes Terrestre (SNTT), Felipe Queiroz, na tarde de ontem, durante a sua participação no painel “Logtechs como promotoras da multimodalidade” do fórum Think Tank Brasil Export, em São Paulo.

O DT-e visa unificar os documentos exigidos no transporte de cargas e reduzir o tempo de paradas de motoristas para fiscalização. “A gente vai fazer isso em ondas. Vamos pegar os primeiros 16 documentos que a gente tem no setor de transportes e integrá-los, como o RNTRC (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas), documentos relativos à pesagem, certificação de veículos, isso tudo ser integrado num documento único. Numa segunda onda, os documentos sanitários e numa terceira, os documentos fiscais”, afirmou Queiroz.

O secretário explicou que, num primeiro momento, a plataforma será implementada internamente. “A gente pretende, em seis meses, colocar isso de pé, a princípio fazendo uma incubação ainda dentro da administração pública para, depois, se entendermos viável, levar isso a leilão e passar essa operação para o privado. Se é uma operação que tem valor, que gera negócio, que gera *business*, nada mais do que endereçar o desenvolvimento através de geração de riquezas, tributos e novos negócios a partir desse tipo de solução”, declarou.

Segundo Queiroz, atualmente, em uma viagem de 1 mil quilômetros, perde-se seis horas somente com paradas para fiscalização de documentos e, o objetivo, com a utilização do DT-e é proporcionar eficiência à logística.

O DT-e foi criado pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), segundo comentou o diretor executivo da organização, Angelino Caputo, que é presidente do Conselho Brasil Tech e foi o moderador deste painel, o primeiro do Bloco do Conselho Brasil Tech, no fórum.

Caputo ressaltou que a inovação tecnológica é fundamental para tornar a multimodalidade no transporte viável, que é a integração de modais vinculada a um único contrato, com um único valor de frete e seguro.

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia, um dos debatedores do painel, levantou a questão da tributação única na multimodalidade. “É uma troca de modal pelo outro, é quando essas operações estão integradas num único documento de transporte, num modelo tributário único, que é o que a gente almeja. É um desafio que, aí, entra a logtech, é reunir todas essas operações fragmentadas e arredondar tudo

isso e tornar viável. Essa, talvez, seja a diferença existente entre intermodalidade e multimodalidade. Mas que, na prática, é uma única operação que ocorre entre mais de um modal”, disse Povia.

A conselheira do Brasil Tech Export e founder & COO na Flowls, Anna Valle, explicou como uma startup pode contribuir para a eficiência da logística no transporte de cargas. “O que acontece quando um modal não conversa com outro? A cadeia inteira perde. Como o Povia falou, o ótimo global não reflete o ótimo local. Então, a cadeia vai ser tão forte quanto o seu elo mais fraco e é aí que está o problema de todo mundo trabalhar separado. É exatamente nessa linha que as startups e loghtechs vêm para ajudar muito. Como cada uma vai transformando um pedacinho, o gargalo vai mudando de lugar e a cadeia toda vai melhorando, vai otimizando isso”, afirmou Anna.

O Think Tank Brasil Export, promovido pelo Brasil Export – Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e organizado por seus conselhos temáticos, acontece no Cubo Itaú, em São Paulo e prossegue nesta quarta-feira (8) com os painéis dos blocos dos conselhos Feminino e ESG.

Destinado a conselheiros, autoridades e patrocinadores, o Think Tank é organizado pelos seguintes conselhos do Brasil Export: Internacional, Brasil Tech, Feminino e ESG. O evento é transmitido online e ao vivo no portal **BE News**.