

CLIPPING
ASSCOM

ESPECIAL

Percebe-se uma busca pelo porto como lugar interessante para se morar'

Em entrevista a O DIA, o presidente da Cdurp fala sobre demandas e projetos da região

Recentemente, a Cdurp, empresa municipal responsável pela administração da Zona Portuária, recebeu duas boas notícias: terá suas atribuições ampliadas com a formação de uma nova estatal, e conseguiu incluir a região no projeto aprovado pela Alerj para incentivar economicamente o Centro do Rio. Em entrevista a **O DIA**, o presidente da companhia, Gustavo Guerrante, fala sobre a criação da Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar), que vai centralizar as Parcerias Público-Privadas da capital, e sobre as perspectivas para a área: "Após a pandemia, percebe-se uma retomada da busca pelo Porto como lugar interessante para se morar", diz.

O DIA: A Câmara deu o sinal verde para a criação da CCPar. Quais serão os benefícios para os cariocas?

GUERRANTE: A primeira coisa é retomar algo que foi dissipado na gestão anterior: centralizar em um só lugar as concessões e parcerias em ações da prefeitura. Como várias secretarias cuidavam do tema, deixou-se de pensar em conjunto, e o conhecimento se dispersou. Além disso, vamos enxugar a estrutura também dentro da administração. Com a centralização em um corpo de profissionais que já atua na área, é possível reduzir a mão de obra.

Como o senhor responde à crítica de PPPs terem investimentos públicos e lucros privados, feita inclusive na Câmara?

A crítica é uma discussão antiga nas Parcerias Público-Privadas. O parceiro privado, de fato, precisa ter lucro, pois não vai aplicar capital se não tiver retorno. Mas a vantagem é que você consegue investir em uma velocidade que não seria possível num processo padrão. Por outro lado, o próprio setor público traz complicações. Por exemplo, aqui no Rio, o VLT foi construído por quem iria operar, sabendo as especificações. Em Cuiabá, o Estado se responsabilizou por tudo — mas as obras pararam e os trens adquiridos nunca foram utilizados.

Já há alguma PPP à vista para quando a CCpar começar efetivamente a operar?

Concessão a gente tem. O Pavilhão de São Cristóvão e o Terreirão do Samba já estão em andamento. Lançamos recentemente um estudo de viabilidade do AquaViário da Barra da Tijuca, um transporte lagunar que pretende integrar a região, aliviando a mobilidade urbana e os outros meios de transporte público. O setor de serviço do Souza Aguiar também é outra possibilidade de parceria em análise.

Por que a região portuária demorou tanto a decolar?

A gente viveu uma confluência de crises muito grande, que foi mais severa no Rio de Janeiro por causa da crise política. A cereja do bolo foi a Covid-19, que veio muito avassaladora. Mas há uma ressalva: no caso do **Porto Maravilha**, fomos capazes de fazer um conjunto de obras numa velocidade muito grande — em um espaço de cinco anos. Fizemos a derrubada da Perimetral, a construção de três túneis, da nova ponte, uma praça urbanizada... É muito difícil a gente ver essa quantidade de recurso investido de uma só vez. Após a pandemia, percebe-se uma retomada da busca pelo Porto como lugar interessante para se morar. Diria que, quase exclusivamente, as buscas agora estão sendo residenciais.

Falando no assunto: o projeto inicial via no adensamento uma via para revitalizar a área. Qual é o panorama em relação às moradias?

Aproximadamente 4.500 unidades residenciais novas estão sendo construídas. Se considerarmos uma média de dois habitantes por unidade, são cerca de 10 mil pessoas. Dois empreendimentos de grande porte já estão em obra, um de 800 unidades, outro de 1500 unidades. Além disso, temos outros já licenciados, outros já à venda. Um ponto interessante é a infraestrutura ter chegado antes do adensamento na região portuária, o que é raro e ideal quando se planeja o crescimento de uma cidade. O contrário é um baita desafio para a gestão pública.

Qual a importância de a área ser incorporada à Zona Franca do Centro?

A nossa região enfrentou os mesmos reveses da região central. O comércio sofreu com a pandemia, muita coisa fechou. Com uma perspectiva de 10 mil moradores chegando nos próximos anos, precisamos de serviços. Ter esse incentivo, neste momento, é importante.

Data: 13/06/22

Modelo brasileiro de debêntures incentivadas deve ser estudado por países da América Latina, sugere BID

Banco Interamericano de Desenvolvimento reforça que baixa inadimplência dos títulos em moeda local atrai investidores e defende aprovação do PL das Debêntures da Infraestrutura

Um estudo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) recomenda que os países da América Latina se atentem à experiência do Brasil com as debêntures incentivadas para a infraestrutura. Publicado em abril de 2022, “*Infrastructure Bonds, The Case of Brazil*” compara o financiamento da infraestrutura no Brasil com projetos dos demais países na América Latina, contrastando-o com resultados obtidos pelas principais economias da região, como México, Chile, Colômbia, Peru, Argentina e Panamá. Conforme a publicação, entre todos os países comparados ao Brasil, somente a Colômbia emite títulos de infraestrutura em moeda local em proporções significativas. Ainda assim, essas emissões se restringem a projetos de transportes.

O Brasil tem atingido resultados animadores. Com exceção de 2020, quando a pandemia de Covid-19 impactou negativamente o mercado, os últimos anos registram um claro aumento de emissões de debêntures incentivadas, no setor de infraestrutura, com recordes sendo batidos ano após ano. Em 2021, foram emitidos R\$ 46,7 bilhões, maior volume da história. Neste ano, até o mês de maio, já foram realizadas emissões de R\$ 18,3 bilhões, valor que supera os números registrados no mesmo período do ano passado (R\$ 16 bilhões).

O BID observa que, do ponto de vista dos investidores, os títulos em moeda local também podem ser atraentes pelo reduzido risco de inadimplência. Mas, na análise da entidade, o case brasileiro ainda pode ser aperfeiçoado para aumentar a participação estrangeira no mercado de títulos de infraestrutura e elevá-lo a patamares observados no mercado doméstico de títulos da dívida pública. Neste sentido, o estudo defende a aprovação pelo Congresso Nacional do Projeto de Lei nº 2646/2020, também de chamado de PL das Debêntures da Infraestrutura. A proposta prevê um incentivo tributário diretamente ao emissor das debêntures – e não apenas aos compradores, como é hoje – e permite que os instrumentos sejam definidos em moeda estrangeira, o que, conforme o BID, resultaria em maior atração de investimentos internacionais para a infraestrutura brasileira.

Data: 13/06/22



Setor portuário movimentou 375,7 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre

Navegação Interior registrou crescimento de 7,15%. movimentação de carga geral solta teve alta 26,9% no ano

O setor portuário movimentou 375,7 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre de 2022. Os portos privados foram responsáveis por movimentarem 244 milhões de toneladas e os públicos 131,7 milhões. Os dados são do [Estatístico Aquaviário da ANTAQ](#).

Entre os destaques dos portos públicos estão: o Porto de Santos (SP), que movimentou 40,5 milhões de toneladas (+6,2%), e o Porto de Paranaguá (PR), com 16,6 milhões de toneladas (+0,8%). Já os terminais privados com maior crescimento no período foram: Terminal Aquaviário de Madre de Deus (BA), que movimentou 6,4 milhões de toneladas (+32,3%); seguido pelo Terminal de Tubarão que registrou 18,4 milhões de toneladas (+12,1%) e o Terminal Aquaviário de São Sebastião (SP), com 19,4 milhões de toneladas movimentadas (7,2%).

Em relação aos tipos de navegações, o destaque foi a navegação interior. Entre janeiro e abril foram movimentadas 26,6 milhões de toneladas, registrando um crescimento de 7,15% no comparativo com o mesmo período do ano anterior. Os maiores aumentos no transporte de cargas pelas vias fluviais foram o granel líquido e gasoso (+29,2%), e carga geral (58%)

Em relação às mercadorias, a movimentação de petróleo e derivados, sem óleo bruto teve com alta de 1,1% (27,4 milhões de toneladas); fertilizantes registrou alta de 22,8% (12,1 milhões de toneladas); e ferro e aço com variação positiva de 3,7% (8,1 milhões de toneladas) no primeiro quadrimestre em comparação com igual período de 2021.

Levando-se em conta o perfil de carga, os números mostram que houve um crescimento robusto na movimentação de carga geral solta no ano. Foram movimentados 23,9 milhões de toneladas, aumento de 26,9%.

Data: 10/06/22



DNIT e Ministério da Infraestrutura se

reúnem com bancada federal do Maranhão para alinhar melhorias em rodovias

Encontro com parlamentares aconteceu na última quarta-feira (8), na Secretaria Executiva da pasta, em Brasília

A Secretaria Executiva do Ministério da Infraestrutura e a diretoria do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) se reuniram com parlamentares da bancada federal do Maranhão na última quarta-feira (8), no Minfra, em Brasília. O encontro com representantes do Poder Legislativo foi realizado para debater assuntos prioritários na área de infraestrutura de transportes do Estado. Do Governo Federal, participaram da reunião o secretário-executivo do Ministério, Bruno Eustáquio, o diretor-geral do DNIT, general Santos Filho, os diretores de Infraestrutura Rodoviária, Lucas Vissoto; de Planejamento e Pesquisa, Luiz Guilherme Rodrigues de Mello; e os diretores substitutos da Diretoria-Executiva, Fábio Nunes, e da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária, Taiza Reis, além do superintendente regional da Autarquia no Maranhão, Glauco Ferreira.

Durante a reunião, a diretoria do Departamento reforçou todo o planejamento executado para as estradas federais que mais demandam atenção no Estado, como as rodovias BR-010/MA, BR-135/MA, BR-316/MA, BR-226/MA, entre outras, e destacou as ações imediatas e novas soluções para a melhoria da trafegabilidade nos segmentos. Além disso, ressaltou que toda a malha rodoviária do Maranhão está coberta com contratos de manutenção.

Para o general Santos Filho, o encontro com os parlamentares foi produtivo e terá reflexos positivos na segurança e conforto da população que trafega pelas rodovias. “Foi uma reunião muito boa, onde foi possível apresentar toda a situação da infraestrutura de transportes do Maranhão, mostrando as obras em andamento, os problemas e também as soluções para todos eles” disse o general. “A bancada tem nos apoiado com recursos e, assim, vamos trabalhando juntos e aperfeiçoando cada vez mais o nosso planejamento”, concluiu.

Obras - Entre os empreendimentos discutidos na reunião estão a adequação da Travessia Urbana em Imperatriz, na BR-010/MA, que incluem a construção de pistas duplicadas e vias marginais para garantir a trafegabilidade; a adequação de capacidade e de reabilitação com melhorias para segurança da BR-135/MA, dividida em três lotes e já com a duplicação de mais de 50 quilômetros concluída; a pavimentação e melhoramentos da BR-226/MA, do km 0 ao 100; e a implantação e pavimentação da alteração de traçado da BR-316/MA - Contorno de Timon, entre o km 609,4 e o km 620,9. Neste último, já foram liberados 13 quilômetros em Timon, totalizando 38 quilômetros liberados no empreendimento, e está em andamento levantamento de remanescente para nova contratação.

Foram apresentados, ainda, empreendimentos em fase de planejamento, como a implantação, pavimentação e adequação da capacidade da BR-010/MA, nos segmentos entre Imperatriz e Açailândia. Outros projetos mencionados foram os já contratados da BR-230/MA, compreendendo também o Contorno de Balsas, que deve ser concluído ainda este ano; e de alteamento e adequação de capacidade da BR-222/MA, entre Miranda do Norte e Santa Luzia.

Data:10/06/22



Fundamental para o agronegócio paranaense, Toledo tem acesso remodelado com travessia urbana na BR-163

Cidade no oeste do Paraná é conhecida pela grande produção de grãos e de animais de cort

Grande produtor de soja, milho, suínos e frango, gado leiteiro e de corte, o município de Toledo (PR) tem um novo acesso com a liberação ao trânsito da travessia urbana da BR-163/PR. Com a obra, realizada pelo Governo Federal por meio do Ministério da Infraestrutura, a cidade poderá transportar sua produção por uma das principais rodovias de escoamento de safra do Brasil.

Equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) fizeram uma obra de arte especial (OAE) com um tramo isostático, com vão de 32 metros, encerrando comprimento total do tabuleiro de 32,8 metros, além das lajes de aproximação. O tabuleiro é normal e em tangente, com largura total constante de 22,30m. Além da travessia urbana, foram entregues as pistas dupla (2,4 km), marginal à direita (2,65 km) e marginal à esquerda (2,35 km).

No segmento da BR-163/PR localizado entre os municípios de Toledo e Marechal Cândido Rondon, as equipes do DNIT também realizaram serviços de terraplenagem, sub-base e drenagem, além de proteção ao meio ambiente e conclusão das desapropriações necessárias à obra.

O trecho que passou pelas intervenções atende os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraná no escoamento da produção aos portos de Paranaguá (PR). Além disso, a rodovia é importante ligação com o Paraguai.

Data: 10/06/22

CLIPPING ASSCOM

MENU

11 de
Junho

12 de
Junho

13 de
Junho

11 de junho



Capitania dos Portos de Alagoas celebra o aniversário da Batalha Naval do Riachuelo

A Capitania dos Portos de Alagoas (CPAL) celebrou ontem (10), o 157º aniversário da Batalha Naval do Riachuelo. A cerimônia contou com a participação de autoridades militares, personalidades civis, comunidade marítima e Amigos da Marinha. Durante a cerimônia, foram entregues Títulos de Tripulantes Honorários para personalidades que prestaram relevantes serviços à Capitania dos Portos de Alagoas.

Durante a cerimônia, a Primeiro-Tenente Thais Canuto realizou a leitura da Ordem do Dia do Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos, que relembrou as histórias do Almirante Barroso, do Guarda-Marinha Greenhalgh e do Imperial Marinheiro Marcílio Dias, heróis brasileiros que a despeito de todas as dificuldades, se destacaram pelo amor incondicional ao Brasil e ao seu povo, em uma fase de nossa História que foi fundamental para a formação de uma Pátria livre, soberana e indivisível, dotada de grande extensão territorial e valorosos recursos naturais, berço de um povo forte, criativo e trabalhador.

“assim, no ensejo da passagem desta data magna da marinha, honrando a memória de nossos antecessores, é meu dever prestar as devidas reverências àqueles que, mesmo diante da inferioridade numérica e da surpresa da ofensiva, jamais esmoreceram, logrando, ao final, a incontestável vitória. ao todo, foram computadas 102 baixas de honrados brasileiros, em intervalo de poucas horas. eram pais de família, filhos queridos, que entregaram pela pátria o seu bem maior, as próprias vidas”, destacou o comandante da marinha.

Em sua Ordem do Dia relativa à data, o Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro, destacou que é motivo de grande orgulho dispor de uma Instituição tão profissional, atuante e vibrante.

“estou certo de que o povo brasileiro enxerga a marinha como uma instituição que goza de credibilidade e confiança, que estará sempre pronta a cumprir, de forma irretocável, tudo aquilo que lhe compete em nossa constituição, qual seja, a defesa da pátria, a garantia dos poderes constitucionais e demais atividades subsidiárias”.

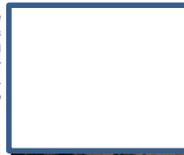
O Capitão dos Portos de Alagoas, Capitão Mar e Guerra Wendell Petrocelli de Lima, reforçou a importância da Batalha Naval do Riachuelo para o espírito de corpo dos militares e a confiança da população no trabalho da [Marinha do Brasil](#) com a proteção de nossa Amazônia Azul. Agradeceu a cada um dos agraciados com os Títulos de Tripulantes Honorários presentes pelo apoio nos trabalhos realizados pela Capitania.

A TRIBUNA

Governo quer privatizar Porto de Santos em dezembro

Em entrevista exclusiva, novo secretário nacional de Portos listou desafios

Pouco mais de duas semanas depois de assumir a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia revela suas principais metas em entrevista exclusiva para A Tribuna e garante que o processo eleitoral não é motivo de preocupação dentro do Governo Federal para desestatizar a Santos Port Authority (SPA), responsável pela gestão do Porto de Santos. Povia reitera que quer resolver a licitação o quanto antes e conceder o porto santista à iniciativa privada em dezembro.



Clique, assine A Tribuna por apenas R\$ 1,90 e ganhe centenas de benefícios!

O senhor declarou de que o Governo trabalha com o prazo "no limite" para desestatizar o Porto de Santos. Quais os planos da secretaria?

A meta é bater o martelo este ano. É o nosso plano A, mas a minha preocupação, assim que cheguei, foi com relação aos prazos. Na primeira reunião que eu fiz com a equipe, em que a gente fez uma conta de chegada, ficou claro que o prazo está muito justo. A minha preocupação é alinhar todo mundo para que os estudos estejam muito próximos à perfeição e a gente não tenha nenhuma intercorrência ou instrução adicional junto ao TCU (Tribunal de Contas da União) que atrase o processo. Mas nosso plano, desde sempre e continua sendo, é bater o martelo na B3 (Boisa de Valores) este ano.

Com o cronograma apertado, o Governo Federal também trabalha com a possibilidade de realizar o leilão no próximo ano?

Sim. Se, por algum motivo, houver atraso, este seria o plano B, mas com o edital na praça ainda este ano. Porém, repito: nossa agenda apertada, no limite, prevê a licitação em 2022. O plano B seria realmente dentro de uma impossibilidade, havendo uma intercorrência. É um cenário que a gente não descarta, mas tenta evitar.



Para A Tribuna, especialistas do setor se mostraram preocupados com o processo eleitoral que acontece antes do leilão, pois pode trazer insegurança aos possíveis investidores. Como o senhor avalia este cenário?

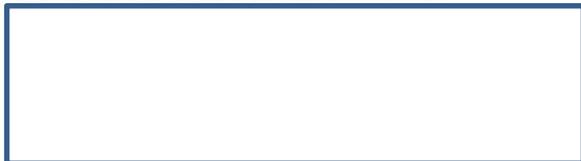
Eu vejo a infraestrutura como uma questão de Estado. São projetos que se alongam, transcendem governos. É assim que a gente tem pensado na infraestrutura. Desde que entrei no setor, há quase 20 anos, a gente trabalha com algo que vai transcender governos e ideologias, com questões necessárias para o desenvolvimento do País. Sobre o ativo Porto de Santos, a gente tem plena consciência do quão é viável e importante não só do ponto de vista socioeconômico para região, mas economicamente para exploração. É uma atividade que no mundo inteiro traz resultados positivos. Acreditamos que seja um ativo importante e, apesar de ser um certame que deve ocorrer próximo à eleição, entendemos que o Porto tem predicações que se sobrepõem a essas questões.

A eleição não é vista com tanta preocupação nesse cenário?

Ela não retiraria o apetite do mercado em cima desse ativo. A eleição é importante, mas a vida continua. Do dia 31 de dezembro para 1º de janeiro, o mundo não muda. Continuamos com as mesmas características, sendo um País exportador e importador, dotado de uma economia pujante que vai requerer infraestrutura de qualidade.

E qual o cronograma do plano A que o Governo trabalha para a desestatização do Porto de Santos?

Trabalhamos para que o leilão aconteça na primeira quinzena de dezembro.



Após duas semanas à frente da secretaria, quais os principais projetos e metas que o senhor enxerga na pasta?

Basicamente, nossa agenda é continuar mantendo uma gestão eficiente em todas as autoridades portuárias de Norte a Sul do País. É um compromisso que temos: trabalhar com meritocracia e colocar nos portos as melhores equipes, pois isso faz toda a diferença para enfrentar as dificuldades de governança que temos, as questões orçamentárias... É extremamente importante ter à frente destes portos diretorias comprometidas e engajadas em colocar à disposição da sociedade portos eficientes. Esta é uma linha mestra que a gente não pode abrir mão. Depois, temos uma agenda importante, que é o processo de desestatização. Em um curto prazo, Santos, São Sebastião e Itajaí, mas já estamos trabalhando na desestatização dos portos de Santa Catarina - Imbituba e São Francisco do Sul - e os portos da Codeba (Companhia das Docas do Estado da Bahia). Temos toda uma agenda de desestatização que deve ser mantida e perene. Queremos deixar estudos de mais alta qualidade preparados, imaginando que isso terá continuidade, seja no governo reeleito ou em um novo governo. É importante que a agenda continue, é com esse cenário que a gente trabalha, tentando deixar legado, estudos, projetos e procedimentos de qualidade.

E o BR do Mar, que incentiva a cabotagem?

Outro ponto importante é a conclusão da regulação do programa. Ficaram pendentes algumas regulamentações à reboque da lei. Já estamos ultimando isso, seja por decreto, portarias ministeriais ou resoluções da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), toda regulamentação que deixa pronta em sua plenitude a política pública da cabotagem do Brasil.

Além da desestatização de portos, há os leilões de terminais e áreas portuárias no radar da secretaria?

Essa é outra pauta importante. Vamos continuar, a plenos pulmões, levando em frente os arrendamentos portuários. Muitas áreas já estão qualificadas no PPI (Programa de Parcerias de Investimentos) e outras serão. É fundamental que a gente coloque esses arrendamentos de pé para prover infraestrutura, lembrando sempre que a gente tem um tripé de investimentos, seja com prorrogações dos contratos de arrendamentos existentes, licitação de novos arrendamentos ou autorização de instalações portuárias privadas. É por aí que estamos batendo recordes e enfrentamos a pandemia com sucesso.

Como o senhor vê a evolução do setor portuário nas últimas décadas?

Há muita diferença de quando eu entrei nesse setor e como está agora. O termo gargalo portuário já não existe mais. Hoje, os portos brasileiros não são mais gargalos, e sim soluções dos problemas. Aquele outro jargão que o Brasil era eficiente "da porteira para dentro", fazendo alusão às fazendas, também já não existe mais, pois somos eficientes na logística, nos acessos terrestres e aquaviários aos portos. Aos poucos, a gente vai minando todas aquelas notícias que colocavam a infraestrutura como ponto vulnerável e virando esse jogo. Ela é fator determinante de competitividade do País, tanto para o comércio exterior quanto para uma distribuição de cargas numa matriz de transporte mais eficiente, balanceando melhor o rodoviário, o ferroviário e o aquaviário.

Como o senhor avalia a operação padrão dos auditores fiscais da Receita Federal, que tem represado cargas e refletido nas operações portuárias?

Sempre com apreensão e solidários, sabendo que são causas justas. A gente vive alguns dilemas de inflação, de funcionalismo sem reajuste, entendemos a causa. Mas, sem dúvida nenhuma, é necessário mitigar essas questões e levar essa discussão para outro foco que não seja uma operação padrão, pois isso acaba prejudicando o País como um todo. É uma preocupação que a gente tem porque hoje já estamos com a logística afetada pela covid-19, desbalanceamento de contêineres, tripulantes em quarentena etc. Isso deixou um legado de desarrajo que vai demorar ainda alguns meses para ser recomposto.

Sobre a guerra entre Rússia e Ucrânia, o ex-secretário Dlogo Piloni sempre destacava que o Brasil tinha um plano para não deixar faltar fertilizantes. Como isso afetou os portos nacionais?

Algumas medidas foram tomadas de maneira bem sucedida. As estatísticas mostram que trouxemos e estamos trazendo quantidades mais densas e generosas de fertilizantes. Não acreditamos que tenhamos qualquer tipo de desabastecimento, mas continuamos atentos à questão. As autoridades portuárias foram alertadas para que seja dada preferência e uma dinâmica diferenciada dentro de uma análise de contexto, mas parece que houve uma acomodação boa. Tivemos descarregamentos mais ágeis e estamos nos encaminhando para ter estoques confortáveis. Porém, muitos de nós esperávamos que essa guerra não se alongasse tanto, então é sempre uma preocupação que temos.

12 de junho



Porto de Santos pode ser 2ª maior privatização do governo Bolsonaro após Eletrobras

Processo de venda vai exigir investimentos de R\$ 18 bilhões do novo dono: objetivo é consolidar liderança do terminal na América Latina

BRASÍLIA - O setor portuário nacional se aproxima de uma virada histórica em suas operações. Até o fim deste ano, está prevista a privatização do Porto de Santos, maior complexo da América Latina e rota de entrada e saída de 29% de todas as transações comerciais do Brasil. Com a conversão da gestão estatal em uma operação 100% privada, o que se pretende é fazer frente à

necessidade bilionária de investimentos que precisam ancorar nos terminais de Santos, para suportar seu crescimento que já está contratado.

O leilão do porto de Santos prevê exigências que terão de ser atendidas por seu novo gestor e que alcançam a cifra de R\$ 18,5 bilhões em projetos de melhorias, ampliação e manutenção. Paralelamente a esses compromissos obrigatórios, o interessado precisa apresentar o lance pela outorga do porto, critério que teve seu valor inicial fixado em R\$ 1,38 bilhão. Esse é o parâmetro de desempate. Vencerá o leilão aquele que apresentar a maior proposta de outorga, taxa paga ao governo federal pela administração do terminal.

Com a licitação, a atual gestora do porto, a estatal **Santos Port Authority** (SPA, antiga Codesp), será integralmente privatizada e não retornará para a União. Já as áreas físicas do porto serão concedidas a esta mesma empresa pelo prazo de 35 anos, sem prorrogação.

Expectativa é de forte disputa

No Ministério de Infraestrutura, a expectativa é de que haja forte disputa pelo negócio, a maior privatização depois do governo Jair Bolsonaro depois da Eletrobras. O governo já apresentou a proposta a investidores de países como Estados Unidos, França, Emirados Árabes e Itália, além de ter realizado audiência pública no Brasil.

"É um momento único para o transporte portuário. Vamos dar um passo novo e com segurança para promover os portos, com participação do setor privado, que vai garantir a expansão logística nacional", diz **Rafael Furtado**, secretário substituto de fomento, planejamento e parcerias do Minfra.

O edital do porto acabou de passar por uma etapa de audiências públicas, para colher sugestões. A proposta está em fase final de elaboração para ser encaminhada nas próximas semanas ao Tribunal de Contas da União, que pode solicitar mais ajustes e alterações.

A expectativa atual é a de que, até outubro, a corte já tenha concluído seu parecer favorável ao leilão e que o edital definitivo seja publicado. Como o prazo para realização da oferta costuma ser de 90 dias, pode ser que o leilão ocorra, efetivamente, só no início do ano que vem, embora o governo corra para fazer a licitação ainda neste ano.

Manutenção e obras

Dos R\$ 18,5 bilhões de investimentos obrigatórios previstos, R\$ 14,1 bilhões serão aplicados em manutenções durante os 35 anos da concessão. Outros R\$ 3 bilhões estão reservados para a construção de um canal submerso para ligar Santos e Guarujá (*leia texto abaixo*). Os demais R\$ 1,4 bilhão devem ser injetados em obras como novos acessos rodoviários, modernização portuária e aprofundamento do canal de Santos.

Os terminais do porto estão espalhados por um canal de 25 quilômetros de extensão. Hoje, esse canal tem profundidade de 15 metros. Toda estrutura terá de ser rebaixada para 16 metros numa primeira etapa, chegando a 17 metros em um segundo momento.



Anglo American e Porto do Açu anunciam parceria para projeto de reaproveitamento da água utilizada na operação do maior mineroduto do mundo

Em comemoração à semana do [Dia Mundial do Meio Ambiente](#), na quinta-feira (9) a Anglo American e o Porto do Açu anunciaram, na Casa Firjan, uma parceria para analisar, em unidades industriais, o reaproveitamento da água que é utilizada nas atividades do maior mineroduto do mundo, que conta com 529 km de extensão e transporta minério de ferro de Conceição do Mato Dentro (MG) até o porto, em São João da Barra. A expectativa é que este seja um dos maiores projetos de reaproveitamento de água do país, podendo chegar a um volume de 0,3 m³/s de água reaproveitada.

Parceria entre Anglo American e Porto do Açu visa estudar o tratamento de efluentes do mineroduto

De acordo com o presidente em exercício da Firjan, Luiz César Caetano, durante a solenidade de assinatura do documento entre as empresas, o projeto entre a Anglo American e o Porto do Açu representa a capacidade da indústria do estado em ser inovadora em suas soluções e também unir questões que são estratégicas para o desenvolvimento de forma sustentável, apresentando uma iniciativa que representa um verdadeiro marco nos esforços de economia circular como elemento de planejamento para fontes alternativas de abastecimento.

O produto sai do mineroduto da [Anglo American](#) e atravessa 29 cidades até chegar ao [Porto do Açu](#), onde passa por um processo de filtragem, com a separação da água e do minério. Logo após, é armazenado para ser exportado. Atualmente, o efluente gerado pelo sistema de filtragem da água é tratado e majoritariamente descartado no mar, seguindo os padrões legais da operação.

Sendo assim, a parceria entre o Porto do Açu e a Anglo American para o reaproveitamento visa estudar o tratamento e o uso desta parte efluente nas plantas industriais do complexo, para que o efluente deixe de ser descartado no mar de forma gradativa.

Iniciativa fomenta práticas de economia circular da água

De acordo com o gerente de meio ambiente da Anglo American, esta é mais uma iniciativa que vai de acordo com o propósito da empresa de inovar no **mineroduto** e melhorar a vida das pessoas, além de estar alinhada com as metas e os objetivos do Plano de Mineração Sustentável da empresa. O objetivo é expandir o reaproveitamento da água ao máximo nas operações da empresa.

Já segundo o CEO da Anglo American, Wilfred Buijn, a empresa continua atuando para fomentar e construir um ambiente cada vez mais sustentável, que traga ideias em prol da sociedade geral. Há metas consistentes no plano de Mineração Sustentável e a empresa atua de forma sólida para alcançá-las.

Porto do Açu exemplifica utilizações do efluente do mineroduto

O CEO do Porto do Açu, José Firmo, declara que as empresas instaladas no Porto do Açu precisam de água para as diversas atividades e representam uma demanda relevante para o seu reaproveitamento. A iniciativa fomenta as práticas de economia circular da água, em linha com as estratégias de sustentabilidade do Grupo Prumo.

PL apresentado pelo governo prevê transferência da regulação do serviço para Antaq. Praticagem defendeu que atual modelo é referência e alertou que abertura promovida na Argentina causou aumento de custos.

13 de junho



PORTOS DA REGIÃO NÃO PAGAM RENDA HÁ 31 ANOS, ACUSA JPP Redação

• Artigo | 13/06/2022

O Juntos Pelo Povo acusou hoje os portos da Região de não pagarem renda há já 31 anos.

Palavras de Élvio Sousa na iniciativa política desta manhã, na qual lembrou as afirmações de Miguel Albuquerque quando este referiu “perentoriamente, que iria descer os custos do transporte de carga do Continente para a Madeira, via marítima”, naqueles que o próprio governante considerou serem “os portos mais caros do mundo”.

A este propósito, o JPP rememorou que este foi um compromisso do agora presidente do Governo Regional da Madeira que declarou na altura “que iria para a frente com este objetivo ‘dê por onde der’”.

“Passados 8 anos de mandato, perguntamos a Miguel Albuquerque: onde ficou a sua temida força para enfrentar os «lobbies do sector», expressão usada pelo próprio, e o que fez para baixar aquilo que considerou ser um dos portos mais caros do mundo?”, indagou o parlamentar.

Para o presidente do grupo parlamentar do JPP, “o presidente do Governo fala grosso antes das eleições, mas depois agacha-se de fininho aos monopólios”. Esta é uma situação que, segundo Élvio Sousa, é facilmente comprovada quando “temos um operador portuário que explora a carga nos portos da Madeira e do Porto Santo e que está há 31 anos sem pagar qualquer renda à Região”.

Ou seja, temos um operador que usa as infraestruturas públicas pagas com os nossos impostos, e o Governo continua a garantir e a consentir borlas de milhões”, criticou ainda, vincando que “esta situação insólita no País, que deveria ser investigada pelas autoridades e que também surge silenciada nalguns diários, causa um prejuízo à Região de mais de 115 milhões de euros”, estimativas baseadas em estudos que foram efetuados pelo próprio Governo Regional”.

“Aliás, nesses estudos, é referido que a renda anual a cobrar ao operador portuário seria de 3,75 milhões por ano, de modo a cobrir a recuperação das

infraestruturas portuárias e manutenção, durante 15 anos e neste momento, o valor é zero!", continuou Élvio Sousa.

Face a este cenário, o JPP considera que a conclusão é clara: "Temos os portos da Região que não pagam renda há 31 anos e na mesma altura em que o PSD e o CDS recusam baixar o IVA para aliviar a fatura aos madeirenses, Miguel Albuquerque perdoa uma renda anual de cerca de 4 milhões aos seus "próximos e àqueles a que o próprio designou serem os lobbies do sector".



Prefeito diz que Santos é ignorada na privatização do porto e aciona TCU

O prefeito de Santos diz que as cidades da região têm sido ignoradas pelo governo Jair Bolsonaro (PL) no processo de privatização do porto, que tem conclusão prevista para o fim de 2022, e nos leilões de terminais. Por isso, Rogério Santos (PSDB) acionou o TCU (Tribunal de Contas da União) e estuda judicialização.

"Estamos falando do maior equipamento de logística do país. 30% da balança comercial passa pelo Porto de Santos. Algumas questões estão sendo resolvidas exclusivamente em Brasília, distante da região e distante da realidade de toda a cadeia que está presente no Porto de Santos", diz o tucano.

O prefeito ressalta que não é contra a desestatização ou os leilões, mas afirma que o governo federal tem atropelado etapas e levado a operação a toque de caixa, o que pode gerar prejuízos a Santos e às cidades vizinhas. Ele diz ter enviado duas notas técnicas à Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) que não tiveram resposta.

No caso da privatização, ele pede a manutenção de um espaço de cais público, hoje utilizado por pequenos e médios empresários para importações e que emprega 65% dos trabalhadores portuários avulsos da cidade.

O prefeito ainda destaca que a privatização sem a garantia de alguma participação pública na gestão do porto pode impactar negativamente o turismo e a economia da Baixada Santista.

"Quem vai fazer a gestão do porto vai ser uma empresa ou um consórcio, talvez internacional. Eles estão preocupados com resultado de bolsa de valores, acionistas, empresas. Mas o Porto de Santos cumpre um aspecto importante para outras políticas", diz Santos.

"O fluxo de turismo de passageiros de cruzeiros não é tão vantajoso economicamente quanto outras mercadorias. Será que essa empresa que vai fazer a gestão do porto vai priorizar os passageiros ou outros tipos de carga? A gente sabe que os navios ficam parados na entrada da barra. E é essa empresa gestora que faz o fluxo de entrada e saída", continua.

"Economicamente, os contêineres são muito melhores do que passageiros. Os passageiros não são importantes para o resultado econômico da gestora, mas são para o Brasil em relação ao desenvolvimento do turismo. É importante para o comércio da Baixada Santista", complementa.

Para ele, a tentativa de desestatização tem se concentrado exclusivamente no retorno econômico e tem ignorado questões ambientais, turísticas e trabalhistas locais.

A desestatização é uma das principais apostas de Tarcísio de Freitas (Republicanos), ex-ministro da Infraestrutura, em sua campanha para o governo de São Paulo.

O leilão de um dos terminais, o STS 10, acarretará em aumento de 20% do fluxo de caminhões na cidade, afirma o prefeito, que então cobra obras viárias não entregues pelo governo federal no valor de R\$ 200 milhões antes da transferência.

No caso do STS 53, o terminal de fertilizantes ficará ao lado de outro com passageiros. O prefeito pede, então, para que seja feito o processo de mudança de localização do terminal utilizado por turistas antes da realização do leilão, cuja outorga está estimada em R\$ 650 milhões.

"Estamos extremamente interessados em desenvolvimento econômico, mas tem o lado social e ambiental. Os leilões e a desestatização impactam diretamente nesse equilíbrio", afirma Santos.



SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 375,7 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE

O setor portuário movimentou 375,7 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre de 2022. Os portos privados foram responsáveis por movimentarem 244 milhões de toneladas e os

públicos 131,7 milhões. Os dados são do [Estatístico Aquaviário da ANTAQ](#).

Entre os destaques dos portos públicos estão: o Porto de Santos (SP), que movimentou 40,5 milhões de toneladas (+6,2%), e o Porto de Paranaguá (PR), com 16,6 milhões de toneladas (+0,8%). Já os terminais privados com maior crescimento no período foram: Terminal Aquaviário de Madre de Deus (BA), que movimentou 6,4 milhões de toneladas (+32,3%); seguido pelo Terminal de Tubarão que registrou 18,4 milhões de toneladas (+12,1%) e o Terminal Aquaviário de São Sebastião (SP), com 19,4 milhões de toneladas movimentadas (7,2%).

Em relação aos tipos de navegações, o destaque foi a navegação interior. Entre janeiro e abril foram movimentadas 26,6 milhões de toneladas, registrando um crescimento de 7,15% no comparativo com o mesmo período do ano anterior. Os maiores aumentos no transporte de cargas pelas vias fluviais foram o granel líquido e gasoso (+29,2%), e carga geral (58%)

Em relação às mercadorias, a movimentação de petróleo e derivados, sem óleo bruto teve com alta de 1,1% (27,4 milhões de toneladas); fertilizantes registrou alta de 22,8% (12,1 milhões de toneladas); e ferro e aço com variação positiva de 3,7% (8,1 milhões de toneladas) no primeiro quadrimestre em comparação com igual período de 2021.

Levando-se em conta o perfil de carga, os números mostram que houve um crescimento robusto na movimentação de carga geral solta no ano. Foram movimentados 23,9 milhões de toneladas, aumento de 26,9%.