CLIPPING

ASSCOM

ESPECIAL

Data: 13/06/2022

O DIA

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
13/06/22

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 daCompanhia 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.

gov.br

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 corte

14/06/2022 12h04

O município de Toledo (PR), grande produtor de soja, milho, suínos e frango, gado leiteiro e de corte, 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 o 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.

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

13/06/2022 11h58

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.

Setor portuário movimenta 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

13/06/2022 11h57

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%.

Ministério da Economia e Anbima firmam acordo para compartilhamento de dados em infraestrutura

Iniciativa visa aprimorar análises do mercado de debêntures no Brasil, permitindo uma melhor análise do impacto regulatório no setor

13/06/2022 18h42

A Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia e a Associação Brasileira de Entidades do Mercado Financeiro e de Capitais (Anbima) firmaram parceria para compartilhamento mútuo de dados relativos a debêntures incentivadas. O acordo de cooperação técnica foi celebrado nesta segunda-feira, 13/6, pelo chefe da Assessoria Especial de Estudos Econômicos, Rogério Boueri Miranda, e o presidente da Anbima, Carlos José da Costa André.

O acordo facilitará a troca de informações entre as entidades, à medida que a SPE compartilhará com a Anbima informações de projetos de infraestrutura autorizados pela Lei 12.431/2011, enquanto a associação fornecerá informações do mercado financeiro e de capitais, como séries históricas de taxas de juros e índices e dados de debêntures.

As debêntures incentivadas são um importante instrumento de captação de recursos para as companhias brasileiras atuantes no setor de infraestrutura. Elas contam com a isenção de tributação sobre rendimentos estabelecida pela Lei 12.431 e foram, em parte, responsáveis pelo avanço do mercado secundário de renda fixa no país.

“O acordo contribuirá para o desenvolvimento das atividades da Secretaria de Política Econômica relacionadas às debêntures no âmbito da infraestrutura, instrumento importante para o fomento do setor”, afirma Rogério Boueri Miranda.

As informações fornecidas pela Anbima contribuirão para o desenvolvimento das atividades da SPE, especialmente aquelas voltadas para o registro e divulgação das emissões de debêntures incentivadas, permitindo uma melhor análise do impacto regulatório no setor de infraestrutura.

As informações sobre debêntures de infraestrutura facilitarão a produção dos relatórios e estatísticas de mercado de capitais da Anbima. “Essa é uma iniciativa importante, que dá destaque para um setor fundamental para o crescimento do mercado de dívida e do país como um todo”, ressalta Carlos José da Costa André.

Ele também destaca a importância do acordo em si. “Abre caminho para futuras parcerias com o Ministério da Economia e mostra o nosso compromisso em fomentar os mercados financeiro e de capitais”, afirma.

gov.br

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

10/06/2022 12h04

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.

CLIPPING

ASSCOM

M E N U

13 de Junho

14 de Junho

exame.

Governo espera ter aval do TCU para venda do Porto de Santos até outubro

A expectativa é de que, até outubro, a Corte já tenha concluído seu parecer e que o edital definitivo seja publicado
14/06/2022

Após passar por audiências públicas, o edital do **Porto de Santos** está em fase final de elaboração e deve ser enviado nas próximas semanas ao Tribunal de Contas da União (**TCU**), que pode solicitar ajustes e alterações. A expectativa é de que, até outubro, a Corte já tenha concluído seu parecer e que o edital definitivo seja publicado. Como o prazo para a realização da oferta costuma ser de 90 dias, pode ser que o leilão ocorra só no início de 2023, mas o governo corre para fazer a licitação ainda neste ano.

Dos R$ 18,5 bilhões em investimentos obrigatórios, R$ 14,1 bilhões serão aplicados em manutenções ao longo dos 35 anos da concessão. Cerca de R$ 3 bilhões estão reservados para a construção de um canal ligando Santos e Guarujá (leia mais na pág. B3). O R$ 1,4 bilhão restante deve ser injetado em obras como acessos rodoviários e aprofundamento do canal.

Os terminais do porto estão espalhados por um canal com 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 posteriormente. Santos tem autorização para receber embarcações com até 366 metros de comprimento, enquanto grandes portos no mundo já estão aptos a ancorar navios de 400 metros. Ao aprofundar seu canal, vai permitir o eventual acesso dessas embarcações.

Os investimentos exigidos no leilão não são os únicos previstos para Santos. Fernando Biral, presidente da Santos Port Authority (SPA, atual gestora do porto), diz que outros R$ 11,2 bilhões já estão em curso, boa parte como resultado de 11 áreas dos terminais em fase de arrendamento para empresas. "Ao todo, são cerca de R$ 30 bilhões de recursos que entrarão no Porto de Santos."

LIMITE. Nos últimos dez anos, enquanto a média de crescimento do PIB foi de 1,1% ao ano, o porto registrou aumento médio anual de 4,9%, movimentando cerca de 150 milhões de toneladas por ano - próximo de sua capacidade plena. A

projeção conservadora é de que esse volume atinja 200 milhões de toneladas até 2030.

A privatização não reflete apenas uma defesa da redução do papel do Estado no setor. Na prática, esta é hoje a única forma encontrada para que o principal hub marítimo do Hemisfério Sul faça frente à expansão pela qual passará nos próximos 40 anos.

O plano de expansão logística nacional aponta que o Brasil precisaria investir cerca de R$ 75 bilhões por ano, até 2035, para fazer frente às necessidades do Brasil em todo o setor de transporte. Neste ano, porém, a União tem cerca de R$ 6,5 bilhões para todo o setor logístico federal.

"É menos de 10% do que seria necessário. É evidente que não há a menor possibilidade de o governo realizar o investimento necessário", afirma Rafael Furtado, secretário substituto de fomento, planejamento e parcerias do Ministério de Infraestrutura.

Porto de Santos vira a 'bola da vez'

O setor portuário se aproxima de uma virada histórica em suas operações. Até o fim do 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 objetivo é fazer frente à necessidade bilionária de investimentos para garantir a expansão do terminal.

O leilão prevê exigências que terão de ser atendidas pelo novo gestor, e que alcançam a cifra de R$ 18,5 bilhões em melhorias, ampliação e manutenção. Paralelamente, o interessado precisa apresentar o lance pela outorga do porto, que teve 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 privatizada e não retornará à União. Já as áreas físicas do porto serão concedidas ao mesmo comprador por 35 anos, sem prorrogação.

No Ministério de Infraestrutura, a expectativa é de que haja forte disputa pelo negócio, o maior depois da venda da Eletrobras. O governo já apresentou a proposta a investidores de países como EUA, 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 ministério.

O GLOBO

Vinte contêineres com metais preciosos e eletrodomésticos são roubados no México

'Já havia acontecido o roubo esporádico de algum contêiner mas não a quantidade que aconteceu nesta ocasião', disse Gustavo Adrián Joya, porta-voz da Secretaria de Segurança do estado de Colima

14/06/2022 07h26

Vinte contêineres, alguns com ouro e prata e aparelhos eletrodomésticos, foram roubados de um depósito particular no porto mexicano de Manzanillo (oeste), no que seria o maior assalto do tipo no país, informaram as autoridades locais na segunda-feira.

O roubo aconteceu em 5 de junho e o grupo criminoso usou guindastes e outros veículos pesados de oito a dez horas para movimentar os contêineres, disse à imprensa Gustavo Adrián Joya, porta-voz da Secretaria de Segurança do estado de Colima (oeste), onde fica Manzanillo.

— Vários contêineres foram abertos e, no entanto, as mercadorias ficaram no local. Eles foram muito seletivos no tipo de mercadoria que roubaram: metais preciosos e acessórios, como aparelhos de ar condicionado — acrescentou Adrián.

Os guardas de segurança do local, uma área de uma empresa privada em que não há intervenção das autoridades da Alfândega, foram dominados pelos assaltantes, que portavam armas pesadas.

— É inédito, não havia ocorrido uma situação desta natureza, já havia acontecido o roubo esporádico de algum contêiner mas não a quantidade que aconteceu nesta ocasião — acrescentou Joya.

Horacio Duarte Olivares, secretário da Alfândega nacional, disse que a área onde aconteceu o roubo não está sob responsabilidade da Marinha, que atua na segurança dos portos.

— Não é um espaço público (...) vamos esperar as investigações — declarou.

O MP de Colima iniciou uma investigação, mas se recusou a revelar detalhes sobre a quantidade roubada, que segundo a imprensa local pode alcançar toneladas de produtos.

exame.

Evento na Bolsa marca fim do controle estatal na Eletrobras. Saiba os próximos passos

Foi a primeira grande desestatização do governo Jair Bolsonaro, a quatro meses da eleição

14/06/2022 11:00

Maior empresa do setor elétrico da América Latina, a **Eletrobras passa para as mãos do setor privado** após seis décadas de controle estatal. Um evento na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, nesta terça-feira, marcará o desfecho de um processo que se arrastou por anos.

Com a presença do **presidente Jair Bolsonaro** e do **ministro Paulo Guedes**, a cerimônia de Toque de Campainha para celebrar a capitalização marcará também uma **vitória do governo numa área que avançou pouco**, apesar de constantes promessas: a venda de estatais. A Eletrobras é a primeira grande privatização direta do Executivo, já no quarto ano de governo e às vésperas da eleição presidencial.

A oferta de ações que sacramentou a desestatização da empresa movimentou R$ 33,7 bilhões, com demanda superando duas vezes o montante de papéis disponibilizados. A precificação definiu o valor de R$ 42 para cada ação da empresa, superando expectativas iniciais, por conta do forte apetite dos investidores pelo negócio.

Mais de 370 mil pessoas também decidiram colocar uma parte do seu **FGTS nas ações da empresa.** Todos esses investidores pagarão pelas ações nesta terça-feira. A nova composição acionária da empresa ainda não foi divulgada. Fundos como SPX Capital, Truxt Capital e Itaú Asset fizeram aportes relevantes no processo.

A **privatização da Eletrobras**, a maior no país desde a venda da Telebras em 1998, é vista como uma entrega importante da área econômica do governo, sinalizando o compromisso com a agenda de desestatizações.

Mesmo mantendo um discurso de defesa da venda de praticamente todas as empresas públicas, Guedes não conseguira até agora emplacar nenhuma grande desestatização — ele focou na venda de subsidiárias e de participações em empresas via BNDES, que somaram cerca de R$ 250 bilhões até agora.

Até o momento, a primeira e única privatização propriamente dita realizada pelo governo havia sido a da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), estatal federal que administra portos do estado. O leilão foi feito em janeiro e serviu como teste para a aguardada privatização do Porto de Santos (SP), o maior do país, ainda prevista para este ano.

A carteira do chamado Programa de Parcerias de Investimentos (PPI, que reúne as privatizações e concessões do governo) do Ministério da Economia já passou por diversas revisões e cronogramas nos últimos anos, com inclusões e até mesmo retirada de projetos, e reúne atualmente 16 estatais.

Na lista, estão empresas como Correios, Telebras, Dataprev e EBC, mas sem qualquer perspectiva de realização de leilões. A Casa da Moeda, por exemplo, entrou e saiu da lista.

Na área de concessões (quando não há transferência de ativo), o Ministério da Economia pretende leiloar até o final de 2022 um total de 90 projetos, com previsão de contratação de R$ 190 bilhões em investimentos. O mais aguardado, depois da capitalização da Eletrobras, é o da concessão de mais 15 aeroportos, incluindo o de Congonhas, cujo leilão foi marcado para o dia 18 de agosto. Dessa lista

No início do mês, o Conselho do PPI decidiu incluir a Petrobras na lista de estudos para uma possível privatização – o que até então não tinha o apoio de Bolsonaro. Ele também já se manifestou contra a venda do Banco do Brasil e da Caixa Econômica Federal, as principais empresas estatais junto com a Eletrobras. O próprio presidente reconhece, porém, que uma eventual venda da Petrobras demoraria até quatro anos.

Guedes já se mostrou publicamente frustrado com o desempenho do programa de privatizações, depois de ter estimado que a venda de ativos poderia render mais de R$ 1 trilhão para os cofres públicos.

Para mostrar que tem entregado conquistas na área, porém, o governo destaca sempre as vendas de subsidiárias como a BR Distribuidora e de participações minoritárias do BNDES que já chegam a R$ 250 bilhões.

Próximos passos

Com o sucesso da privatização, a União deixará de ser controladora da Eletrobras, reduzindo sua fatia na Eletrobras para algo perto de 35%. Ainda que

tenha maioria, a lei impede que qualquer acionista detenha mais de 10% dos votos, diluindo o controle.

A Eletrobras usará os recursos obtidos para pagar à União um bônus de outorga de R$ 25 bilhões pela renovação de contratos de concessão de 22 usinas hidrelétricas antigas, dentro de um mês. Ainda pagará R$ 5 bilhões para aliviar as tarifas de energia, o que faz com que a privatização tenha potencial de reduzir em cerca de 2,4% os reajustes nas contas de luz neste ano, segundo o Ministério de Minas e Energia.

Para privatizar a elétrica, o governo também precisou criar uma nova estatal, a ENBPar, que nasceu com 94 servidores. Essa companhia fará a gestão da hidrelétrica de Itaipu e das usinas nucleares de Angra dos Reis, que por questões legais não podem ser desestatizadas.

História

A Eletrobras é responsável por metade da rede de transmissão de energia do país e quase um terço da capacidade de geração nacional (número que considera Itaipu e Angra). A empresa chegou a ser alvo de planos de privatização ainda nos anos 1990, durante o governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, que conseguiu vender apenas uma subsidiária, a Gerasul, em 1998.

O projeto da venda da estatal de energia vinha se arrastando há anos e sofreu diversos percalços no caminho. A privatização foi anunciada inicialmente pelo governo Michel Temer, em 2017. Ele chegou a encaminhar um projeto ao Congresso tratando do assunto, que nunca foi votado.

Só no terceiro ano do governo Bolsonaro, ele editou uma medida provisória (MP) com as regras para a venda da empresa. Isso acelerou o processo.

Com o projeto aprovado na Câmara e no Senado, o desafio passou a ser a aprovação da capitalização no Tribunal de Contas da União (TCU).

JORNAL PORTUÁRIO

Governo quer privatizar Porto de Santos em dezembro

Em entrevista exclusiva, novo secretário nacional de Portos listou desafios

14 JUN **2022**

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.

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 (Bolsa 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 predicados 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 meritrocacia 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 desestatiza-ção 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 da 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 do regramento 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 desarranjo que vai demorar ainda alguns meses para ser recomposto.

Sobre a guerra entre Rússia e Ucrânia, o ex-secretário Diogo 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.

portosenavios

Subsídio isolado seria incapaz de tornar Brasil competitivo na navegação

13 Junho 2022

Especialista em Direito Marítimo compara que, para cada 1 milhão de euros investidos na indústria marítima europeia, são criados 1,6 milhão de euros na economia do velho continente.

O Brasil é um país continental com forte predomínio do agronegócio, que carrega um alto poder socioeconômico, justificando os investimentos milionários, financiamentos e políticas públicas voltadas para a agricultura e pecuária, ou seja, para a terra. Essa continentalidade, no entanto, também envolve o mar: são 7,4 mil quilômetros de costa e, sob a jurisdição nacional, 3,5 milhões de quilômetros quadrados de espaço marítimo, segundo dados da Marinha do Brasil.

Mesmo com essa imensidão, que poderia ser mais bem explorada, é consenso de que as atividades de navegação não recebem o mesmo olhar. Há um longo caminho a percorrer nesse sentido, segundo especialistas que participaram do webinar do 8º Fórum de Debate do CTN-RJ "O Mar: Um caminho para o Desenvolvimento Econômico e Social do País", realizado, na última semana, pelo Cluster Tecnológico Naval – Rio de Janeiro.

"A indústria marítima é de alto valor agregado. Se invisto nela, ela devolve para a sociedade, assim como ocorre na União Europeia", comentou a advogada Fabiana Simões Martins, sócia do escritório SMA Advogados, especialista em Direito Marítimo e mestre em Direito Internacional.

Dois entraves podem explicar, em parte, os poucos investimentos em operações marítimas: a má administração e a falta de fiscalização do uso de subsídios, concedidos por governos em diversas esferas, que causam bastante resistência por parte da opinião pública, até porque raramente fica claro quais são seus benefícios para a população, ao contrário da Europa, por exemplo.

"Além do enorme problema social que temos, sempre temos de fazer escolhas orçamentárias, o que torna tudo mais difícil. Contudo, essa situação social não nos priva de facilitar outros ramos da atividade econômica, que retornam menos valor do que retornaria a navegação, caso conseguíssemos efetivamente desenvolvê-la. Então, eu creio que um projeto sério deveria considerar todos os instrumentos/ferramentas de estímulo, não devendo dispensar a análise de nenhuma delas, por conta dos erros do passado", avaliou a advogada, em

entrevista à **Portos e Navios**.

Ela acredita que um formato de subsídio isolado, no entanto, seria incapaz de tornar o Brasil competitivo na navegação. “O estímulo financeiro tem de ser parte de um projeto maior, de médio e longo prazo (5 e 10 anos), que inclua educação marítima, ambiente de crédito facilitado, aquisição e desenvolvimento tecnológico, incentivo fiscal e metas”.

“Tonnage tax”

Para a especialista, do estudo que viu da União Europeia, quando houve a entrada da Grécia no bloco econômico daquele continente (em 1º de janeiro de 1981), o modelo de “tonnage tax” (mecanismo de tributação que pode ser aplicado às companhias de navegação no lugar da tributação ordinária das empresas) seria o mais interessante para o Brasil.

“De acordo com a Oxford Economics na Europa, o impacto da indústria marítima é de 30 bilhões de euros com 516 mil empregos diretos e 1,1 milhão de empregos indiretos. Para cada 1 milhão de euros investidos na indústria marítima europeia são criados 1,6 milhão de euros na economia”.

Conforme a advogada, por ser uma indústria qualificada, os profissionais que nela trabalham também são de alta remuneração e retorno para seus países. “Por isso, para funcionar por aqui, teria de ser investido também em educação marítima e na especialização da nossa mão de obra”.

Fatores históricos

Na visão dela, a falta de investimentos no setor marítimo brasileiro não tem somente uma causa, mas um conjunto de fatores. “Se analisarmos nossa história, os portugueses – dos quais fomos colônia – foram os grandes navegadores, mas após a conquista do Brasil, eles não conseguiram se manter por muito tempo e os espaços conquistados entraram em declínio”.

“Nosso país se desenvolveu até ser o ‘celeiro do mundo’ por possuirmos, naturalmente, as commodities que o mundo precisa. Essa dinâmica é totalmente diferente das vendas de serviços e produtos industrializados. E o transporte marítimo é um serviço, com um mercado competitivo em que seus atores tradicionais mantêm o protagonismo, há séculos. Ou seja, a consequência natural é a não diversidade global desses atores”, comentou Fabiana.

Por essa e outras razões, o Brasil tem muito a aprender com a Europa, especialmente com os gregos. “O que verificamos nos modelos europeus, e especialmente da Grécia, é que essa atividade estratégica e lucrativa recebe bastante investimento, usufruindo de um ambiente de negócios de crédito e taxação diferenciadas. Esse ambiente é que mantém a Grécia como protagonista, até hoje, e dificilmente abrirá espaço para novos atores, sem que ferramentas

semelhantes sejam desenvolvidas".

Competitividade

Ao ser questionada se o Brasil não deveria estruturar melhor, internamente, seu transporte e logística marítimos, antes de pensar em competividade com outros países, que estão bem à frente em relação ao uso do mar, ela disse se tratar de iniciativas paralelas. "Sendo uma atividade de alto investimento e longo prazo de retorno (os navios devem ficar em atividade constante entre 20 e 25 anos), é necessário ter um volume de negócios para manter a atividade sustentável e competir com os atores internacionais, que já atuam nesse setor".

"Não bastasse o Brasil estar fora do mercado global, esse cenário poderia gerar uma fragilidade ao negócio, que ficaria à mercê de um único ambiente. Se ele entra em crise, poderia aniquilar toda a iniciativa. Por outro lado, a partir de investimentos na competitividade global, se por acaso um mercado entrar em crise, a solução seria simplesmente migrar para outro, fora dessa situação (ou que não esteja tanto ou tenha se recuperado mais rápido)".

A mestre em Direito Internacional afirmou que "sempre teremos crises e oportunidades em todo o mundo e quem mais rápido se adapta e se movimenta, mais forte competitivo e sustentável irá se tornar". "Por essa razão, creio que os projetos internos e regionais possam até ser usados como etapas e projeto-piloto, mas não o fim, que deve ser o mercado global".

Educação marítima

Durante o webinar do Cluster/RJ, ela também comentou que "outros países são mais agressivos na hora de buscar novos negócios e novas parcerias na indústria marítima", em comparação ao Brasil. "Primeiramente, nós precisamos do inglês. Pode parecer simples, mas o Índice de Proficiência em Inglês (EPI) mostra que nosso país saiu da 53ª colocação em 2020, para o 60º lugar no ano passado, atrás de nações como Bolívia (41°) e Cuba (43°)", citou Fabiana à **Portos e Navios**.

Para a especialista em Direito Marítimo, "nessa indústria sofisticada em que todas as regras, negociações, contratos e documentos em geral são feitos em inglês, não há como começar a andar sem ter esse recurso de comunicação". "A educação marítima, com compreensão das regras internacionais, é fundamental para se pensar em atuar nesse ambiente tão sofisticado e, ao mesmo tempo, arriscado".

portosenavios

Bamin criará novo corredor logístico de integração e exportação no Brasil

13 Junho 2022

Visando ampliar o comércio exterior de minério de ferro por meio da Bahia, grupo investirá na Mina Pedra de Ferro, em Caetité, e nos projetos de logística integrada do Porto Sul, em Ilhéus, e no trecho 1 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), que ligará Caetité a Ilhéus.

Empresa mineradora brasileira que faz parte do grupo Eurasian Resources Group (ERG), um dos principais produtores mineiros da África, a Bamin está construindo um novo corredor logístico de integração e exportação para o estado da Bahia e, consequentemente, para todo o país. De acordo com a companhia, o 'novo caminho' envolve um dos maiores projetos de infraestrutura em andamento em território nacional, com investimentos previstos para a Mina Pedra de Ferro, no município baiano de Caetité, e para os projetos de logística integrada do trecho 1 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), que ligará as cidades de Caetité a Ilhéus, e do Porto Sul, em Ilhéus. Um estudo da Associação Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) indica que esse trecho tem a possibilidade de transportar 19 milhões de toneladas de cargas regionais.

Em entrevista à **Portos e Navios**, o CEO da Bamni, Eduardo Ledsham, destacou que a FIOL terá capacidade para movimentar 60 milhões de toneladas por ano. A empresa utilizará somente 40% desse potencial, ou seja, outros 60% de sua capacidade total "estarão disponíveis não apenas para outras mineradoras, mas também para outros negócios como o agronegócio, por exemplo, além de todos os demais setores que precisarem escoar seus produtos e receberem insumos, máquinas e implementos agrícolas".

A previsão é que as obras sejam concluídas em 2026. "O Porto Sul – um terminal de águas profundas – poderá receber navios com capacidade de até 220 mil toneladas, podendo movimentar até 42 milhões de toneladas anuais", informou o executivo. "Tanto a Fiol quanto o Porto Sul contribuirão para o crescimento e o desenvolvimento sustentável de toda a região. O estado da Bahia ocupará uma nova e importante dimensão na economia nacional, gerando riquezas, distribuição de renda e elevando a qualidade de vida de sua população", ressaltou Ledsham.

Diálogo com o agro

Para estender seus projetos, a Bamin está ampliando o diálogo com o setor de agronegócio do oeste baiano, até para tomar conhecimento das reais necessidades dos produtores rurais, em torno da produção e da infraestrutura logística para a

movimentação de cargas pela Fiol e Porto Sul.

O primeiro passo foi dado no último dia 2 de junho, com a assinatura de um memorando de entendimento entre a empresa e a Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia (Aiba), a Federação da Agricultura e Pecuária do Estado da Bahia (Faeb) e a Associação Baiana de Produtores de Algodão (Abapa). O ato foi realizado durante a feira Bahia Farm Show, realizada entre os dias 31 de maio e 4 de junho, no município de Luís Eduardo Magalhães (BA).

O vice-presidente da Aiba, Moisés Almeida Schmidt avaliou a importância dessa parceria para o agronegócio regional e nacional. “É um momento importante para o agro, por conta dos números de produção que já temos na região. Hoje, nossa produção passa de seis milhões de toneladas e um consumo de 1,5 milhão de toneladas em fertilizantes. Por isso, estamos estreitando os laços com a Bamin para esses investimentos futuros”, disse no evento.

Para a Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia, a nova solução logística Fiol/Porto Sul dará a competitividade necessária ao agro, com economia de escala e redução de custos. “A Fiol vai aumentar a eficiência do escoamento da produção. Isso significa redução dos custos, ampliação da capacidade de carga e maior agilidade no transporte. Esses fatores beneficiam os produtores rurais e refletem, diretamente, nos investimentos que devem gerar mais emprego e renda para o Oeste da Bahia”, comentou o presidente da Aiba, Odacyl Ranzi, durante a Bahia Farm Show.

Fases do projeto

Os projetos para o novo corredor logístico de integração e exportação para o Estado da Bahia serão divididos em três fases. Uma delas começou em janeiro de 2021, na Mina Pedra de Ferro, no município baiano de Caetité, onde a Bamin produz minério de ferro premium para exportação. Somente no ano passado, a produção girou em torno de 1,07 milhão de toneladas. “Quando a infraestrutura logística com a ferrovia e o Porto Sul estiver pronta, em 2026, a Bamin irá produzir até 26 milhões de toneladas anuais”, informou o CEO da empresa.

De acordo com o executivo, a Fiol foi planejada em três etapas: “A Bamin arrematou, em leilão, o trecho 1 com 537 quilômetros, que vai de Caetité a Ilhéus. Os trechos 2 e 3 continuam sob a administração do governo federal. A Fiol completa terá um total de 1.527 quilômetros, chegando ao Tocantins, onde poderá ser conectada à Ferrovia Norte-Sul. O projeto do Trecho 2 vai de Caetité a Barreiras e o Trecho 3 até o município de Figueirópolis (TO)”.

Ainda segundo Ledsham, “ao assumir a subconcessão do trecho 1 da Fiol, a Bamin retomará e concluirá a obra, que foi iniciada pela Valec Engenharia, empresa pública que atua sob a forma de sociedade por ações e é controlada pela União via Ministério da Infraestrutura”. O contrato da concessão foi assinado em

setembro do ano passado, entre a Bamin e o Minfra. “A fase atual (do projeto Fiol/Porto Sul) é de diligência, para que possamos levantar o histórico completo e o status real da obra em andamento. O plano de execução das obras está sendo desenvolvido, para que elas sejam retomadas em 2023, com conclusão prevista para 2026”.

Orçamento

Para finalizar a ferrovia, o investimento da Bamin será de R$ 3,3 bilhões, sendo R$ 1,6 bilhão aplicado em obras civis e R$ 1,7 bilhão em material rodante, como vagões e locomotivas. A subconcessão tem a duração de 35 anos – cinco para a construção e 30 anos para a operação.

Distante 3,5 quilômetros da costa baiana, o Porto Sul é um projeto que envolverá um investimento de R$ 6 milhões, visando transformá-lo em um terminal offshore. O projeto está na fase de construção das obras de acesso, desde 2021. Em setembro do ano passado, foi inaugurada a ponte sobre o Rio Almada, que conecta a Rodovia BA-001 à futura área industrial do porto e é formada por nove vãos com 26 metros de largura e 234 metros de comprimento em pavimento rígido e seguro à circulação de veículos de grande porte. “Após essa fase de obras de acesso, terá início a construção do porto, em 2023, com previsão de entrega para 2026”, reforçou o CEO da Bamin.

Desafios da exportação de minério de ferro

Na visão de Ledsham, os principais gargalos para a exportação de minério de ferro, como commodity brasileira, de fato envolvem uma logística de transporte que vise à economia de escala. “Daí a importância do projeto integrado da Bamin (mina, ferrovia e porto) com a criação de um corredor de exportação para a Bahia e o Brasil, destinado à mineração e ao agronegócio”.

Até que as obras do Porto Sul e da Fiol sejam concluídas, as exportações de minério de ferro da empresa mineradora estão sendo feitas pelo Terminal Enseada, em Maragogipe (BA). “A partir da Mina Pedra de Ferro, em Caetité, o transporte do minério é feito por rodovia até o Terminal Licínio de Almeida, de onde é transportado por trens da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Após transbordo em Castro Alves, o minério segue por caminhões até o Terminal Enseada”, informou o executivo.

Sustentabilidade ambiental

Em 2021, a Bamin produziu 1,07 milhão de toneladas de minério de ferro e realizou 11 exportações para o mercado consumidor da Europa e da Ásia. “Devido à sua alta qualidade, o minério extraído e beneficiado pela nossa empresa – o DSO 65 – permite a redução de emissões de gás carbônico (CO2) no processo de siderurgia, o que eleva a performance e a sustentabilidade da

indústria. Por ter elevado grau de pureza, o processo de beneficiamento também não demanda o uso de água e requer baixo consumo de energia. Por esse motivo, ele é muito requisitado, sendo classificado na categoria premium", destacou Ledsham.

Ainda conforme a Bamin, "o Porto Sul é uma obra realizada com todos os cuidados necessários com o meio ambiente e a sustentabilidade". "O projeto básico ambiental, aprovado pelo Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), órgão ambiental responsável por esse trabalho, contempla 34 programas e subprogramas socioambientais".

O Porto Sul ocupa 1% da Área de Proteção Ambiental (APA) onde está inserido. O projeto de reflorestamento contempla 313 hectares de Áreas de Proteção Permanente (APPs), priorizando o uso de espécies nativas cultivadas e propagadas em viveiros próprios. De acordo com a mineradora, como compensação/mitigação dos gases de efeito estufa (GEEs), foi criado o Parque Estadual Ponta da Tulha, que ocupa uma área de 1.703 hectares, englobando representativos de todas as fitofisionomias características da Mata Atlântica local.

Mais programas

Entre os programas socioambientais do Porto Sul está o Centro de Tratamento de Animais Silvestres (Cetras), que fica às margens da Rodovia BA-001 e inclui um trabalho especial pelo qual recebe, faz a triagem, identifica e reabilita animais silvestres resgatados no âmbito das obras do terminal portuário.

Na área de capacitação profissional, o Porto Sul mantém o projeto Canteiro Escola, em Ilhéus, que começou em setembro de 2021 e já formou 160 pessoas para atuação em setores da construção civil.

Para garantir o compartilhamento de conhecimento, em dezembro de 2021, foi firmado um acordo de Cooperação Técnico Científica entre a Universidade Estadual de Santa Cruz (Uesc), em Ilhéus, e a Bamin.

De acordo com a mineradora, cerca de mil alunos e professores terão acesso aos projetos socioambientais da empresa e do Porto Sul, nas respectivas unidades e instalações, como berçários de mudas, viveiros de plantas, Centro de Tratamento de Animais Silvestres e vários outros. Ainda serão viabilizadas visitas técnicas dos alunos da Uesc, em aulas práticas que envolvam projetos de graduação, mestrado ou doutorado.

portosenavios

Suape Conecta lança relatório de sustentabilidade GRI-2021

13 Junho 2022

O Complexo Industrial Portuário de Suape lança nesta terça-feira (14) a segunda edição do Suape Conecta. O evento foi idealizado para otimizar o relacionamento com as empresas instaladas no território estratégico da estatal. Também é a oportunidade para apresentar as ações e plataformas corporativas e de sustentabilidade implantadas na região, possibilitando a geração de novos negócios em sintonia com o equilíbrio socioambiental. Durante o encontro, será realizada edição do Projeto Tô na Feira, que promove produtores locais da região de Suape, além do lançamento do Relatório de Sustentabilidade no GRI/2021.

A GRI (sigla em inglês para Global Reporting Initiative) é uma organização internacional independente, fundada em 1997, pioneira na criação de diretrizes que conferissem aos relatórios de sustentabilidade a mesma credibilidade e verificabilidade dos relatórios econômico-financeiros. Atualmente, os padrões GRI são adotados por cerca de 75% das 250 maiores empresas do ranking da Fortune 500, com o objetivo de medir o desempenho nas dimensões econômica, social e ambiental.

“O modelo GRI incorpora a metodologia de referência internacional, de forma a tornar ainda mais transparente a geração de valor das práticas e das ações corporativas e as questões nas quais há possibilidade de evolução. Usando os mesmos indicadores de outros portos de classe mundial, Suape poderá comparar a eficiência de suas operações com empresas brasileiras e estrangeiras. Investidores, colaboradores, fornecedores, agentes reguladores, governo, sociedade e todas as partes interessadas nos dados terão à disposição importante ferramenta de avaliação integrada”, explica o diretor-presidente do complexo industrial portuário, Roberto Gusmão.

“Elaborar o relatório nesse padrão nos permite gerir corretamente os indicadores ambientais, sociais e econômicos. A adoção do GRI revela o compromisso de Suape com a transparência. É uma ferramenta construída com a participação dos atores envolvidos no funcionamento do porto, ouvindo as comunidades impactadas diretamente, buscando se expressar abertamente, para que possamos construir soluções coparticipativas para qualquer problema identificado”, acrescenta o diretor de Planejamento e Gestão, Francisco Martins, que fará a apresentação do relatório aos participantes. O GRI digital é um documento composto por 150 páginas, recheado de fotos, gráficos, tabelas e informações sobre o desempenho da empresa em 2021.

Para Roberto Gusmão, o Suape Conecta é uma oportunidade para estreitar o relacionamento com as empresas após as dificuldades impostas pela pandemia de

covid-19. “Vivemos um momento de retomada econômica. Acredito que o evento trará aproximação maior com os atores envolvidos no desenvolvimento do porto e da região. Há previsão de grandes investimentos para os próximos anos e, em parceria com o Sebrae, vamos dar melhor suporte para as empresas com a chegada de fornecedores locais”, pontua.

Tô na feira

O Complexo de Suape aproveitará a oportunidade para divulgar o Projeto Tô na Feira, iniciativa criada para dar visibilidade às comunidades produtoras do território, divulgando e comercializando seus produtos, entre frutas, hortaliças a artesanato. O Tô na Feira é realizado periodicamente no centro administrativo de Suape. Ao longo do evento, serão exibidos vários vídeos dos projetos socioambientais desenvolvidos nas comunidades do território estratégico, a exemplo do Suape Incentiva, da Estação Compartilhar, entre outros.

portosenavios

Altera&Ocyan assina contrato com a 3R Petroleum para manutenção e operação dos ativos de Papa Terra

13 Junho 2022

A Altera&Ocyan, joint venture entre a Ocyan e a Altera Infrastructure, assinou um novo contrato com a empresa 3R Petroleum para a manutenção e operação das plataformas P-61 e P-63 no campo de Papa-Terra, no Sul da Bacia de Campos (RJ). O contrato tem duração de cinco anos, podendo ser estendido por até cinco anos em múltiplos períodos de um ano.

“Essa é a primeira vez que vamos assumir a operação de ativos de outra empresa, sem a propriedade do bem, ampliando o escopo de serviços que oferecemos ao mercado. A conquista desse novo contrato é o reconhecimento do mercado da alta performance dos serviços realizados pela Altera&Ocyan. O projeto garantirá para a Altera&Ocyan um aumento do nível de atividade no Brasil e ampliará a sinergia de recursos da joint venture, o que trará benefícios para o nosso novo cliente e para as nossas unidades operacionais próprias, o FPSO Cidade de Itajaí e FPSO Pioneiro de Libra. Será uma ótima oportunidade de crescimento para a nossa equipe e nossa empresa.”, celebra Marcelo Nunes, diretor geral da Altera&Ocyan.

A 3R adquiriu o campo Papa-Terra da Petrobras juntamente com dois ativos (P-61 e P-63). O FPSO P-63 possui capacidade instalada para processar até 140 mil

barris/dia de petróleo e 1 milhão de m³ de gás natural e iniciou a produção em 2013.

Já a plataforma P-61, única do tipo Tension Leg Wellhead Platform (TLWP) instalada no país, começou a produção dois anos depois, em 2015. Os poços da P-61 são do tipo completação seca, ou seja, as válvulas de controle do poço ficam na plataforma, em vez de serem instaladas no fundo do mar.

Toda a geração de energia é produzida pela P-63 e fornecida à P-61 que, por sua vez, exporta a sua produção por meio de bombas multifásicas e linhas de transferência de fluidos, sendo que tanto o óleo como o gás produzido são transferidos da P-61 para a P-63, onde então é realizado o processamento em sua própria planta.

"Papa-Terra, ativo em águas profundas da Bacia de Campos, é a maior operação da 3R no Offshore brasileiro. O contrato com a Altera&Ocyan está dentro do nosso modelo de negócios de trazer grandes parceiros estratégicos para coordenar a gestão de alguns processos em nossas operações, neste caso a gestão da Operação e Manutenção das duas plataformas do ativo.", comenta o CEO da 3R Petroleum, Ricardo Savini.

O novo contrato com a 3R está sujeito à aprovação, pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, da ampliação da joint venture entre a Ocyan e a Altera.

Diversificação de clientes

A Altera&Ocyan atua como operadora e afretadora de dois FPSO: o "Cidade de Itajaí", para a australiana Karoon; e o FPSO "Pioneiro de Libra", para o consórcio de Libra. O "Cidade de Itajaí" foi a primeira unidade de produção operada pela joint-venture, iniciada em 2013. Em 2017 foi a vez do "Pioneiro de Libra" iniciar suas operações.

“A Altera e a Ocyan já operam dois projetos de sucesso no Brasil e essa cooperação de longa data agora nos permite expandir ainda mais nossas forças combinadas em um novo e empolgante projeto que criará valor e oportunidades significativos para a indústria e a sociedade”, comenta Jorge Mitidieri, vice-presidente executivo da Ocyan e Conselheiro da Altera&Ocyan.

“Estamos muito empolgados com este novo projeto em um segmento tão crescente e dinâmico de petroleiras independentes no Brasil e estamos muito confiantes de que replicaremos o sucesso e os altos padrões das outras parcerias que Altera e Ocyan mantêm no Brasil”, destaca José Elias, diretor geral da Altera.

portosenavios

Wilson Sons inicia operação de novo rebocador com tecnologia capaz de reduzir emissão de gases de efeito estufa

13 Junho 2022

Com design de casco inovador e hidrodinâmica mais eficiente, embarcação é a primeira da série de seis rebocadores com o padrão IMO TIER III que serão entregues até o final de 2023

A Wilson Sons iniciou, na última semana, a operação do primeiro de uma série de seis novos rebocadores da companhia, que trazem ao Brasil um conceito inovador. Com projeto Damen RSD 2513, a embarcação conta com novo design de casco que permite uma redução estimada de até 14% nas emissões de gases de efeito estufa, em função de uma hidrodinâmica mais eficiente. As duplas quilhas (twin fin) melhoram a navegação e aumentam a capacidade de arrasto durante as manobras, o que garante a redução de consumo de combustível e, consequentemente, de emissões. Além disso, as novas embarcações são as primeiras no país a seguirem o padrão IMO TIER III, que promove a redução das emissões de óxidos de nitrogênio em mais de 75%, contribuindo para a melhora da qualidade do ar nos portos onde operam. Este padrão é exigido em algumas regiões da América do Norte e Europa.

O novo rebocador, batizado com o nome de "WS Centaurus", tem 91 toneladas de tração estática (TBP), o que o torna o rebocador mais potente a operar no Brasil. Além disso, tem notação de classe Escort Tug, é certificado para combate a incêndio (Fi-Fi 1) e possui 25 metros de comprimento e 13 metros de boca.

“A entrega dos novos rebocadores demonstra a relevância da inovação e da sustentabilidade para a Wilson Sons. Nesses mais de 180 anos de trajetória da companhia, buscamos sempre a vanguarda do mercado, por isso nossas embarcações estão trazendo para o Brasil padrões de eficiência energética inéditos no País”, afirma Márcio Castro, diretor executivo da divisão de Rebocadores da Wilson Sons.

Próximas entregas

Construído no estaleiro da Wilson Sons, em Guarujá (SP), com projeto da Damen Shipyards, o "WS Centaurus" irá operar em São Luís do Maranhão, compondo a frota de 11 rebocadores que a companhia mantém na localidade para apoio nas operações de atracação e desatracação dos navios de minério de ferro, no Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, bem como no Porto de Itaqui. O local onde a embarcação irá operar foi decidido em função dos grandes navios que lá atracam, quando todo o potencial de eficiência energética poderá ser aplicado.

Outros dois novos rebocadores serão entregues ainda este ano e os demais entrarão em operação ao longo de 2023.

Estratégia de sustentabilidade

A entrega do primeiro dos seis novos rebocadores faz parte de um conjunto de ações relacionadas à estratégia de sustentabilidade que estão sendo adotadas pela Wilson Sons para contribuir com a economia de baixo carbono. Entre essas iniciativas em prol do meio ambiente, está a Central de Operações de Rebocadores (COR), localizada em Santos (SP). A COR monitora em tempo real a frota de 80 rebocadores distribuídos em toda a costa brasileira, definindo o melhor momento para a movimentação das embarcações, bem como a velocidade ideal das mesmas , sempre visando garantir maior eficiência no consumo de óleo diesel e, consequentemente, a redução de emissão de gases de efeito estufa. No ano passado, a Wilson Sons também se tornou membro do CDP (Carbon Disclosure Project), na busca por alinhamento com as melhores práticas atuais em relação aos avanços para a agenda climática. Para mais informações, confira o primeiro Relatório de Sustentabilidade da Wilson Sons, divulgado recentemente.

portosenavios

Novos aumentos do petróleo à vista

13 Junho 2022

O presidente-executivo do JP Morgan, Jamie Dimon, acredita que os preços do petróleo poderão aumentar para US$ 175 o barril ainda este ano. Jeremy Weir, o presidente da trader de commodities Trafigura, diz que o petróleo poderá ficar “enigmático”.

A consultoria Energy Aspects, que tem clientes que vão de fundos de hedge a companhias estatais de energia, diz que estamos enfrentando “talvez a maior fase de alta dos preços do petróleo em todos os tempos”. O Goldman Sachs acredita que os preços do petróleo estarão “em média” em US$ 140 o barril no terceiro trimestre deste ano.

É tentador classificar esse surto em massa de expectativa de alta como uma conversa de bancos e traders posicionados para um aumento dos preços do petróleo no curto prazo - que já chegaram a US$ 120 o barril.

As grandes companhias de petróleo ocidentais continuam relutantes em investir. Mesmo que elas ignorassem a pressão para se tornarem “verdes”, grandes empreendimentos fora da bacia de xisto dos Estados Unidos levam anos para entrar em operação

Aqueles com boa memória lembram-se do aumento do petróleo para US$ 147 o barril às vésperas da crise financeira, quando o Goldman Sachs estava entre os principais incentivadores de um rali que rapidamente se inverteu quando a economia despencou. O petróleo custava US$ 40 o barril no Natal de 2008 e ainda assim as bonificações recebidas pelos operadores de energia de Wall Street no ano entraram para o folclore do mercado.

Mas embora sempre haja uma saudável pitada de ceticismo quanto às previsões de preços, você só precisa arranhar a superfície do mercado de petróleo para ver que essas previsões de alta estão, desta vez, bem fundamentadas.

A crise energética, que começou com a Rússia reduzindo o fornecimento de gás natural para a Europa antes disso se espalhar para o complexo das commodities depois da invasão da Ucrânia, está longe de terminar. É provável que ela piore antes de melhorar, com graves ramificações para a economia mundial, já abalada pela inflação.

A questão-chave é simples: mal há petróleo suficiente para circular. E com a produção de petróleo da Rússia atingida por sanções e se deparando com um caminho cada vez mais difícil para o mercado, há temores legítimos de que a oferta possa cair muito mais.

A União Europeia (UE) acaba de proibir carregamentos marítimos de petróleo russo, forçando a Rússia a enviar seu petróleo por distâncias cada vez maiores para compradores dispostos a fazer vista grossa para suas ações na Ucrânia. Índia e China compraram cargas com grandes descontos depois que muitos compradores da Europa se auto-sancionaram. Mas à medida que os volumes de petróleo russo deslocado aumentam, há dúvidas sobre a capacidade e disposição das refinarias da Ásia de continuar absorvendo-os.

O grande desafio é a iminente proibição do seguro na União Europeia e Reino Unido para navios que carreguem petróleo russo. Isso efetivamente tiraria a Rússia dos principais mercados de navios-tanque, deixando o país com opções muito reduzidas para o envio de seu petróleo. Os navios petroleiros não só precisam fazer seguro de cargas caras, mas também contra riscos como vazamentos ao estilo do Exxon-Valdez, com custos de limpeza de muitos bilhões de dólares.

Rory Johnston, um estrategista de commodities, afirma que a maior parte dos grandes portos simplesmente não aceitará navios-tanque sem proteção e seguro de indenização - um mercado que o Reino Unido e a UE dominam - e faz uma estimativa conservadora de que a queda na produção russa dobrará para cerca de 20% em relação aos níveis anteriores à invasão da Ucrânia, ou 2 milhões de barris/dia, até o fim do ano.

A produção russa poderá cair muito mais, com a Agência Internacional de Energia (AIE) prevendo uma queda de 3 milhões de barris/dia - o equivalente a quase toda a produção do Kuwait.

Não será fácil substituir esse déficit em potencial. Os governos ocidentais já recorreram a reservas estratégicas, liberando cerca de 1 milhão de barris/dia desde a invasão. Mas isso apenas moderou o aumento dos preços, e não o reverteu, além de não poder continuar indefinidamente.

Os únicos países com capacidade de produção sobressalente significativa são a Arábia Saudita e os Emirados Árabes Unidos, mas a capacidade de produção dos dois não é ilimitada. A produção da Arábia Saudita aproxima-se de 11 milhões de barris/dia, depois que ela concordou em aumentar ligeiramente a produção. Mas adicionar mais 1 milhão de barris/dia empurraria sua produção para um território desconhecido, sobrecarregando seus campos de petróleo se eles precisarem manter a produção lá por mais do que uns poucos meses.

Outros membros da Opep estão lutando para aumentar a produção até mesmo para os níveis pré-pandemia, depois de anos de má administração e investimentos insuficientes. Um possível acordo nuclear dos EUA com o Irã, que poderia liberar mais barris, é incerto. A disparada dos preços dos alimentos poderá causar distúrbios em muitos países produtores de petróleo, ameaçando ainda mais o abastecimento.

As grandes companhias de petróleo ocidentais continuam relutantes em investir. Mesmo que elas ignorassem a pressão para se tornarem “verdes”, grandes empreendimentos fora da bacia de xisto dos EUA levam anos para entrar em operação.

Se a oferta está profundamente perturbada, o equilíbrio do mercado passa a ficar a cargo da demanda. Mas os governos fizeram cortes limitados nos impostos sobre combustíveis para apoiar o consumo, enquanto que a população, frustrada por dois anos de rupturas provocadas pela covid-19, mostra-se disposta a pagar mais pela gasolina nas bombas.

A China está reabrindo sua economia. As pessoas voltaram a andar de avião. A demanda está indo na direção errada. Todos esses fatores apontam para o aumento dos preços do petróleo até um nível que reduza o consumo, provavelmente desencadeando uma desaceleração econômica grande o suficiente para reduzir a demanda. Em outras palavras, uma recessão para muitas economias.

As autoridades poderão encorajar a conservação, desde a redução dos limites de velocidade até o restabelecimento de impostos. Mas as evidências até agora sugerem que elas estão mais felizes tropeçando em desastres do que

incomodando os motoristas. Elas precisam esperar que quando o petróleo ficar barato novamente, os eleitores ainda terão um emprego para onde se dirigir.

portosenavios

Antecipar receita futura do pré-sal cria ilusão fiscal

13 Junho 2022

Governo federal enviou ao Congresso Nacional projeto de lei que, se aprovado, autoriza a venda, por meio de leilões, do excedente de petróleo e gás ao qual a União tem direito

Na semana passada, o governo federal enviou ao Congresso Nacional projeto de lei que, se aprovado, autoriza a venda, por meio de leilões, do excedente de petróleo e gás ao qual a União tem direito nos contratos de exploração de petróleo pelo regime de partilha. A proposta é polêmica, uma vez que, na prática, resultará na antecipação de receitas que só entrariam no caixa do Tesouro Nacional no futuro, à medida que, efetivamente, houvesse excedente de produção em relação ao previsto nos contratos originais.

O Brasil tem dois marcos legais de exploração de petróleo: o regime de concessão e o de partilha. O primeiro estabelece que todo o petróleo encontrado na área leiloada pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) pertence à empresa ou consórcio que venceu o leilão. Neste modelo, a União é remunerada pelo valor da outorga e pela cobrança de participações especiais e royalties ao longo da exploração daquele campo - as PEs e os royalties são pagos também aos Estados e municípios onde estão localizadas as áreas de exploração.

O regime de partilha foi instituído no início da última década. Como a quantidade de petróleo encontrada nos primeiros campos de pré-sal leiloados superou com folga as estimativas, foi estabelecido na lei que instituiu o novo regime que os excedentes descobertos são propriedade da União.

Até o ano passado, os excedentes foram modestos e, por isso, não chamaram a atenção de Brasília. Chama-se óleo-lucro a parte que o governo federal tem direito a receber quando se comprova a ocorrência de excedentes na extração de petróleo e gás natural. Em 2021, o óleo-lucro somou apenas R$ 1,2 bilhão, mas, novas estimativas indicam que possa a chegar a R$ 92,26 bilhões em 2030, o equivalente a 0,9% do PIB.

A estimativa é a de que, em 2030, dois terços da extração de petróleo do Brasil venham do pré-sal. Especialistas calculam que a receita de óleo-lucro contribuirá

para dobrar a receita bruta da União com o setor extrativo mineral até o fim desta década, quando comparada ao período entre 2011 e 2020

Da maneira como o governo Bolsonaro pretende antecipar receitas futuras do óleo-lucro, conforme indica no projeto de lei enviado ao Congresso, essa receita pode somar R$ 332,1 bilhões no período de 2023 a 2030, em valores de 2021, considerando o preço barril do petróleo (Brent) a US$ 65 a partir de 2024. Equivale a 3,8% do PIB de 2021. Este cálculo é do economista Bráulio Borges, pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas (Ibre).

As projeções consideraram as previsões de produção divulgadas pela PPSA, a estatal responsável pela comercialização da parte da União no petróleo e gás produzidos no pré-sal. “Além de haver grau de contingência envolvido, essas receitas começaram a se materializar no ano passado, mas passarão a ganhar mais relevância na segunda metade desta década”, disse Borges ao Valor.

O projeto, segundo justificou o governo, pretende desvincular a arrecadação da destinação estabelecida na lei do pré-sal para gastos com educação e saúde.

O problema é que objetivo do governo pode ir além do aspecto positivo da proposta. Bráulio Borges lembra que ao fim de 2021 a flexibilização no teto de gastos da União envolveu o adiamento da despesa com precatórios. Essa conta, lembra, deve ser paga em 2027. Se houver antecipação de receitas, essa despesa virá de uma só vez e há risco de o governo federal não ter mais o acréscimo de arrecadação que o aumento de produção de petróleo pelo regime de partilha permite projetar.

Manoel Pires, coordenador do Observatório de Política Fiscal do Ibre, aponta que toda antecipação de receita é uma forma de antecipar resultado fiscal ou de antecipar recursos para financiar despesas.

Segundo o Ministério da Economia, a cessão de direitos da União só poderá se concretizar “se houver anuência do consórcio operador do respectivo contrato”. O objetivo da regra é “garantir o respeito aos contratos de partilha e a segurança jurídica da transação”.

A pasta ainda esclarece que as receitas obtidas “não estarão vinculadas ao Fundo Social”. “Essa medida é importante porque, caso mantida essa vinculação, haveria ineficiência na gestão fiscal”, diz o ministério, afirmando que, “dado o volume de recursos esperados, eles não teriam contrapartida de previsão de despesas no Orçamento”. “Porém, não haverá qualquer prejuízo à execução das políticas públicas abrangidas pelo Fundo Social, uma vez que os recursos serão alocados normalmente no Orçamento público conforme as prioridades definidas pelo Congresso Nacional”, diz o ministério.

portosenavios

Marinha assina contrato para construção do navio polar

13 Junho 2022

NApAnt será construído pelo estaleiro Jurong Aracruz, controlado pelo grupo SembCorp, de Cingapura, vencedor da concorrência concluída em 2021.

A Marinha do Brasil assinou, na tarde desta segunda-feira (13), o contrato para a construção do navio de apoio Antártico. O NApAnt será construído no Estaleiro Jurong Aracruz (EJA), no Espírito Santo, cujo grupo controlador (SembCorp Marine, de Cingapura) venceu a concorrência concluída pela força naval em 2021. O contrato foi firmado entre a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) e a Polar 1 Construção Naval SPE Ltda. – Sociedade de Propósito Específico (SPE) constituída pelo estaleiro construtor e pela SembCorp Marine Specialised Shipbuilding (SMSS). A cerimônia foi realizada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

A força naval informou que a Emgepron foi capitalizada em aproximadamente R$ 740 milhões para a obtenção do NApAnt. O investimento abrange a compra de equipamentos e sistemas científicos, planos de gestão do ciclo de vida e apoio logístico ao Programa Antártico Brasileiro (Proantar). O escopo de engenharia, aquisição e construção será conduzido pelo EJA, com a transferência de conhecimento e experiência da SMSS na construção de embarcação semelhante, em Cingapura.

A previsão é que o Proantar receba a embarcação até 2025. O navio para apoio às operações na Antártica terá 93,9 metros de comprimento, 18,5 metros de largura, calado de seis metros e autonomia para 70 dias. Com propulsão diesel-elétrica, o navio terá uma tripulação de 95 pessoas, incluindo 26 pesquisadores. A Marinha estima a geração de 500 a 600 empregos diretos e 6 mil indiretos durante a construção, estimulando a indústria naval brasileira e a base tecnológica nacional.

A Marinha destacou que seu navio polar será capaz de operar no verão e outono no continente Antártico, com capacidade de navegar tanto na formação de gelo mais recente, quanto nas placas mais antigas, que possuem maior resistência. Para garantir a capacidade para navegar em campos de gelo, a embarcação terá casco em formato específico e reforçado, principalmente na proa, o que permitirá abrir caminho e quebrar as placas de gelo, utilizando o próprio peso do navio e, por vezes, o turbilhonamento provocado por seus propulsores.

A Marinha destacou que o NApAnt desenvolverá as mesmas missões que o navio de apoio oceanográfico Ary Rongel, que será substituído por ele, mas com capacidades aprimoradas em função da experiência no Proantar e dos requisitos de apoio à nova Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF). O navio ajudará

em pesquisas científicas na região, mantendo o status do Brasil como membro consultivo do Tratado da Antártica. “Como membro signatário do Tratado, o país passou a ter direito a voto e participação nos fóruns de decisão sobre os destinos do continente austral, assumindo compromissos internacionais em regime de cooperação afetos à preservação da liberdade de exploração científica naquela região”, explicou o diretor-geral de material da Marinha, almirante de esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes.

Conteúdo local

Também nesta segunda-feira, a Emgepron celebrou com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) um acordo de cooperação técnica (ACT). Conforme noticiado pela Portos e Navios na última semana, o banco de fomento fará a análise e certificação do conteúdo local dos equipamentos que serão utilizados na construção do NApAnt, a exemplo do que foi firmado para o projeto das fragatas classe Tamandaré. O BNDES participou da fase de seleção do NApAnt, verificando o índice mínimo de conteúdo nacional exigido (47,68%).

Até 2025, o acompanhamento para comprovação do conteúdo local das máquinas, componentes e insumos utilizados será feito por meio do portal CFI (Credenciamento Finame) do sistema BNDES, conforme critérios e requisitos específicos elaborados em conjunto pelo banco e a empresa. O BNDES acredita que o acordo, com duração de quatro anos, permitirá a troca de conhecimentos sobre a metodologia de aferição de conteúdo local, além da obtenção de expertise adicional no setor naval, que poderá ser utilizada para futuros credenciamentos no CFI. O BNDES prevê ainda a possibilidade de fomento à cadeia de fornecedores envolvida, financiando a compra de máquinas e equipamentos a fim de melhor atender às demandas do projeto. Segundo o banco, a iniciativa poderá servir de piloto para futuras apurações de conteúdo local em grandes projetos.

O diretor-presidente da Emgepron, Edesio Teixeira Lima Junior, disse que a parceria com o BNDES fará com que a indústria naval brasileira ingresse num grupo restrito de países capazes de construir navios com capacidade de operar nas gélidas regiões polares. O diretor de operações do BNDES, Ricardo de Barros, acrescentou que esse acordo estimulará a inovação e agregação de valor aos bens de capital produzidos pelas empresas nacionais do setor naval, contribuindo para o aumento da competitividade dessa indústria.

portosenavios

Análise da transferência de controle da Log-In avança no Cade

13 Junho 2022

Órgão antitruste emitiu certidão após prazo regimental de 15 dias sem contestação do despacho que aprovou operação de compra de ações realizada pela subsidiária da MSC.

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) emitiu, nesta segunda-feira (13), a certidão de trânsito em julgado do despacho da Superintendência Geral (SG) do órgão antitruste que aprovou a oferta pública voluntária para aquisição (OPA) do controle da Log-In Logística Intermodal realizada pela SAS Shipping Agencies Services Sàrl, subsidiária do grupo MSC.

Em comunicado, o diretor financeiro e de relações com investidores da Log-In, Pascoal Cunha Gomes, informou que não houve recursos de terceiros ou manifestação de membros do tribunal do Cade em no prazo regimental de 15 dias desta etapa, que é contado a partir da publicação no Diário Oficial da União do despacho da SG/Cade. A companhia acrescentou que manterá acionistas e o mercado em geral informados sobre as próximas etapas do processo.

No primeiro trimestre deste ano, a Log-In registrou recorde histórico, pelo quarto trimestre consecutivo, atingindo R$ 388,4 milhões — aumento de 30,9% em comparação ao mesmo período de 2021. De acordo com a companhia, a alta do receita operacional líquida no período foi determinada, principalmente, pelo aumento da receita da navegação, do melhor mix de cargas, aumento nas receitas do trade Mercosul e das movimentações de feeder.

Outros fatores destacados pela empresa de soluções logísticas foram a entrada de novos clientes, a captação de produtos com maior rentabilidade e crescimento do volume de carga geral do TVV, entre os quais: produtos siderúrgicos, granéis e granito, compensando a redução de movimentação de contêineres, decorrente da retração de mercado. A companhia apresentou o maior lucro para o primeiro trimestre desde o início da operação: R$ 60,3 milhões.

A Log-In possui uma frota própria de sete porta-contêineres, com capacidade total de 18.050 TEUs, que oferecem serviços de navegação com rotas regulares, integrando portos brasileiros à Argentina e ao Paraguai. Recentemente, a companhia anunciou a aquisição de dois novos navios que estão em construção em um estaleiro chinês. A Log-In também administra e opera o Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), localizado no Porto de Vitória (ES), além de dois terminais intermodais, um em Itajaí (SC) e outro no Guarujá (SP) com operações

dedicadas. A companhia também investiu na aquisição da Tecmar Transportes, com objetivo de ampliar a integração dos serviços nos trechos rodoviários.

Privatização do Porto de Santos tem R$ 18,5 bilhões previstos em investimento pelo Minfra e leilão deverá ser o 2.º maior, atrás somente da Eletrobras

13 de junho de 2022 às 22:44

O Minfra está com grandes expectativas para a privatização do Porto de Santos, que será a segunda maior do Governo Bolsonaro, atrás apenas da Eletrobras, e contará com investimentos de R$ 18,5 bilhões para a infraestrutura futura após a finalização do leilão.

Com um grande crescimento na movimentação do Porto de Santos nos últimos anos, o cenário portuário atual para esta segunda-feira, (13/06), se prepara para a privatização do complexo e para um leilão de grandes proporções no futuro. Isso, pois, o Ministério da Infraestrutura (Minfra), está prevendo que essa seja a **segunda maior** privatização do governo Bolsonaro, ficando atrás apenas da desestatização da Eletrobras.

Minfra está com fortes expectativas para leilão de privatização do Porto de Santos e espera o 2.º maior do Governo Bolsonaro, atrás apenas da Eletrobras

Até o fim de 2022 o setor portuário nacional irá assistir à 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. Para este leilão de concessão da autoridade portuária para a iniciativa privada, o Minfra está com **grandes expectativas**, com projeções de que o processo fique atrás apenas da Eletrobras no tamanho dos investimentos que serão arrecadados na desestatização.

A estratégia atual do Minfra, com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), é arrecadar os investimentos necessários para melhorias na infraestrutura do local, visto que o governo não está conseguindo suprir a necessidade com o forte crescimento atual do complexo.

Dessa forma, o leilão de privatização do Porto de Santos contará com um contrato que prevê o investimento total de R$ 18,5 bilhões pela empresa que

vencer o processo, para garantir as melhorias necessárias para a expansão do complexo portuário.

O Governo Federal já apresentou a proposta a diversos países como os Estados Unidos, Itália, França e Emirados Árabes e está esperando a segunda maior privatização da gestão Bolsonaro, ficando atrás apenas da Eletrobras. Assim, Rafael Furtado, secretário substituto de fomento, planejamento e parcerias do Minfra, comentou sobre a importância do leilão de privatização e destacou: “É um momento único para o transporte portuário. Daremos um passo novo e com segurança para promover os portos, com participação do setor privado, que garantirá a expansão logística nacional”.

Leilão de privatização irá arrecadar R$ 18,5 bilhões em investimentos para garantir obras de infraestrutura pelos próximos 35 anos no local

O prazo de concessão do Porto de Santos, assim como o da Eletrobras, se estende por décadas com previsão para finalização em 35 anos, sem possibilidade de prorrogação.

Dessa forma, a empresa vencedora do leilão será responsável por um investimento de R$ 18,5 bilhões ao longo dessas três décadas e meia em obras necessárias para garantir uma expansão com segurança, eficiência operacional e qualidade logística para a movimentação de cargas no maior porto da América Latina.

Dentre esse investimento bilionário previsto pelo Minfra para os próximos anos, R$ 14,1 bilhões serão aplicados em manutenções durante os 35 anos da concessão, enquanto outra parcela de R$ 3 bilhões está reservada para a construção de um canal submerso para ligar Santos e Guarujá.

Por fim, o restante de R$ 1,4 bilhão deve ser injetado em obras como novos acessos rodoviários, modernização portuária e aprofundamento do canal de Santos, para a melhoria no transporte das mercadorias no local.

Agora, o Minfra continua junto ao Governo Federal e à Antaq acelerando o processo de concessão à iniciativa privada do Porto de Santos e espera finalizar leilão até o fim do ano, para conseguir uma privatização que ficará atrás apenas da Eletrobras, vendida por quase R$ 100 bilhões.

CNN BRASIL

Combustível de navios tem alta de 100% no preço em cinco meses, diz Petrobras

Custos para navios têm salto de 45% nas operações de frete no país; segundo a Petrobrás, os preços do combustível estão alinhados aos dos principais portos do mundo e têm sido impactados pelos valores do petróleo tipo Brent

13/06/2022 às 10:40

A tonelada do bunker, combustível que abastece navios, está sendo comercializada a US$ 1.200. Em janeiro deste ano, o preço na bomba estava na casa dos US$ 600, um reajuste de 100% em cinco meses, segundo dados da Petrobras.

Em 2022, de acordo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o Brasil transportou 187 milhões de toneladas em produtos da indústria e alimentação em embarcações para o exterior e 50 milhões de toneladas em navegações dentro do país.

Segundo a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), que representa as empresas de transporte marítimo em território nacional, os gastos com combustíveis representam 60% das operações. A alta tem refletido um aumento de pelo menos 45% dos custos do setor.

Segundo a ABAC, para encher o tanque de um navio, são necessárias sete mil toneladas de combustível. Ou seja, mais de R$ 7 milhões.

A oscilação de preços tem efeito imediato sobre o negócio de fretes.
Diferente dos outros combustíveis, os valores acompanham as variações do mercado internacional em tempo real.

“O combustível é cotado em dólar, e não obedece à polícia de paridades, como acontece com o diesel, querosene… Então, muda quase que diariamente de acordo com o mercado internacional”. Comentou Luis Resano, diretor executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC).

Segundo a Petrobrás, “os preços do bunker no Brasil estão alinhados com os preços do mesmo produto nos principais portos do mundo e estes têm sido impactados pela alta na cotação do Brent”.

Para o professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Diego Malagueta, doutor em planejamento energético, a alta tem relação direta

com o fechamento do porto de Xangai, na China, medida adotada para controle da Covid-19 no país.

“Houve um gargalo causado pelo lockdown. A logística marítima de todo o mundo foi impactada. Com os navios parados, a demanda por bunker diminuiu e sobrou combustível. Para equilibrar, a produção foi reduzida.

Mas, agora, com a retomada da navegação, a demanda explodiu e a quantidade de combustível não correspondeu à demanda”, explicou o professor.

Atualmente, são os contratantes dos fretes que arcam com as altas dos preços. Quando o valor da bomba extrapola a previsão de contrato, o excedente volta ao contratante.

“Nosso abastecimento é feito na bacia de Santos. Quando o valor da bomba supera o previsto em contrato, temos que repassá-lo ao contratante. E este repasse acaba chegando também ao produto transportado. No fim das contas, quem paga é o consumidor final”, explica o diretor executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC).

Além da alta de combustível, o setor de transporte de embarcações no Brasil também teve que driblar a perda de um considerável mercado.

O transporte entre Brasil, Argentina e Uruguai despencou em 67% desde o fim do convênio entre os países, adotado pelo Governo Federal, em outubro (2021).

“A comercialização com estes países representava cerca de 25% do nosso transporte. Mas já vínhamos nos preparando para este momento. No entanto, conseguimos novos mercados e fechamos o 1º trimestre com aumento de 3,8% nas operações”, explica o diretor da ABAC.

Apesar da redução de cargas apontada pela ABAC, o Governo Federal informou à **CNN**, que o fim do acordo colaborou para aumento de transporte de cargas entre o Brasil e outros países, devido à entrada de empresas estrangeiras, que passaram a operar na rota.

O volume de encomendas cresceu 20,9% nos últimos sete meses, com 9,5 milhões de toneladas transportadas. Mas a alta dos combustíveis ainda é a principal preocupação da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem. Para Luis Resano, os sucessivos reajustes pressionam a inflação e todo o setor produtivo.

“O mundo precisa caminhar para novas soluções. Aqui no Brasil, temos investido em estudos que nos ajudem a otimizar nossa capacidade.

Conseguimos desenvolver uma tinta para o casco do navio que gera uma economia de 5% do combustível", destaca o diretor da ABAC.

CNN BRASIL

Mudança na base de cálculo reduz custos de importação pelos portos no Brasil

Especialista aponta que exclusão de movimentação de carga em portos de alíquota vai gerar redução média de cobrança de 1,5 ponto percentual

13/06/2022 às 14:43

A retirada dos custos dos serviços de movimentação de cargas em portos (capatazia) da base de cálculo do imposto de importação vai gerar uma economia de pelo menos R$ 307,6 milhões até o fim do ano. O cálculo é do Ministério da Economia.

A medida já está em vigor desde quarta-feira (8), quando foi sancionada pelo presidente Jair Bolsonaro (PL) e publicada no Diário Oficial da União (DOU). Para a 2023, primeiro ano completo em que valerá, a projeção é de uma economia de R$ 685,6 milhões.

A taxa de capatazia não foi extinta: será cobrada, mas não incidirá sobre o cálculo alfandegário, como explica Ennio Crispino, presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Máquinas e Equipamentos Industriais (Abimei), um dos setores que serão beneficiados.

"Ela ainda continua existindo e será cobrado do importador, só deixou de fazer parte da base de cálculo e será cobrado à parte. Ela remunera os custos portuários e de movimentação das cargas, que precisa ser coberto", aponta.

Professor da Escola de Administração de Empresas de São Paulo, da Fundação Getúlio Vargas (FGV Eaesp), Pierre Souza entende que a redução média na cobrança será de 1,5 ponto percentual, passando de uma base média de 11,5% para 10%.

"Todos os importadores é que tendem a se beneficiar com isso, porque é um custo que está diminuindo na importação, porque é o imposto de cotação que é pago pelo importador. Agora na base de cálculo está

diminuindo. Então, terá uma diminuição na taxa sobre o produto importado", avalia Souza.

Entre os países que integram o Mercosul, o Brasil é o único que ainda calculava a cobrança da capatazia sobre o cálculo alfandegário. Para Ennio Crispino, a medida gerará impacto de preços para os consumidores.

"Isso significa, lá no elo final da cadeia, quando o importador coloca a margem de comercialização do produto, como a base de cálculo é menor, deverá significar um custo final menor. E, consequentemente o importador ou quem vai distribuir o produto poderá praticar um preço inferior ao consumidor final", conclui o presidente da Abimei.

ESTADÃO

Balança comercial tem superávit de US$ 4,9 bilhões em maio, o menor para o mês em 3 anos

Saldo é resultado de exportações que somaram US$ 29,6 bilhões em maio menos importações, que totalizaram US$ 24,7 bilhões no mês

13 de junho de 2022 | 18h21

A **balança comercial** brasileira registrou superávit de US$ 4,9 bilhões em maio. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira, 13, pela **Secretaria de Comércio Exterior** do **Ministério da Economia**. Trata-se do menor resultado positivo para o mês de maio desde 2019, ou seja, em três anos.

O saldo é resultado de exportações que somaram US$ 29,6 bilhões em maio (+8% na comparação com maio de 2021) menos **importações**, que totalizaram US$ 24,7 bilhões no mês (+35,5%).

O superávit em maio ficou 44,7% menor do que o registrado no mesmo mês de 2021, quando alcançou US$ 8,5 bilhões. No mês passado, a corrente de comércio (soma das exportações e importações) avançou 18,3% e totalizou US$ 54,4 bilhões.

De janeiro a maio, a balança comercial acumula superávit de US$ 25,1 bilhões. O valor é 6,4% menor do que o registrado no mesmo período do ano passado. Houve um aumento de 20,3% nas **exportações** e de 29% nas importações do período.

Em maio, na comparação pela média diária de **exportações**, houve crescimento de 0,2% em Agropecuária, queda de 4,5% em Indústria Extrativa e alta 19,4% em produtos da Indústria de Transformação.

Já nas importações, houve crescimento de 14,5% em Agropecuária, alta de 74,8% em Indústria Extrativa e expansão de 32% em produtos da Indústria de Transformação.

FOLHA DE S.PAULO

Agrícolas favorecem balança, mas gasto com fertilizante sobe 178%

Principais produtos do agronegócio brasileiro renderam US$ 46,9 bilhões neste ano

13.jun.2022 às 23h15

Os preços elevados das commodities mantêm o saldo da balança comercial aquecido. Embora o ritmo das exportações, em volume, tenha diminuído neste ano, as receitas continuam atingindo recordes.

Os dez principais produtos do agronegócio brasileiro renderam US$ 46,9 bilhões nos cinco primeiros meses deste ano, um volume bem superior aos US$ 36,8 bilhões de igual período de 2021.

Efeitos climáticos sobre lavouras, retenção de produtos por diversos países nestes tempos de guerra e oferta menor de alimentos trouxeram ao mercado externo de commodities efeitos não vistos antes. Os preços dispararam, elevaram as taxas de inflação pelo mundo e devem colocar acima de 300 milhões de pessoas em estado de fome aguda, segundo a ONU.

A soja, líder nacional na balança comercial, teve uma queda de 15 milhões de toneladas exportadas em maio do ano passado, para 10,6 milhões no mesmo mês deste ano. Apesar do recuo, as receitas do mês somaram US$ 6,6 bilhões e ficaram no mesmo patamar das de 2021. O preço médio da soja teve valorização de 38% no período, subindo para US$ 617 por tonelada.

Com base nessa evolução de preços, a Abiove (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais) reajustou o total de receitas do complexo soja (grãos, farelo e óleo) para US$ 58 bilhões neste ano, bem acima dos US$ 48 bilhões de 2021.

Esse aumento de receita ocorre mesmo com a previsão de redução das exportações da oleaginosa para 77 milhões de toneladas. Em 2021, foram 86 milhões.

À exceção da carne suína, as demais commodities vêm registrando boa valorização neste ano. Os preços do café lideram, com aumento de 80%, na comparação de maio deste ano com igual período de 2021.

O Brasil, o principal fornecedor mundial, tem uma produção inferior ao que se esperava, devido aos efeitos das geadas ocorridas no ano passado. Mesmo com ritmo menor das exportações, as receitas do setor deste ano já superam em 54% as de janeiro a maio do ano passado.

As carnes bovina e de frango também mostram bom desempenho. A demanda continua aquecida, e os preços internacionais se mantêm elevados. As três proteínas "in natura" (bovino, suíno e frango) somam US$ 8,8 bilhões neste ano.
A Secex (Secretaria de Comércio Exterior) registra alta de 31% no valor médio da tonelada de carne bovina, que subiu para US$ 6.455 no mês passado. A evolução da carne de frango no mercado internacional foi ainda maior, atingindo 35% no período. A tonelada da proteína foi para US$ 2.100.

A carne suína destoa das demais. Recomposição parcial do rebanho de suínos da China e lockdown no país asiático, devido à Covid-19, diminuíram o apetite chinês no mercado internacional, interferindo nos preços. Após exportar acima de US$ 1 bilhão nos cinco primeiros meses de 2021, o Brasil conseguiu apenas US$ 835 milhões neste. O volume exportado caiu 7% no acumulado do ano.

Uma das surpresas da balança do agronegócio foram as vendas externas de trigo. Apesar da tradicional dependência, o país aproveitou os preços externos e colocou 2,45 milhões de toneladas de trigo no exterior, 332% a mais do que no ano passado.

O Brasil pôs um bom volume do cereal em 14 países de diversos continentes. A Arábia Saudita foi a líder nas importações, comprando 505 mil toneladas.

Indonésia, Vietnã, Paquistão, Marrocos, Angola e Israel também estiveram nessa lista.

O algodão foi beneficiado pela alta do petróleo. A elevação dos preços da fibra sintética fez o produto subir 33%. Mesmo com exportações 24% inferiores neste ano, as receitas se mantiveram próximas das de maio de 2021.

O cenário internacional, que provocou alta nos preços das commodities agropecuárias, trouxe também pesados custos para os produtores brasileiros, principalmente na compra de insumos.

As dificuldades na obtenção de fertilizantes fizeram os importadores brasileiros acelerar as compras. No mês passado, o país importou 4,1 milhões de toneladas, um recorde para os meses de maio e 57% a mais do que em 2021. Normalmente, esse é um volume adquirido apenas no segundo semestre.

A disparada dos preços dos fertilizantes, devido à pandemia, à redução de produção, a dificuldades no transporte marítimo e à invasão da Ucrânia pela Rússia, fez o Brasil gastar US$ 9,6 bilhões com esses produtos nos cinco primeiros meses do ano. Esse valor supera em 178% o de janeiro a maio do ano passado. Foram adquiridos 15,2 milhões de toneladas.

Pesam também no bolso dos produtores os gastos com os defensivos agrícolas. Nesse caso, além dos preços, houve alta de 70% no volume importado, que atingiu 188 mil toneladas, segundo a Secex. Com isso, os gastos subiram para US$ 1,8 bilhão, 94% a mais.

FOLHA DE S.PAULO

Partido Republicanos questiona marco regulatório de zonas de exportação

Medida foi criada em meio à crise do oxigênio em Manaus no ano passado
13.jun.2022 às 18h58

O partido Republicanos foi ao STF (Supremo Tribunal Federal) questionar a validade do novo marco regulatório das ZPEs (Zonas de Processamento de Exportação).

O partido aborda o tratamento dado às empresas na zona de exportação, que possuem tratamento tributário diferenciado, mas precisam ter suas atividades voltadas ao comércio internacional.

Na ação, afirma que a medida provisória instituída no ano passado em meio à crise do oxigênio em Manaus tinha a finalidade de possibilitar que as empresas de oxigênio medicinal localizadas em ZPEs pudessem direcionar sua produção para o mercado interno, sem perder o tratamento diferenciado, como resposta à crise de saúde pública da pandemia.

Diz também que as emendas parlamentares afastaram a lei desse escopo inicial, permitindo que qualquer empresa submetida ao marco legal das ZPEs pudesse vender toda a sua produção ao mercado interno.

Ainda segundo o partido, o tema não teve as análises adequadas, com a realização de consultas e discussões prévias à promulgação de uma lei.

"A legislação impugnada é manifestamente inconstitucional, sob todas as óticas, gerando um cenário de benefícios fiscais nas ZPEs nocivo à livre concorrência e as diferentes regiões do Brasil, privilegiando poucos em detrimento da maioria do mercado", diz Bruno Calfat, sócio do Bruno Calfat Advogados, que representa o partido Republicanos, autor da ação direta de inconstitucionalidade.

CORREIO BRAZILIENSE

Auditores Fiscais da Receita farão atos em 10 cidades nesta terça (14/6)

Categoria realiza atos contra o PLP 17/2022 e o descaso e desvalorização do órgão

13/06/2022 23:14

Auditores fiscais da Receita Federal vão realizar, nesta terça-feira (14/6), uma série de atos em frente às superintendências da Receita Federal das dez regiões fiscais do país. As ações estão sendo organizadas pelo Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco Nacional).

Segundo a entidade, a categoria está mobilizada contra o descaso e a desvalorização do órgão e da carreira de auditor fiscal, além de contra o Projeto de Lei Complementar (PLP) 17/2022, que trata dos direitos e deveres do contribuinte e tramita em regime de urgência.

O Sindifisco Nacional classifica o projeto como "Código de Defesa do Sonegador", e defende que o texto traz artigos que impedem ou dificultam a fiscalização de grandes empresas que tenham acesso a estruturas para a prática de "planejamento tributário abusivo", empresas de fachada, ou estabelecidas em locais perigosos, "dominados por milícias ou quadrilhas, por exemplo".

"Os atos vão ocorrer nas dez cidades que sediam nossas superintendências. Não podemos nos calar frente aos constantes e graves ataques contra a administração tributária e a atuação dos auditores fiscais. Se o PLP 17 passar, sonegadores, fraudadores, contrabandistas, milícias e quadrilhas estarão livres para fazerem o que quiserem", afirma o presidente do Sindifisco Nacional, Isac Falcão. "E quando eles não pagarem seus tributos, visto que a Receita Federal estará impedida por lei de fiscalizá-los, alguém vai ter que pagar essa conta e serão os verdadeiros contribuintes, os assalariados, os consumidores. É escandaloso o silêncio da Receita Federal em relação a esse projeto", completa.

Os auditores fiscais se mobilizam desde dezembro do ano passado sobre a perda de metade do orçamento previsto para a Receita Federal em 2022, a diminuição em 40% de seu efeito, além da ausência de regulamentação da Lei 13.464 de 2017, que estabelece um programa de eficiência institucional.

Em Brasília, o ato ocorre às 15h em frente à Superintendência da Receita Federal da 1ª Região Fiscal, no Setor de Autarquias Sul. Os atos também acontecem em Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre.

g1

Navio Omicron colide em berço de atracação e assusta passageiros no Porto de Santos; VÍDEO

Acidente ocorreu na tarde desta segunda-feira (13), na margem direita do cais santista.

13/06/2022 17h59

Um navio cargueiro de nome Omicron Nikos, de bandeira da liberiana, colidiu por volta das 12h15 desta segunda-feira (13) contra um berço de atracação do armazém 16, da empresa Rumo, no Porto de Santos, no litoral de São Paulo. A Santos Port Authorithy (SPA), que administra o complexo portuário, informa que ninguém ficou ferido e que a embarcação está carregada com 71 toneladas de açúcar.

O acidente foi gravado por passageiros que estavam em uma catraia, que faz travessia entre Santos e Vicente de Carvalho, distrito de Guarujá, também no litoral paulista.

A SPA, que administra o Porto de Santos, informou, em nota, ter acionado o Plano de Emergência para avaliação de danos ambientais, que verificou não haver sinais de óleo no mar ou qualquer tipo de vazamento oriundo da colisão. A Rumo também informou ter enviado equipes para a prestação de "todo o suporte" no atendimento à ocorrência.

A Marinha do Brasil informou ter tomado conhecimento do acidente, causado durante uma manobra de desatracação [da embarcação], nesta segunda-feira (13). Em nota, o órgão acrescenta que "o competente Inquérito Administrativo será instaurado para apurar as causas e possíveis responsáveis" pelo ocorrido.

A SPA disse ainda que o navio segue atracado no mesmo local, aguardando, por determinação da Marinha, inspeção da classificadora para saber se poderá seguir ou não seu destino. "O incidente não provocou qualquer reflexo nas demais operações portuárias ou na navegação, que seguem normalmente", informa a SPA, em nota.

De acordo com o site Marine Traffic, a embarcação da Liberia, na África, é graneleira, e chegou ao Porto de Santos vinda do Vietnã. Ela foi construída em 2003.

PARANÁ
GOVERNO DO ESTADO

Nos cinco primeiros meses, portos do Paraná têm alta de 14% na descarga de fertilizantes

De janeiro a maio de 2022 foram movimentadas 4.791.982 toneladas do produto pelos portos paranaenses, contra 4.192.659 toneladas no mesmo período de 2021. Neste ano, o pico das importações aconteceu em fevereiro.
13/06/2022 - 10:30

A movimentação de fertilizantes pelos portos do Paraná registrou alta de 14% entre janeiro e maio de 2022. A importação do produto já mostrava tendência de crescimento desde o ano passado, mas, com a guerra entre Rússia e Ucrânia, o desembarque segue instável, acompanhando o preço e a demanda do campo.

Ao todo, nos cinco primeiros meses do ano, foram descarregadas 4.791.982 toneladas de adubos, contra 4.192.659 toneladas no mesmo período de 2021. O ritmo desse crescimento, entretanto, não foi uniforme.

Em 2022, o pico das importações aconteceu em fevereiro. Com o início do conflito, os portos paranaenses receberam 1.338.633 toneladas de fertilizantes. Quase 48% mais do desembarcado em janeiro.

Nos dois meses seguintes, os volumes recuaram. Em março foram 879.908 toneladas recebidas, valor 34% menor na comparação com fevereiro deste ano, mas ainda 15% maior que o recebido no mesmo mês de 2021.

Em abril, nova queda: foram 597.327 toneladas recebidas, 32% menos que o mês anterior. Pela primeira vez no ano, o valor mensal ficou abaixo também do registrado em 2021: queda de 28% na comparação com as 829.475 toneladas importadas em abril do ano passado.

Agora, os números de maio mostram que as importações voltaram a subir: 88% na comparação com o último mês. Com 1.125.585 toneladas movimentadas, a alta também aparece na comparação com o mesmo mês de 2021, quando foram 916.924 toneladas (+23%).

Segundo o diretor-presidente da empresa pública que administra os terminais paranaenses, Luiz Fernando Garcia da Silva, o movimento segue a variação de preços e o medo da falta de insumos por parte dos produtores. “Quando a guerra começou, havia muita insegurança sobre os impactos no mercado. Muita gente optou por antecipar as compras, garantir a entrega do produto e armazenar”, explica.

“Com o avanço do conflito, os preços subiram e a capacidade de armazenamento foi chegando ao limite. Não tivemos falta dos produtos, nem fila de espera dos navios. A operação foi afetada, mas a cadeia logística envolve os fatores nas duas pontas”, acrescenta Garcia.

Em Paranaguá, principal porto de entrada do fertilizante que chega ao Brasil, os armazéns privados têm trabalhado com a capacidade máxima de 3,5 milhões de toneladas armazenadas. “Ainda não é possível dizer se a demanda seguirá crescendo, ou voltará a cair. A oferta está normalizada, depende mais dos preços, que são negociados entre os importadores e agricultores”, diz Garcia.

Segundo ele, os portos do Paraná receberam 201 navios com adubos nos primeiros cinco meses desse ano. No ano passado, no período, foram 156 embarcações.

ANTONINA – Com a demanda na importação dos adubos em alta, o terminal privado que opera em Antonina registrou crescimento de 373% no volume de fertilizantes desembarcados entre janeiro e maio: 572.045 toneladas, em 2022, contra 120.852, no mesmo período, em 2021.

Chuva impacta movimentação geral nos portos de Paranaguá e Antonina

O tempo prejudicou as operações portuárias no Paraná no último mês. As chuvas, que impedem o embarque e desembarque de cargas em grão, paralisaram as movimentações por um período equivalente a 6,5 dias. A quantidade de horas paradas é quase 67% maior que em maio de 2021, quando foram 3,9 dias contabilizados.

No ano, os Portos de Paranaguá e Antonina já somam 12,3 dias de paralisação por chuva. A movimentação total nos cinco primeiros meses de 2022 chegou a 23.961.329 toneladas, sendo 5.267.950 só em maio.

A queda em relação ao período de janeiro a maio de 2021, quando foram movimentadas 24.342.881 toneladas, é de 1,6%. O maior impacto foi nos granéis

sólidos de exportação, com redução de 9%: de 10.723.660 toneladas no ano passado para 9.736.003 toneladas neste ano.

A soja em grão puxou a baixa no segmento, com 4.928.686 toneladas embarcadas no acumulado de 2022, ante 6.882.951 no mesmo intervalo de 2021 (-28%).

Apesar disso, houve incremento na movimentação de farelo de soja (17%), milho (161%) e trigo (135%), com 2.401.047 toneladas, 1.546.248 toneladas e 32.895 toneladas, respectivamente.

LÍQUIDOS – O embarque de óleos vegetais teve alta de 38%, com 699.785 toneladas embarcadas nos cinco primeiros meses deste ano. No mesmo período, no ano anterior, foram 508.087 toneladas. As importações de granéis líquido, entretanto, tiveram queda de 35%. Foram 136.454 toneladas em 2021 e 136.454 em 2022.

CONTÊINERES – De janeiro a maio de 2022, em número de contêineres de 20 pés (TEUs), foram movimentados 471.276 TEUs – quantidade 4% maior na comparação com o mesmo período do ano anterior.

No sentido exportação, o segmento apresentou crescimento de 8%. Nos cinco primeiros meses foram carregados 273.342 TEUs e, em 2021, 253.728 TEUs. Em sentido contrário, de importação, 197.934 TEUs neste ano e 200.638 TEUs, em 2021, com queda de 1%.

CARGA GERAL – No segmento de carga geral, as exportações aumentaram 11% no acumulado do ano: subiram de 2.531.027 toneladas de janeiro a maio de 2021 para 2.813.627 em 2022. Na importação, queda de 4%: de 2.305.85 para 2.208.353 toneladas. Destaque ainda para a movimentação de celulose, cujas exportações alcançaram 328.320 toneladas, acréscimo de 18% na comparação com 2021.

JORNAL PORTUÁRIO

Navios-usina' contratados a custo bilionário atrasam e só devem começar a gerar energia em agosto

Para conter o risco de apagão, o governo contratou quatro navios que

geram energia térmica à gás por R$ 3 bilhões
13 JUN 2022

A contratação de quatro **navios-usina** pelo governo federal, medida emergencial tomada no fim do ano passado para garantir o abastecimento de energia no País, se transformou na mais nova bomba financeira do setor elétrico. Atrasada, a iniciativa ainda não acendeu uma única lâmpada no Brasil, embora tenha impacto bilionário da conta de luz.

Por contrato, esses navios-usina tinham que ter começado a entregar energia no dia 1.º de maio. O prazo era uma condição essencial para justificar um acordo fechado em outubro do ano passado, quando o País estava com a maior parte dos reservatórios das hidrelétricas esvaziada e convivia sob a ameaça de um desabastecimento elétrico neste ano. Não por acaso, o governo federal fez a contratação por meio de um "procedimento competitivo simplificado" ao custo de **R$ 3 bilhões por ano**. O plano foi publicar um edital emergencial, sem exigência de estudos técnicos aprofundados e que dispensava processos básicos de licenciamento ambiental.

O resultado é que tudo atrasou. Nenhum navio-usina foi ligado até hoje e sequer toda a estrutura contratada está ancorada na região escolhida.

O projeto é inédito no Brasil. Os quatro navios turcos da empresa Karpowership funcionam como grandes usinas movidas a gás. Ancorados na Baía de Sepetiba, a três quilômetros de distância da costa do Rio de Janeiro, eles devem ser ligados a uma linha de transmissão de energia de 15 quilômetros, que sairia do mar e chegaria a uma subestação de energia na costa. A partir dali, a energia seria enviada para qualquer região do País, por meio do sistema interligado de transmissão de energia. Acontece que não ficou pronto.

O prazo atual mais otimista prevê o início das operações em 1.º de agosto, ou seja, três meses depois do prazo originalmente exigido e que justificava a geração das térmicas durante o chamado "período seco", que vai de abril a novembro. Na prática, cerca de metade desse período já terá passado. Soma-se a isso o fato de que choveu bastante neste ano, na maior parte do País, o que já levou o setor elétrico a desligar as usinas térmicas mais caras e, inclusive, encerrar a cobrança extra das tarifas incluídas na conta de luz do consumidor.

As quatro embarcações da empresa turca Karpowership, que já foram construídas e operam em outros países, são preparadas para gerar 560 megawatts de potência, energia suficiente para abastecer cerca de 2 milhões de pessoas. Mas este não é o único contrato emergencial contratado pelo governo em outubro do ano passado e que está em atraso. Térmicas da empresa Âmbar Energia, que pertence ao grupo J&F, também estão atrasadas e são alvos de pressão do Tribunal de Contas da União (TCU), depois que a Agência Nacional de Energia Elétrica decidiu suspender a cobrança de multa pelo atraso na operação das usinas.

Custo

Para o consumidor de energia, o que sobra é um custo exponencial, estimado em mais de sete vezes o valor médio já contratado em outros leilões. Para bancar toda a energia contratada no leilão emergencial do ano passado (778 megawatts médios), está previsto o pagamento de R$ 11,7 bilhões por ano para essas empresas. Desse valor, R$ 9 bilhões serão repassados anualmente às contas de luz.

"Apenas em 2022, com previsão de entrada em operação de 60% dos projetos, haverá um aumento na ordem de 3,3% na tarifa dos brasileiros", afirma a Aneel, em relatório sobre o tema.

"Isso é um absurdo. Fica evidente que aquela decisão tomada no ano passado pelo governo foi equivocada. Fizeram algo feito tão às pressas que, obviamente, não estão cumprindo o que foi contratado", diz o coordenador do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (Gesel/UFRJ), Nivalde Castro. "Dado o custo elevado e o fato de que o contrato sequer foi cumprido, isso deve ser cassado imediatamente. Foi um erro cometido por causa do açodamento e que deve ser cancelado."

Ao todo, o impacto financeiro sobre o consumidor será da ordem de R$ 39 bilhões. O custo explosivo é resultado do modelo de contratação, que prevê que essas usinas fiquem 100% do tempo ligadas, e até dezembro de 2025, sob o pretexto de que ajudariam a preservar mais água nos reservatórios, em qualquer período do ano. Só a Karpowership deve receber até R$ 635 por megawatt-hora, o que equivale a mais de R$ 3 bilhões por ano.

Por meio de nota, a Karpowership declarou que "foi uma das vencedoras do leilão de energia reserva da Aneel, realizado em outubro de 2021 seguindo todo o procedimento do processo licitatório com uma proposta ética, transparente, inovadora e eficiente para alcançar o principal objetivo do evento: garantir o suprimento e a segurança energética nacional em longo prazo. A energia será gerada conforme demanda e necessidade do país, pelo período de 44 meses."

"A companhia reforça seu compromisso de que a operação somente começará após todo processo de licenciamento, de acordo com toda legislação vigente e as melhores práticas de sustentabilidade. A empresa ainda esclarece que tem realizado todos os esforços para o progresso do empreendimento em parceria com o atendimento de todas as demandas das autoridades e respeitando a legislação brasileira."

Por meio de nota, a Karpowership declarou que "foi uma das vencedoras do leilão de energia reserva da Aneel, realizado em outubro de 2021 seguindo todo o procedimento do processo licitatório com uma proposta ética, transparente, inovadora e eficiente para alcançar o principal objetivo do evento: garantir o

suprimento e a segurança energética nacional em longo prazo. A energia será gerada conforme demanda e necessidade do país, pelo período de 44 meses."

"A companhia reforça seu compromisso de que a operação somente começará após todo processo de licenciamento, de acordo com toda legislação vigente e as melhores práticas de sustentabilidade. A empresa ainda esclarece que tem realizado todos os esforços para o progresso do empreendimento em parceria com o atendimento de todas as demandas das autoridades e respeitando a legislação brasileira."

Segundo a empresa, "trata-se de um processo de licenciamento ambiental simples pelo fato de não envolver construção e montagem, nem alteração permanente do meio ambiente, além do fato de ser temporário. Ao final do contrato tudo será reestabelecido na condição original.

O que está previsto no projeto dos navios-usina

1. Quatro navios que carregam usinas térmicas movidas a gás ficarão ancorados a 3 quilômetros da costa, na região do porto de Itaguaí, na Baía de Sepetiba, no Rio de Janeiro.

2. Os navios usinas chegam prontos para operar e podem entregar uma carga total de 560 megawatts de geração de energia elétrica, o suficiente para abastecer 2 milhões de pessoas.

3. A entrega da energia produzida pelos navios ocorrerá por meio de uma linha de transmissão com 14,6 km de extensão, que precisa ser construída dentro e fora da água para se conectar à subestação de Furnas, na área do porto de Itaguaí, também conhecida como distrito industrial de Santa Cruz.

4. A partir da conexão com a subestação de Furnas, a energia pode ser distribuída por meio do sistema interligado nacional de transmissão.

5. O projeto tem duração total de 44 meses e prevê que as usinas funcionem o tempo todo e não apenas esporadicamente.

6. A contratação do serviço inédito no Brasil foi firmada pelo governo federal por meio de um leilão "simplificado" realizado em 25 de outubro de 2021. O processo, que ignorou o processo de licenciamento ambiental de qualquer empreendimento, foi autorizado pelo governo do Rio de Janeiro.

7. A empresa turca Karpowership tinha prazo até 1 de maio para concluir a instalação das usinas, conforme estabelecido em contrato, mas o projeto atrasou e, agora, a data projetada é 1 de agosto.

8. O argumento básico da contratação - realizada com preços muito mais altos que a média de mercado - era enfrentar a crise hídrica no País. Ocorre que, com as chuvas e o enchimento dos reservatórios, o acionamento de usinas térmicas caras passou a ser desnecessário.

INFORMATIVO DOS PORTOS

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO BRASIL SOBE 5% EM MAIO COM 'LEVE' AVANÇO LOGÍSTICO, DIZ CECAFÉ

13 DE JUNHO DE 2022

As exportações totais de café do Brasil, incluindo o produto industrializado, aumentaram 5,1% em maio, para 2,8 milhões de sacas de 60 kg, com uma "leve" melhora na logística, informou nesta quinta-feira o Conselho dos Exportadores de Café (Cecafé).

Considerando apenas o café verde, o país ampliou os embarques em 5,9%, para 2,528 milhões de sacas, com impulso de 15,6% dos negócios da variedade arábica, para 2,407 milhões de sacas, enquanto as exportações de robusta recuaram 60,1%, para 121,1 mil sacas.

Segundo o presidente do Cecafé, Günter Häusler, a melhora registrada no volume embarcado em maio deste ano permitiu que o país mitigasse moderadamente as quedas observadas nos acumulados da temporada 2021/22, que registra recuo de quase 15%, para 36,29 milhões de sacas.

"A pequena alta no mês passado é reflexo de uma leve melhora logística, que possibilitou embarcar o café previsto para maio e parte das cargas que estava represada nos portos", disse ele, em nota.

Entretanto, Häusler pondera que o cenário desafiador aos exportadores permanece diante dos gargalos logísticos, ocasionado pelo congestionamento em grandes portos da Ásia e da América do Norte, e da continuidade do conflito entre Rússia e Ucrânia.

"Os exportadores brasileiros continuam enfrentando dificuldades para a obtenção de contêineres e espaço nos navios e se deparando com fretes muito caros", afirmou.

O presidente do Cecafé ainda chamou a atenção para o impacto da guerra na Ucrânia, que "além de toda a tragédia humana observada traz impactos diretos em nossos embarques".

A Rússia, que normalmente figurava como sexto principal destino, caiu para a 13ª posição, apresentando queda de 43% nas importações. A Ucrânia, ainda que com volume mais modesto nas aquisições, já registra recuo de 65%, segundo dados do Cecafé.

Com relação às receitas, o presidente do Cecafé disse que refletem o patamar elevado nos preços internacionais e internos do produto, além do dólar valorizado frente ao real.

O embarques renderam 668,1 milhões de dólares ao país em maio, apresentando crescimento de 83,1% na mesma comparação.

INFORMATIVO DOS PORTOS

COMITIVA DE EMPRESÁRIOS HOLANDESES VISITA COMPLEXO DO PECÉM

13 DE JUNHO DE 2022

Dono de uma estreita relação com os Países Baixos, em virtude da parceria com o Porto de Roterdã, o Complexo do Pecém recebeu, nesta segunda-feira (6), uma comitiva formada por empresários e representantes da embaixada da Holanda no Brasil. Ao longo da manhã, os visitantes participaram de apresentações e conheceram a infraestrutura do Complexo do Pecém.

A comitiva foi recepcionada, no Bloco de Utilidades e Serviços (BUS) do Complexo do Pecém, pelo presidente Danilo Serpa; pelo presidente da subsidiária ZPE Ceará, Eduardo Neves; e pelas diretoras do Complexo do Pecém, Duna Uribe e Rebeca Oliveira. Também participaram do encontro, representantes das prestadoras de serviços operacionais (PSOs) do Porto do Pecém e diretores das empresas instaladas no Complexo do Pecém.

"Somos um Complexo com mais de 19 mil hectares, uma área total que é maior até do que a do Porto de Roterdã. Além disso, contamos com uma posição geográfica estratégica e todo um ecossistema favorável aos negócios industriais e portuários, o que inclui uma free trade zone, a ZPE Ceará", enfatiza Danilo Serpa – presidente do Complexo do Pecém.

Comitiva de empresários holandeses também foi acompanhada por Annette Castro, cônsul honorária dos Países Baixos em Fortaleza; e por Afke Mulder, vice-embaixadora dos Países Baixos no Brasil. Além delas, o encontro também contou com a participação de Roseane Medeiros, secretária-executiva da Indústria na Secretaria do Desenvolvimento Econômico e Trabalho (Sedet).

“Já temos relações profundas entre a Holanda e o Brasil, em especial aqui, no Pecém, por conta da ligação com o Porto de Roterdã. Essa parceria é muito importante para lidarmos com os desafios na questão do desenvolvimento sustentável, o que requer uma cooperação entre todos. Sustentabilidade, inovação e transição energética, esses são os temas mais importantes nessa relação, penso eu”, pontua a vice-embaixadora dos Países Baixos no Brasil.

Hidrogênio Verde

Entre os assuntos abordados durante o encontro, o Hub de Hidrogênio Verde do Complexo do Pecém ganhou atenção especial da comitiva holandesa. Com início de produção previsto para 2025, o projeto visa transformar o Pecém e o Porto de Roterdã em dois dos principais *players* globais deste segmento.

“Vejo o Hidrogênio Verde como um dos importantes temas que precisamos colaborar, com o objetivo de viabilizar essa rede mundial em que o Pecém e Roterdã terão papéis importantes”, finaliza Afke Mulder.

INFORMATIVO DOS PORTOS

NOVO TERMINAL RODOFERROVIÁRIO VAI BENEFICIAR ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE AÇÚCAR DO TRIÂNGULO MINEIRO

13 DE JUNHO DE 2022

Com investimento privado de R$ 95 milhões, o terminal rodoferroviário Comendador Rubem Montenegro Wanderley, na cidade de Iturama (MG), vai possibilitar que o escoamento da produção de açúcar do Triângulo Mineiro ao Porto de Santos (SP) seja mais rápido e eficiente. A inauguração do empreendimento ocorreu nesta quinta-feira (9) com a presença do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Anualmente, o terminal deve movimentar de dois milhões de toneladas de açúcar por ano e liga diretamente à Ferrovia Norte-Sul. Localizada na rodovia BR-497, na zona rural de Iturama, o terminal foi projetado para agilizar as operações tanto na recepção de cargas quanto no carregamento. Na parte de recepção rodoviária, o terminal poderá receber até 10 mil toneladas por dia, o que vale a 300 caminhões/dia.

“Para sanar o déficit de infraestrutura do país, é preciso uma combinação de investimentos públicos e privados. A ampliação do transporte ferroviário contribui na redução do custo do frete e da dependência do setor produtivo do transporte rodoviário. Vamos transformar a infraestrutura do país, a vida da

população de Minas Gerais e impulsionar os principais setores que movem a economia", afirmou o ministro.

O terminal rodoferroviário é um investimento da Usina Coruripe para facilitar o escoamento da carga pela Malha Central (Ferrovia Norte-Sul), administrada pela Rumo.

Logweb

Delta Terminais adota solução de gestão de contêineres da eProfessional TI

13 DE JUNHO DE 2022

A eProfessionalTI, desenvolvedora de software para a gestão de terminais de contêineres vazios, celebrou mais um acordo comercial. Desta vez, com a Delta Terminais. A empresa é um dos maiores terminais de container vazios para leasing e armadores do Mercosul e decidiu apostar na inovação e maior performance para lidar com mais volume de entradas e saídas das unidades de armazenamento, vistorias e reparos, maximizando a produtividade com uma operação de baixo custo e alta eficiência.

De acordo com Luiz Carlos dos Santos, diretor de Desenvolvimento de Projetos da eProfessionalTI, à medida que a empresa expande sua base de clientes em toda a América do Sul com este acordo, é uma oportunidade de também otimizar os sistemas de operação de terminais em todas as regiões do Brasil. "A empresa atua em portos estratégicos, e a otimização de seus processos poderão trazer um ganho gigantesco de produtividade no setor logístico", destaca.

Soluções que trazem mais eficiência para as operações do terminal, como serviços de gate, vistoria e reparos, são oferecidos pelo sistema SISTER da eProfessionalTI. "Implementar a solução significa oferecer um suporte mais completo para gerenciamento de dados produzidos, inclusive em tempo real. Essas informações podem ser coletadas por meio de aplicações móveis, processadas e fornecidas em plataformas web. Outro ponto que merece destaque é em relação à automação das vistorias, oficina de reparo de estrutura, serviços de PTI (contêineres reefers) com o uso de aplicativos mobile com indicadores de produtividade para tomada de decisões", destaca Luiz.

Para Roberto Dantas, fundador da Delta Terminais, a parceria com a eProfessional trará benefícios para diversas empresas que utilizam os terminais da Delta para armazenar seus itens marítimos. "Hoje contamos com alguns parceiros no mercado de leasing, como a própria Triton, Florens, Caru e Textainer e outros gigantes do setor. A plataforma que será implementada nos

próximos meses irá aumentar a produtividade nos reparos e, até mesmo, no aluguel de containers enquanto diminui os custos significativamente", pontua.

A Delta Terminais é referência em soluções de reparo e vistoria de containers, contando com profissionais especializados, enquanto oferece rapidez nas operações de entrega e recebimento das unidades. A empresa dispõem de um terminal de 70 mil m², com capacidade para 10.000 TEUS, 50 tomadas para contêineres frigoríficos, 05 empilhadeiras, três oficinas cobertas com total de 1700m² e uma oficina descoberta com 600m², além de dois lavadores com capacidade para comportar 38 containers simultaneamente.

O fundador revela, ainda, que a Delta cria projetos inovadores para a reciclagem de containers que não serão mais utilizados em atividades marítimas. "Além da locação ou reparo das unidades, nós desenvolvemos projetos especiais para a modificação dos containers conforme a necessidade de cada cliente, os transformando em escritório, restaurante ou onde quer que a imaginação possa nos levar", finaliza.

Logweb

Anglo American e Porto do Açu anunciam estudos para um dos maiores projetos de reaproveitamento de água do país

13 DE JUNHO DE 2022

Na semana do Dia Mundial do Meio Ambiente, a Anglo American e o Porto do Açu anunciam uma parceria para estudar, em unidades industriais, o reuso da água que é utilizada na operação do maior mineroduto do mundo, que, com 529 km de extensão, transporta minério de ferro de Conceição do Mato Dentro (MG) ao empreendimento portuário, em São João da Barra (RJ). Potencialmente, esse deve ser um dos maiores projetos de reaproveitamento de água do Brasil, com um volume que pode chegar a 0,3 m³/s de água reutilizada.

O minério sai da planta da Anglo American e atravessa 29 municípios até o Porto do Açu, onde passa por um processo de filtragem, com a separação da água e do minério. Depois é armazenado para exportação. Atualmente, o efluente gerado pelo sistema de filtragem da água é tratado e majoritariamente descartado ao mar, seguindo estritamente todos os padrões legais.

A parceria vai estudar o tratamento e a utilização de parte desse efluente nas plantas industriais do complexo (atuais e futuras), para que, gradativamente, o efluente deixe de ser descartado no mar e passe a ser reutilizado.

“Esta é mais uma parceria que vai ao encontro do nosso propósito de reimaginar a mineração para melhorar a vida das pessoas. Ela está alinhada com as metas e os objetivos do nosso Plano de Mineração Sustentável. A ideia é elevar o reuso ao máximo possível em nossas operações”, explica Tiago Alves, gerente de meio ambiente da Anglo American. “A empresa continua trabalhando para incentivar e construir um ambiente cada vez mais sustentável, que traga soluções em prol da sustentabilidade e da sociedade em geral. Temos metas consistentes em nosso Plano de Mineração Sustentável e trabalhamos de maneira sólida para atingi-las”, afirma Wilfred Bruijin, CEO da Anglo American no Brasil.

Em operação desde 2014, o Porto do Açu possui o terceiro maior terminal de movimentação de minério de ferro do Brasil, ergue o maior parque de geração de energia a partir de gás natural da América Latina, com um terminal de GNL e uma termoelétrica de 1,3 GW já em operação, e uma segunda termoelétrica de 1,7 GW em início de construção. Abriga também a maior base de apoio logístico offshore e duas das maiores fábricas de dutos flexíveis para escoamento de petróleo e gás do mundo. Com foco em crescimento sustentável, prevê a industrialização com projetos de energia renováveis e baixo carbono, tais como energia solar, hidrogênio verde e eólica offshore.

“As empresas instaladas no Porto do Açu necessitam de água para diferentes atividades e representam relevante demanda para água de reuso. A iniciativa estimula as práticas de economia circular da água, em linha com as estratégias de sustentabilidade do Grupo Prumo. O efluente também poderá ser reutilizado por empresas que implantarão novos projetos industriais e renováveis no porto, como usinas termelétricas, planta de fertilizantes, produção de pellets, petroquímicas, hidrogênio verde e aço verde”, afirma José Firmo, CEO do Porto do Açu.

Mais sustentabilidade

No âmbito do seu Plano de Mineração Sustentável, a Anglo American busca uma gestão energética inovadora no Brasil, e, nesse sentido, tornou-se autoprodutora de energia renovável, em parceria com a Casa dos Ventos. De dezembro de 2019 até julho de 2020, fechou a aquisição de 235 MW médios de energia elétrica renovável (eólica e solar). Hoje, a matriz de energia elétrica da companhia no Brasil é 100% renovável. A parceria é responsável por uma redução de 30% nas emissões de carbono relacionadas ao consumo de energia elétrica pela companhia no país.

A Anglo American também atua na recuperação e conservação de nascentes, conta com mais de 22 mil hectares em áreas protegidas e investe no desenvolvimento regional sustentável das comunidades anfitriãs de seus empreendimentos com o objetivo de contribuir para a biodiversidade local. Em parceria com o Instituto Espinhaço, está investindo R$ 2 milhões em um projeto que vai recuperar 23 nascentes degradadas das bacias do rio Santo Antônio, que

nasce no município de Conceição do Mato Dentro, em Minas Gerais, além de cerca de 8 mil metros lineares de áreas de preservação permanente da região.

Além disso, está direcionando R$ 7 milhões ao programa Juntos pelo Araguaia, lançado pelo Governo Federal em parceria com os governos do Mato Grosso e Goiás. Trata-se da maior iniciativa de revitalização de bacias hidrográficas do Brasil. O objetivo é promover ações de recomposição de áreas florestais, preservação de nascentes e conservação do solo e da água na Bacia do Rio Araguaia, além de implantar ações de saneamento em cidades da região.

A companhia possui dois negócios no país: produção de minério de ferro, em Minas Gerais, e níquel, em Goiás. O Minas-Rio conta com logística integrada. A mina e o beneficiamento estão instalados em Conceição do Mato Dentro, em Minas Gerais, e se ligam ao Porto de Açu, no Rio de Janeiro. A expectativa de produção este ano é de 22 a 24 milhões de toneladas de minério de ferro.

A empresa produz um minério premium, com alto teor de ferro (cerca de 67%) e baixo índice de contaminantes, muito demandado pelas siderúrgicas asiáticas por diminuir o nível de poluentes da produção de aço.

Valor ECONÔMICO

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

13/06/2022

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 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.

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

12 de junho de 2022 às 08:40

A Anglo American e o Porto do Açu estão juntos em um novo projeto que visa realizar o reaproveitamento da água efluente 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 Césio 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.

O efluente do mineroduto também pode ser utilizado por empresas que instalarão novos projetos industriais e sustentáveis no porto, como plantas de fertilizantes, usinas termelétricas, produção de pellets, hidrogênio verde, petroquímicas e aço verde.

É importante ressaltar que a Anglo American busca uma gestão energética de inovação no país e, nesse sentido, se tornou autoprodutora de energia sustentável em parceria com a **Casa dos Ventos**.

portosenavios

Regulação sobre praticagem não será impositiva, diz Minfra

12 Junho 2022

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.

O Ministério da Infraestrutura afirma que as mudanças propostas sobre a regulação da praticagem não têm objetivo de ser impositivas. O projeto de lei 757/2022, apresentado pelo governo, prevê a transferência da regulação econômica da atividade para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Atualmente, a praticagem é regulada pelo Comando da Marinha, que fixa o preço do serviço nos portos e hidrovias do país. A pasta defendeu, na última semana, que o objetivo do projeto apresentado pelo Executivo é modernizar o setor e será apenas um primeiro passo para que os atores envolvidos no serviço de praticagem no país possam chegar a um acordo.

A coordenadora-geral de Navegação do Ministério da Infraestrutura, Karênina Martins, disse o governo propôs a criação de um órgão colegiado para discutir o melhor modelo para a atividade, a fim de dar maior atenção ao setor, garantindo que o serviço continue sendo prestado com qualidade, que a Marinha continue com a regulação técnica e que haja maior transparência nos números das empresas que prestam o serviço. Ela acrescentou que o PL tem a intenção de dar ao Minfra competência de fazer estudos com relação à praticagem.

"Haverá uma regulação econômica pela Antaq, mas ela não vai ser impositiva. Eu não estou trazendo o modelo em que ela vai ser feita. Estamos abrindo a discussão", disse Karênina, na última quinta-feira (9), durante audiência pública sobre a regulamentação do serviço de praticagem promovida pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público da Câmara dos Deputados. A sessão foi solicitada pelo deputado Alexis Fonteyne (Novo-SP), com objetivo de discutir os impactos de projetos em análise na Câmara que alteram a atual regulação.

Na audiência, a Praticagem do Brasil saiu em defesa do atual modelo, o qual considera uma referência mundial. O vice-presidente da entidade, Bruno Fonseca de Oliveira, mencionou que a regulamentação com abertura da concorrência promovida na Argentina trouxe prejuízo para a qualidade do serviço e aumentou os custos operacionais. "Gostaria de trazer o exemplo da Argentina, onde a escala de rodízio único foi quebrada. E o que aconteceu? Redução dos investimentos por parte da praticagem em treinamentos e equipamentos, aumento do número de acidentes e aumento do valor do seguro dos navios", apontou.

O diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, disse que a regulamentação econômica da praticagem é uma forma de dar mais equilíbrio aos custos do serviço, que representam peso considerável, principalmente para o transporte marítimo de commodities. Barbosa exemplificou que o custo da praticagem, na subida e descida de um

navio carregado com R$ 8,4 milhões de bauxita no Rio Trombetas, no Pará, é da ordem de R$ 1,1 milhão. “Esse é um valor extremamente impactante para quem trabalha com commodities no Brasil com preço fixado em bolsa”, afirmou Barbosa.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) avalia que as negociações entre representantes de empresas de navegação e da praticagem costumam ser complexas e sem mediação. A associação ressaltou na audiência e que a cabotagem usa os serviços de praticagem, a cada dois dias, frequência maior do que transporte de longo curso. A entidade também chamou atenção para o risco jurídico de uma grande quantidade de projetos de lei em tramitação que apontam em direções diferentes. "Temos que ter uma solução definitiva para melhorar mantendo a qualidade do serviço e resolver o problema econômico", afirmou o diretor-executivo da associação, Luis Fernando Resano.

Tramitação

A proposta do governo aguarda votação na Comissão de Trabalho, juntamente com outros projetos sobre o tema. Já o PL 4392/20, de autoria do deputado Alceu Moreira (MDB-RS), também atribui à Antaq competência para atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem. O PL 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. O relator das propostas é o deputado Silvio Costa Filho (Republicanos-PE).

DEFESA EM FOCO

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

11 de junho de 2022 22:00

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.

ESTADÃO

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
11 de junho de 2022 | 14h45

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.

Os terminais de Santos têm autorização para receber embarcações com até 366 metros de comprimento, enquanto grandes portos no mundo já estão aptos a ancorar navios de 400 metros. Ao aprofundar seu canal, este novo calado vai permitir o acesso dessas embarcações, apesar destas não terem Santos como rota atual.

'Teste para operação privada

Os investimentos de R$ 18,55 bilhões incluídos como exigência do leilão não são os únicos previstos para Santos. Fernando Biral, presidente da estatal SPA, diz que outros R$ 11,2 bilhões já estão em curso, boa parte como resultado de 11 áreas dos terminais em fase de arrendamento para empresas. “Ao todo, são cerca de R$ 30 bilhões de recursos que entrarão no porto de Santos”, comenta o executivo.

Nos últimos dez anos, enquanto a média de crescimento do PIB foi de 1,1% ao ano, o porto de Santos registrou aumento médio anual de 4,9% e tem movimentado cerca de 150 milhões de toneladas por ano, próximo de sua capacidade plena. A projeção conservadora é de que esse volume chegue a 200 milhões de toneladas até 2030.

A decisão de privatizar o porto de Santos não reflete apenas uma visão sobre políticas públicas que defendam a redução do papel do Estado no setor. Na prática, esta é hoje a única forma encontrada para que o principal hub marítimo do hemisfério Sul faça frente à expansão que terá nos próximos 40 anos, já que não há dinheiro público que consiga assumir essa conta.

Para se ter uma ideia, o plano de expansão logística nacional aponta que o Brasil precisaria investir cerca de R$ 75 bilhões por ano, até 2035, para fazer frente às necessidades do País em todo setor de transporte. Neste ano, porém, a União conta com cerca de R$ 6,5 bilhões para todo setor logístico federal. “É menos de 10% do que seria necessário. É evidente que não há a menor possibilidade de o governo realizar o investimento necessário”, comenta Furtado.

Com a privatização de Santos, a SPA passará a ser uma empresa privada, fiscalizada pela **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)**.

Futuras modificações e expansões em Santos terão de ser submetidas ao crivo do plano nacional de logística, em acordo com o que prevê o Ministério da Infraestrutura.

A expansão interna já está garantida. O porto tinha uma área total de 8,5 quilômetros quadrados, mas esta foi expandida recentemente em mais 7,4 km², diz Fernando Biral, da SPA. “A ideia foi incorporar essa nova área para ser explorada pelo novo concessionário privado. O porto é um vetor de desenvolvimento e isso será fundamental para os novos investimentos que virão”, comenta.

A SPA (antiga Codesp), que sempre deficitária e registro um prejuízo de R$ 470 milhões em 2018, passou para o azul no ano seguinte e fechou o ano passado com lucro de R$ 330 milhões. Neste ano, a expectativa é faturar R$ 500 milhões.