CLIPPING

ASSCOM

ESPECIAL

GZH ECONOMIA

Governo abre crédito suplementar de R$ 21,935 mi para Codeba, CDRJ e Codern

15/06/2022 - 11h38min

O Ministério da Economia liberou crédito suplementar de R$ 21,935 milhões em favor da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), para reforçar as dotações orçamentárias. A liberação, feita por meio do orçamento de investimento, consta de Portaria, publicada no *Diário Oficial da União* desta quarta-feira, 15.

Segundo o anexo com as destinações dos recursos, serão R$ 8,824 milhões para a Cobeba; R$ 7,350 milhões para a CDRJ; e R$ 5,760 milhões para a Codern.

Governo abre crédito suplementar de R$ 21,935 mi para Codeba, CDRJ e Codern

15/06/2022 11h33

O Ministério da Economia liberou crédito suplementar de R$ 21,935 milhões em favor da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), para reforçar as dotações orçamentárias. A liberação, feita por meio do orçamento de investimento, consta de Portaria, publicada no Diário Oficial da União desta quarta-feira, 15.

Segundo o anexo com as destinações dos recursos, serão R$ 8,824 milhões para a Cobeba; R$ 7,350 milhões para a CDRJ; e R$ 5,760 milhões para a Codern.

tribunadosertão
Do sertão ao litoral a opinião que Alagoas deseja saber!

Governo abre crédito suplementar de R$ 21,935 mi para Codeba, CDRJ e Codern

15 de junho de 2022

O Ministério da Economia liberou crédito suplementar de R$ 21,935 milhões em

favor da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), para reforçar as dotações orçamentárias. A liberação, feita por meio do orçamento de investimento, consta de Portaria, publicada no Diário Oficial da União desta quarta-feira, 15.

Segundo o anexo com as destinações dos recursos, serão R$ 8,824 milhões para a Cobeba; R$ 7,350 milhões para a CDRJ; e R$ 5,760 milhões para a Codern.

GMC ONLINE

Governo abre crédito suplementar de R$ 21,935 mi para Codeba, CDRJ e Codern

15/06/2022 11h33

O Ministério da Economia liberou crédito suplementar de R$ 21,935 milhões em favor da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), para reforçar as dotações orçamentárias. A liberação, feita por meio do orçamento de investimento, consta de Portaria, publicada no Diário Oficial da União desta quarta-feira, 15.

Segundo o anexo com as destinações dos recursos, serão R$ 8,824 milhões para a Cobeba; R$ 7,350 milhões para a CDRJ; e R$ 5,760 milhões para a Codern.

BRASIL EM FOLHAS

Governo abre crédito suplementar de R$ 21,935 mi para Codeba, CDRJ e Codern

15 de junho de 2022

O Ministério da Economia liberou crédito suplementar de R$ 21,935 milhões em favor da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), para reforçar as dotações orçamentárias. A liberação, feita por meio do orçamento de investimento, consta de Portaria, publicada no Diário Oficial da União desta quarta-feira, 15.

Segundo o anexo com as destinações dos recursos, serão R$ 8,824 milhões para a Cobeba; R$ 7,350 milhões para a CDRJ; e R$ 5,760 milhões para a Codern.

O POVO

Governo abre crédito suplementar de R$ 21,935 mi para Codeba, CDRJ e Codern

11:38 | Jun. 15, 2022

O Ministério da Economia liberou crédito suplementar de R$ 21,935 milhões em favor da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), para reforçar as dotações orçamentárias. A liberação, feita por meio do orçamento de investimento, consta de Portaria, publicada no *Diário Oficial da União* desta quarta-feira, 15.

terra

Governo abre crédito suplementar de R$ 21,935 mi para Codeba, CDRJ e Codern

15 jun202211h43

O Ministério da Economia liberou crédito suplementar de R$ 21,935 milhões em favor da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), para reforçar as dotações orçamentárias. A liberação, feita por meio do orçamento de investimento, consta de Portaria, publicada no *Diário Oficial da União* desta quarta-feira, 15.

Segundo o anexo com as destinações dos recursos, serão R$ 8,824 milhões para a Cobeba; R$ 7,350 milhões para a CDRJ; e R$ 5,760 milhões para a Codern.

CGN

Governo abre crédito suplementar de R$ 21,935 mi para Codeba, CDRJ e Codern

Segundo o anexo com as destinações dos recursos, serão R$ 8,824 milhões para a Cobeba; R$ 7,350 milhões para a CDRJ; e R$ 5,760 milhões para...

15/06/2022 às 11:33

O Ministério da Economia liberou crédito suplementar de R$ 21,935 milhões em favor da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), para reforçar as dotações orçamentárias. A liberação, feita por meio do orçamento de investimento, consta de Portaria, publicada no *Diário Oficial da União* desta quarta-feira, 15.

Segundo o anexo com as destinações dos recursos, serão R$ 8,824 milhões para a Cobeba; R$ 7,350 milhões para a CDRJ; e R$ 5,760 milhões para a Codern.

DEFESA EM FOCO

Companhia Docas do Rio de Janeiro realiza Semana do Meio Ambiente

14 de junho de 2022 16:05

Entre os dias 06 e 11 de junho, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Autoridade Portuária que administra os portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, promoveu diversas palestras em comemoração à Semana do Meio Ambiente. Além das palestras, a Companhia também organizou uma ação social voltada para os pescadores artesanais que atuam na Baía de Guanabara.
Entre no canal do Defesa em Foco no Whatsapp e fique por dentro de todas as notícias do dia

Durante os eventos os empregados, estagiários, terceirizados e público externo de outros órgãos como Polícia Federal e Instituto Nacional de Tecnologia (INT) assistiram palestras com temas voltados para os aspectos da Sustentabilidade, relacionados à portos e terminais portuários. O destaque foi a palestra "Tecnologia e Desafios do Século XXI", feita pelo Dr. Newton Narciso Pereira que mostrou exemplos e os desafios do setor marítimo e portuário para reduzir a emissão de gases de efeito estufa. Humanismo nas ações em prol das pessoas e do meio ambiente; Oficina de metas baseada nos ODS e; Direitos das mulheres na sociedade brasileira e o empoderamento feminino no século XXI, foram outros temas abordados ao longo da semana.

No dia 08 de junho, data em que se comemora o Dia Mundial dos Oceanos, a programação foi marcada com uma palestra especial sobre o projeto da CDRJ para implantação do VTMIS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações) e seu Subsistema de Monitoramento Ambiental. Na apresentação, o gestor de VTMIS da Docas do Rio, Marcelo Villas-Bôas, apresentou o Subsistema de Monitoramento Ambiental que será utilizado na Baía de Guanabara e destacou a importância e os benefícios de

segurança à navegação que o VTMIS proporciona, trazendo inúmeros ganhos relacionados ao meio ambiente.

A Semana do Meio Ambiente encerrou com a ação social voltada para os pescadores artesanais. A ação conjunta, liderada pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, aconteceu no dia 11 de junho, Data Magna da Marinha, no Posto Golfinho, localizado na Baía de Guanabara e mostrou sinergia e engajamento entre diversos órgãos públicos e privados, com o interesse comum na regularização gratuita dos pescadores artesanais e no ordenamento do tráfego aquaviário, segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar, de forma a demonstrar à comunidade pesqueira do entorno da Baía de Guanabara o apoio e o papel das Autoridades competentes.

Durante a ação, 46 embarcações foram atendidas e receberam diversos serviços como vistoria técnica e levantamento de dados para emissão de documentos de regularização por Engenheiros Navais; recolhimento de documentos para viabilizar o registro das embarcações; cadastro dos pescadores; avaliação de carteiras dos pescadores; palestras e orientações individuais e coletivas de segurança na navegação. Além dos serviços oferecidos, os pescadores receberam doações de isopores térmicos, coletes e boias salva-vidas, lanternas para navegação noturna e cartilhas com orientações de segurança na navegação e pesca consciente. Estiveram presentes no evento representantes da Capitania dos Portos, CDRJ, SEAS, INEA, Abani, AirSea Logistics, AWS Services, Camorim Serviços Marítimos, Cosan, DElima, Dialcar Serviços Marítimos, EquipeMar, GeoBio Soluções Ambientais, Sindoperj, Triunfo Logística, ICTSI Rio Brasil, Multiterminais, Norbudrone, OceanBoat Serviços Marítimos, Jarle Company, Posto Golfinho, Refit, Renave, Praticagem RJ, SindaRio, Shipping Consultoria, Ulysses Apoio e Wilson Sons.

on line portalNaval
tecnologia e novos negócios na indústria naval e offshore

CDRJ realiza Semana do Meio Ambiente

14/06/2022 16:17

Entre os dias 06 e 11 de junho, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Autoridade Portuária que administra os portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, promoveu diversas palestras em comemoração à Semana do Meio Ambiente. Além das palestras, a Companhia também organizou uma ação social voltada para os pescadores artesanais que atuam na Baía de Guanabara.

Durante os eventos os empregados, estagiários, terceirizados e público externo de outros órgãos como Polícia Federal e Instituto Nacional de Tecnologia (INT) assistiram palestras com temas voltados para os aspectos da Sustentabilidade,

relacionados à portos e terminais portuários. O destaque foi a palestra "Tecnologia e Desafios do Século XXI", feita pelo Dr. Newton Narciso Pereira que mostrou exemplos e os desafios do setor marítimo e portuário para reduzir a emissão de gases de efeito estufa. Humanismo nas ações em prol das pessoas e do meio ambiente; Oficina de metas baseada nos ODS e; Direitos das mulheres na sociedade brasileira e o empoderamento feminino no século XXI, foram outros temas abordados ao longo da semana.

No dia 08 de junho, data em que se comemora o Dia Mundial dos Oceanos, a programação foi marcada com uma palestra especial sobre o projeto da CDRJ para implantação do VTMIS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações) e seu Subsistema de Monitoramento Ambiental. Na apresentação, o gestor de VTMIS da Docas do Rio, Marcelo Villas-Bôas, apresentou o Subsistema de Monitoramento Ambiental que será utilizado na Baía de Guanabara e destacou a importância e os benefícios de segurança à navegação que o VTMIS proporciona, trazendo inúmeros ganhos relacionados ao meio ambiente.

A Semana do Meio Ambiente encerrou com a ação social voltada para os pescadores artesanais. A ação conjunta, liderada pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, aconteceu no dia 11 de junho, Data Magna da Marinha, no Posto Golfinho, localizado na Baía de Guanabara e mostrou sinergia e engajamento entre diversos órgãos públicos e privados, com o interesse comum na regularização gratuita dos pescadores artesanais e no ordenamento do tráfego aquaviário, segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar, de forma a demonstrar à comunidade pesqueira do entorno da Baía de Guanabara o apoio e o papel das Autoridades competentes.

Durante a ação, 46 embarcações foram atendidas e receberam diversos serviços como vistoria técnica e levantamento de dados para emissão de documentos de regularização por Engenheiros Navais; recolhimento de documentos para viabilizar o registro das embarcações; cadastro dos pescadores; avaliação de carteiras dos pescadores; palestras e orientações individuais e coletivas de segurança na navegação. Além dos serviços oferecidos, os pescadores receberam doações de isopores térmicos, coletes e boias salva-vidas, lanternas para navegação noturna e cartilhas com orientações de segurança na navegação e pesca consciente. Estiveram presentes no evento representantes da Capitania dos Portos, CDRJ, SEAS, INEA, Abani, AirSea Logistics, AWS Services, Camorim Serviços Marítimos, Cosan, DElima, Dialcar Serviços Marítimos, EquipeMar, GeoBio Soluções Ambientais, Sindoperj, Triunfo Logística, ICTSI Rio Brasil, Multiterminais, Norbudrone, OceanBoat Serviços Marítimos, Jarle Company, Posto Golfinho, Refit, Renave, Praticagem RJ, SindaRio, Shipping Consultoria, Ulysses Apoio e Wilson Sons.

CDRJ realiza Semana do Meio Ambiente

15/06/2022 - 05:09

Entre os dias 06 e 11 de junho (segunda a sábado), a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Autoridade Portuária que administra os portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, promoveu diversas palestras em comemoração à Semana do Meio Ambiente. Além das palestras, a Companhia também organizou uma ação social voltada para os pescadores artesanais que atuam na Baía de Guanabara.

Durante os eventos os empregados, estagiários, terceirizados e público externo de outros órgãos como Polícia Federal e Instituto Nacional de Tecnologia (INT) assistiram palestras com temas voltados para os aspectos da Sustentabilidade, relacionados à portos e terminais portuários. O destaque foi a palestra "Tecnologia e Desafios do Século XXI", feita pelo Dr. Newton Narciso Pereira que mostrou exemplos e os desafios do setor marítimo e portuário para reduzir a emissão de gases de efeito estufa. Humanismo nas ações em prol das pessoas e do meio ambiente; Oficina de metas baseada nos ODS e; Direitos das mulheres na sociedade brasileira e o empoderamento feminino no século XXI, foram outros temas abordados ao longo da semana.

No dia 08 de junho, data em que se comemora o Dia Mundial dos Oceanos, a programação foi marcada com uma palestra especial sobre o projeto da CDRJ para implantação do VTMIS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações) e seu Subsistema de Monitoramento Ambiental. Na apresentação, o gestor de VTMIS da Docas do Rio, Marcelo Villas-Bôas, apresentou o Subsistema de Monitoramento Ambiental que será utilizado na Baía de Guanabara e destacou a importância e os benefícios de segurança à navegação que o VTMIS proporciona, trazendo inúmeros ganhos relacionados ao meio ambiente.

A Semana do Meio Ambiente encerrou com a ação social voltada para os pescadores artesanais. A ação conjunta, liderada pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, aconteceu no dia 11 de junho, Data Magna da Marinha, no Posto Golfinho, localizado na Baía de Guanabara e mostrou sinergia e engajamento entre diversos órgãos públicos e privados, com o interesse comum na regularização gratuita dos pescadores artesanais e no ordenamento do tráfego aquaviário, segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar, de forma a demonstrar à comunidade pesqueira do entorno da Baía de Guanabara o apoio e o papel das Autoridades competentes.

Durante a ação, 46 embarcações foram atendidas e receberam diversos serviços como vistoria técnica e levantamento de dados para emissão de documentos de

regularização por Engenheiros Navais; recolhimento de documentos para viabilizar o registro das embarcações; cadastro dos pescadores; avaliação de carteiras dos pescadores; palestras e orientações individuais e coletivas de segurança na navegação. Além dos serviços oferecidos, os pescadores receberam doações de isopores térmicos, coletes e boias salva-vidas, lanternas para navegação noturna e cartilhas com orientações de segurança na navegação e pesca consciente. Estiveram presentes no evento representantes da Capitania dos Portos, CDRJ, SEAS, INEA, Abani, AirSea Logistics, AWS Services, Camorim Serviços Marítimos, Cosan, DElima, Dialcar Serviços Marítimos, EquipeMar, GeoBio Soluções Ambientais, Sindoperj, Triunfo Logística, ICTSI Rio Brasil, Multiterminais, Norbudrone, OceanBoat Serviços Marítimos, Jarle Company, Posto Golfinho, Refit, Renave, Praticagem RJ, SindaRio, Shipping Consultoria, Ulysses Apoio e Wilson Sons.

DIÁRIO DO PORTO

Porto Maravilha recebe empresa de tecnologia e gestão empresarial

A Sankhya, após receber aporte milionário de Singapura, busca expandir suas atividades no Rio e escolheu o Porto Maravilha como palco

14 de junho de 2022

O projeto de transformação do Porto Maravilha em um polo de empresas do ramo tecnológico já parece estar em um bom caminho. A **Sankhya**, empresa mineira de sistemas de gestão, recebeu aporte de **R$ 425 milhões** do fundo soberano de Cingapura em 2020 e está mudando de endereço no Rio. A companhia diz estar investindo **R$ 10 milhões** para migrar duas unidades no Centro para o Porto Maravilha.

A ideia da empresa é ocupar 500 metros do Vista Guanabara, edifício da GTIS Partners, localizado no **Porto do Rio**. A expectativa é ter 125 pessoas trabalhando no local até o fim deste ano. A mudança para o Porto Maravilha visa a penetração do seu negócio na cidade e ao mesmo tempo, a reestruturação do porto, que por consequência da pandemia, registra uma das maiores taxas de vacância da cidade.

Sankhya quer expandir seu capital no Porto Maravilha

Agora capitalizada e debaixo de grande expectativa do fundo asiático, a empresa passou a olhar para além de seus limites físicos em busca de novas soluções e de um crescimento ainda maior. Em 2020, o número de funcionários saltou para **1.900** pessoas e a receita cresceu **20%.**

Até o fim do ano, a empresa espera chegar aos 17 mil clientes e mais de 2 mil funcionários, com o faturamento de 240 milhões de reais.
"Esse investimento e o novo caminho que temos tomado nos traz muita alegria e convicção de que iremos crescer ainda mais em 2022", diz **Felipe Calixto**, CEO da Sankhya.

Data: 14/06/2022

ANTAQ abrirá consulta pública sobre Serviço de Segregação e Entrega nas instalações portuárias

Contribuições poderão ser enviadas entre 23 de junho e 6 de agosto
14/06/2022 11h22

A ANTAQ realizará, entre os dias 23 de junho e 6 de agosto, consulta e audiência públicas para receber contribuições visando ao aprimoramento de instrução normativa, com o objetivo de estabelecer os procedimentos e critérios da análise de condutas abusivas associadas ao Serviço de Segregação e Entrega (SSE) nas instalações portuárias, quanto ao previsto no parágrafo único do art. 9º da Resolução ANTAQ nº 72, de 30 de março de 2022.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos estarão disponíveis aqui.
O SSE é o preço cobrado, na importação, pelo serviço de movimentação das cargas entre a pilha no pátio e o portão do terminal portuário.

Conteúdo e forma de participação

Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições relativas ao assunto da consulta pública. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 6 de agosto, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível em https://www.gov.br/antaq/pt-br, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail anexo_audiencia072022@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) da Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no portal da ANTAQ.

As contribuições recebidas serão disponibilizadas aos interessados no site da Agência.

Audiência Pública

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo, será realizada audiência pública, na forma presencial ou telepresencial, a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

gov.br

Acordo reforça compromisso do Governo Federal com o transporte de baixo carbono

Ato de cooperação técnica foi assinado pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, em reunião bilateral com o BID nesta terça-feira (14), em São Paulo

14/06/2022 18h06

Alinhados à necessidade global de reduzir as emissões de gás carbônico na atmosfera, o Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) assinaram, nesta terça-feira (14), um acordo que demonstra o interesse de ambas as partes no desenvolvimento sustentável do setor de infraestrutura de transportes.

A cooperação técnica não-reembolsável para a "Mudança Modal para Transporte de Carga e Passageiros de Baixo Carbono no Brasil" tem como objetivo apoiar o governo brasileiro na implantação de um plano nacional que vai incentivar o baixo carbono no setor. A medida será possível por meio da atualização do Plano Nacional de Logística 2035(PNL 2035), e do desenvolvimento dos planos gerais de ações públicas e parcerias, no contexto do Planejamento Integrado de Transportes.

"Vivemos tempos em que conciliar a modernização do país e preservação do meio ambiente deve ser prioridade de todos os setores. Seguimos essa diretriz em nossos projetos, e continuaremos avançando neste compromisso da gestão com o crescimento do país e com a sustentabilidade", afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que assinou o documento com o presidente do BID, Maurício Claver-Carone.

Cooperação

Para que a cooperação seja viável, o BID busca financiamento do Programa de Infraestrutura Sustentável do Reino Unido (UK Sustainable Infrastructure Program – UKSIP), mecanismo subsidiado pelo governo do Reino Unido para financiar o desenvolvimento de infraestrutura de baixo carbono no Brasil, na Colômbia, no Peru e no México, catalisando recursos privados para

investimentos críticos, em consonância com os objetivos desses países para o cumprimento do Acordo de Paris.

Antes da assinatura do acordo, o ministro da Infraestrutura e os secretários de Fomento, Planejamento e Parcerias, Rafael Furtado, e o nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann, participaram de reuniões com delegações do Canadá e da Suíça para apresentar os avanços do Governo Federal no setor de transportes.

gov.br

Estabilidade do programa de concessões vai garantir investimentos privados nos próximos anos

Em painel no Brasil Investiment Forum, em São Paulo (SP), ministro da Infraestrutura destacou a continuidade como essencial para fortalecer o relacionamento com investidores

14/06/2022 19h47

Um programa estruturado, com estabilidade regulatória e segurança jurídica, garantirá a atração de investimentos privados para o setor de infraestrutura de transportes nos próximos anos, avaliou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. Em painel no Brasil Investiment Forum (BIF) nesta terça-feira (14), Sampaio destacou que a combinação de uma carteira de projetos robusta com a previsibilidade e continuidade das propostas fortalece o relacionamento com investidores.

Desde 2019, foram leiloados 84 ativos e contratados cerca de R$ 100 bilhões e para este ano estão previstas concessões de 43 ativos, totalizando ao menos mais R$ 100 bilhões em investimentos privados para o setor. Destaque para a sétima rodada de concessões aeroportuárias, marcada para 18 de agosto e que garantirá investimentos de mais de R$ 7 bilhões e para as desestatizações portuárias de São Sebastião (SP), Itajaí (SC), Canal de Paranaguá (PR) e Santos (SP).

“O diálogo frequente com o setor privado e com as cadeias produtivas vai fazer com que estejamos cada vez mais atualizados com o que há de melhor no mundo tanto com relação à modelagem dos projetos, quanto a capacidade de mitigar riscos”, avaliou Sampaio. Para o ministro, o investimento em infraestrutura de transportes é tratada pelo Governo Federal como uma agenda social, já que “salva vidas, gera oportunidades e empregos”.

Os avanços e inovações regulatórias promovidos pela gestão – como o novo Marco Legal das Ferrovias, o BR do Mar e a MP do Voo Simples – também foram apontadas como importantes ferramentas para melhorar o ambiente de negócios no país. As iniciativas são fundamentais para garantir mais segurança jurídica, reduzir a burocracia, além de incentivar o equilíbrio na matriz nacional de transportes.

Forúm

Em São Paulo (SP), Sampaio participou do painel Infraestrutura de Competitividade, que tratou da importância de aprimorar a infraestrutura brasileira, como forma de ampliar a produção e aumentar a capacidade competitiva do setor. Considerado o maior fórum de investimentos estrangeiros da América Latina, o BIF é organizado pela Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil), uma parceria do Governo Federal e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

O evento reúne investidores, empresários, especialistas e gestores públicos para apresentar oportunidades e discutir a evolução do ambiente de negócios do país. A programação vai até esta quarta-feira (15).

CLIPPING

ASSCOM

M E N U

14 de Junho

15 de Junho

CNN BRASIL

Com lockdowns na China, movimentação portuária cai no Brasil

Primeiros quatro meses deste ano registraram queda de 3% em relação ao mesmo período no ano anterior

15/06/2022 às 06:42

A movimentação portuária de fretes cargueiros no Brasil caiu 3% entre janeiro e abril deste ano, em comparação com o mesmo período em 2021. O resultado foi fortemente impactado pelas medidas de lockdown adotadas na China desde o início de março.

Os dados fazem parte do levantamento mais recente da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), do governo federal.

Segundo os dados oficiais, a importação de produtos via frete marítimo registrou queda de 7,92%, enquanto a exportação caiu quase 3% no país. Também no Brasil, a cabotagem, que representa a navegação na costa, registrou queda. Em relação a 2021, esse serviço de transporte apresentou retração de 2,5%.

Apesar da queda da movimentação dos portos brasileiros, o volume de carga geral transportada subiu 26% no mesmo período. Foram mais de 23 milhões de toneladas carregadas deste modo entre janeiro e abril deste ano. A carga geral é uma modalidade marítima que difere de containers.

O transporte desse segmento normalmente é feito por sacas, caixas, fardos, tambores e engradados, e não sentiu o efeito do lockdown na China. Pelo contrário, a modalidade foi beneficiada pela paralisação nos portos chineses e pelo aumento do preço dos containers, que tiveram alta de custo em função do lockdown.

Um dos problemas atuais enfrentados no Brasil, causado pelo surto do vírus na China, é a escalada no custo do frete de navios cargueiros no país, sejam aqueles que pretendem atracar em portos brasileiros, quanto os que têm os portos asiáticos como destino final.

À **CNN**, o diretor presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, confirmou que a paralisação de navios

cargueiros na China gerou uma escassez de oferta global e, consequentemente, uma alta no preço dos fretes.
“Essa elevação no preço aconteceu. Navios que vinham da Ásia para cá e vice-versa não sabiam se iriam poder descarregar e seguir o percurso. Não saia e nem entrava container, praticamente, na China. E sem dúvidas que uma escassez gera um aumento [no custo]. Muitos produtos são fabricados no país asiático e esse fluxo não estava acontecendo, por causa da Covid-19″, salientou Jesualdo Silva.

No entanto, mesmo com as restrições impostas pelo lockdown para conter o avanço da Covid-19 na China, os portos do país asiático tiveram alta de 1,7% nos volumes de contêineres movimentados no período de janeiro a abril deste ano, segundo o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave).

Até o dia 24 de maio, a movimentação de carga nos principais portos chineses aumentou 4,2% em relação ao mesmo período do mês anterior. O Centronave destaca, no entanto, que essa alta foi menor do que o esperado.

Em Xangai, o sistema de lockdown foi encerrado no primeiro dia de junho, após dois meses. O porto seguiu operando com capacidade reduzida e algumas operações foram redirecionadas ou postergadas.

Mesmo com a previsão de retorno das movimentações de contêineres para as próximas semanas, o Centronave ainda acredita que é prematuro prever quando ocorrerá a normalização de 100% da cadeia logística na China e, portanto, das cadeias globais de produção e suprimento nos próximos meses.

“Embora a economia chinesa tenha sofrido com o lockdown, não houve fechamento total em algumas áreas produtivas do país. O resultado positivo podia ser maior, mas precisamos levar em consideração que parte das fábricas do país ficam fora da área urbana, onde as medidas foram mais rígidas. Os portos principais da China fecharam sim, mas outros alternativos continuaram funcionando”, explicou Coordenador do MBA em Gestão Financeira da FGV, Ricardo Teixeira.

Nota do Centro Nacional de Navegação Transatlântica

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica – informa, no que diz respeito aos lockdowns que tem ocorrido na China desde março desse ano, que o maior impacto logístico observado até o momento teve origem nos bloqueios ao funcionamento e à fluidez da logística terrestre interna do país, notadamente no modal rodoviário.

Apesar dessas restrições, contudo, houve um aumento de 1,7% nos volumes de contêineres movimentados nos portos chineses no período de janeiro a

abril de 2022 em relação ao ano anterior, alcançando 91 milhões de TEUs (unidade equivalente a 20 pés), dos quais 23,6 milhões somente em abril. Já em maio (até o dia 24), a movimentação de carga nos principais portos chineses aumentou 4,2% em relação ao mesmo período do mês anterior.

Desde março deste ano, como conhecido, as autoridades chinesas adotaram uma série de rigorosas medidas para controlar a nova onda de contágio de Covid-19, incluindo lockdowns em diversas cidades, entre as quais as portuárias. Mesmo assim, o porto de Xangai seguiu operando embora com capacidade reduzida, e algumas operações foram redirecionados para outros portos como Ningbo-Zhousan, ou postergadas.

Em Xangai as autoridades locais anunciaram recentemente um relaxamento das medidas de segurança. Centros comerciais reabriram com 50% de sua capacidade, algumas linhas de metrô começaram a operar e residentes de áreas classificadas como de baixo risco puderam sair de suas residências.

As condições de trabalho no "modelo de ciclo fechado", em que os trabalhadores dormem no local de trabalho para evitar o risco de contaminação externa, permaneceram as mesmas. Com a reabertura do porto, o desafio local para os próximos dias e semanas será a normalização das movimentações de contêineres, pois até mesmo um reinício moderado dos volumes movimentados poderá levar a congestionamentos pontuais.

Embora os terminais de contêineres de Xangai, que permaneceu isolada por mais de dois meses, tenham permanecido operacionais, o bloqueio do transporte terrestre levou a um acúmulo de mercadorias em fábricas e centros de distribuição da cidade da ordem de 260.000 TEUs.

O funcionamento pleno do porto dependerá da superação dos desafios que o modal rodoviário ainda enfrenta, pois as restrições dos lockdowns e a falta de motoristas e veículos continuam dificultando a entrega de mercadorias de e para o porto. Mesmo com a reabertura, as autoridades chinesas seguem recomendando o uso do porto de Ningbo-Zhousan.

Tianjin é, agora, a mais recente grande cidade portuária chinesa a entrar em lockdown. Nela está localizado o porto de Tianjin – o 9º de maior movimentação do mundo e o 6º da China, operando 18,3 milhões de TEUs por ano.

É conhecido como a porta de entrada para Pequim e é também um ponto crítico da conexão marítimo-ferroviária com a Europa. Espera-se que as operações sendo gradativamente normalizadas em outros portos diminuam os possíveis impactos dos bloqueios em Tianjin.

Ainda é prematuro prever quando ocorrerá a normalização de 100% da cadeia logística na China e, portanto, das cadeias globais de produção e suprimento nos próximos meses.

ESTADÃO

Brasil perde duas posições em ranking de competitividade

País fica em 59.º lugar, à frente apenas de Venezuela, Argentina, Mongólia e África do Sul, e bem distante da Dinamarca, a líder

15 de junho de 2022 | 05h00

O **Brasil** perdeu duas posições e agora está à frente de apenas quatro países – África do Sul, Mongólia, Argentina e Venezuela – no ranking anual desenvolvido pela escola de educação executiva suíça IMD que avalia a competitividade de 63 países.

Da 57.ª posição no levantamento de 2021, o Brasil caiu para a 59.ª no ranking deste ano, que tem a **Dinamarca** como o lugar que oferece as melhores condições para uma empresa prosperar e concorrer em mercados internacionais. O resultado se deve, sobretudo, à pior percepção dos empresários em temas como economia doméstica, sistema tributário, produtividade, infraestrutura básica, oferta de mão de obra qualificada e acesso ao ensino superior no País.

Pela dificuldade em superar fragilidades – entre elas, o complexo sistema tributário –, o Brasil, exceto uma curta interrupção da tendência entre 2018 e 2020, vem perdendo posições na lista desde 2010, quando estava entre as 38 economias mais competitivas.

Em geral, os países mais competitivos do mundo têm em comum um desempenho relativamente estável em produtividade, educação e tecnologia. Entre os países da **América Latina**, o **Chile** é o melhor colocado, na 45.ª posição.

Em função da guerra, **Rússia** e **Ucrânia** foram excluídas do ranking. Os indicadores econômicos, a maioria relativa ao ano passado, têm maior peso no levantamento (2/3). Porém, a posição dos países também leva em conta, com peso de 1/3 no resultado final, pesquisas de opinião, realizadas entre fevereiro e maio, com gestores de alto escalão das empresas nos mercados analisados. No Brasil, as coletas de dados econômicos e a pesquisa foram realizadas pela Fundação Dom Cabral (FDC).

Segundo o professor Carlos Arruda, do núcleo de inovação e empreendedorismo da instituição, o rebaixamento do Brasil aconteceu mais pela piora na avaliação do empresariado do que propriamente pelos últimos resultados da economia. “Há um certo desânimo dos empresários com o contexto brasileiro”, comenta.

Ranking de Competitividade IMD (2022)

1º - Dinamarca
2º - Suíça
3º - Singapura
4º - Suécia
5º - Hong Kong
6º - Holanda
7º - Taiwan
8º - Finlândia
9º - Noruega
10º - Estados Unidos
11º - Irlanda
12º - Emirados Árabes
13º - Luxemburgo
14º - Canadá
15º - Alemanha
16º - Islândia
17º - China
18º - Qatar
19º - Austrália
20º - Áustria
21º - Bélgica
22º - Estônia
23º - Reino Unido
24º - Arábia Saudita
25º - Israel
26º - República Tcheca
27º - Coreia do Sul
28º - França
29º - Lituânia
30º - Bahrein
31º - Nova Zelândia
32º - Malásia
33º - Tailândia
34º - Japão
35º - Letônia
36º - Espanha
37º - Índia
38º - Eslovênia
39º - Hungria

40º - Chipre
41º - Itália
42º - Portugal
43º - Cazaquistão
44º - Indonésia
45º - Chile
46º - Croácia
47º - Grécia
48º - Filipinas
49º - Eslováquia
50º - Polônia
51º - Romênia
52º - Turquia
53º - Bulgária
54º - Peru
55º - México
56º - Jordânia
57º - Colômbia
58º - Botsuana
59º - BRASIL
60º - África do Sul
61º - Mongólia
62º - Argentina
63º - Venezuela

Baixa qualificação

Enquanto a produtividade da força de trabalho no Brasil segue abaixo da média internacional, a disponibilidade de mão de obra qualificada, assim como o número, baixo, de graduados em ciência e tecnologia, não acompanha as novas habilidades e competências demandadas. A avaliação entre empresários é de que a educação universitária no Brasil não é compatível com as necessidades das empresas.

O avanço do desmatamento em biomas nacionais, que prejudica a imagem do País e a presença de empresas brasileiras em mercados internacionais, é outro motivo por trás da piora da competitividade brasileira, assim como o atraso do Brasil, se comparado a outros países, em realizar mudanças significativas do sistema tributário.

Para Arruda, embora o País tenha reduzido a burocracia na abertura de empresas e avançado na digitalização de serviços públicos, a defasagem em áreas como legislação empresarial, educação e infraestrutura segue pesando, tornando ainda mais urgente avançar nas reformas, principalmente a **tributária** e a **administrativa**. “Fica claro que o Brasil precisa de ajustes com certa urgência.

Apesar de alguns avanços, o Brasil ainda é visto como um país pouco competitivo", observa o professor.

INFORMATIVO DOS PORTOS

BRASIL EXPORTA 3,7% MAIS CARNE DE FRANGO EM MAIO

15 DE JUNHO DE 2022

As exportações brasileiras de carne de frango (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) somaram 429,6 mil toneladas em maio, volume 3,7% maior que o registrado em maio de 2021. A receita no período foi de US$ 904,6 milhões, superando em 37,8% o valor alcançado em maio do ano passado. Os dados foram divulgados nesta terça-feira (14) pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).

Os embarques no acumulado do ano alcançam 1,990 milhão de toneladas, 7,8% a mais que no período de janeiro a maio de 2021. A receita das vendas internacionais nos primeiros cinco meses alcançaram US$ 3,776 bilhões, valor 33,6% maior que o resultado do ano passado.

O presidente da ABPA, Ricardo Santin, avaliou em nota que o quadro inflacionário global, com a alta dos custos de produção, e a forte demanda por carne de frango no mercado internacional fortaleceram os preços médios internacionais para patamares superiores a US$ 2 mil por tonelada. "O bom desempenho na receita dos embarques de maio ajuda a equilibrar os impactos gerados pelos preços elevados de todos os insumos que compõem a produção", declarou.

Entre os principais destinos das exportações brasileiras em maio, se destacam China, que importou 50,2 mil toneladas (-8,8%), Emirados Árabes Unidos, com 44,8 mil toneladas (+73,2%), Japão, com 33,1 mil toneladas (+3,2%) e União Europeia, com 26,3 mil toneladas (+80,7%).

Segundo o diretor de mercados da ABPA, Luis Rua, o Brasil tem aumentado a capilaridade dos seus embarques de maneira sustentável, mantendo e reforçando sua posição em mercados históricos. "Por exemplo, Emirados Árabes Unidos e Arábia Saudita são destaques positivos na região do Oriente Médio. Já na Ásia, destaque para Filipinas, que atinge o seu maior volume de compras de produtos brasileiros, e Coreia do Sul, que também vem mostrando boas perspectivas. Ainda, há boas expectativas nos meses vindouros nas exportações para o mercado mexicano" avaliou Rua, em nota.

Tecnologística

DER autoriza obras na Rodovia Edgar Máximo Zambotto

Via liga de Cajamar a Franco da Rocha e melhorias consistem no recape e implantação de nova sinalização

15 de Junho de 2022

O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) publicou na última semana de maio no Diário Oficial do Estado (DOE), a autorização para o início de obras de conservação especial e manutenção de vias, que consiste em recape e implantação de nova sinalização de 11,6 quilômetro da Rodovia Edgar Máximo Zambotto, uma das principais ligações de Cajamar com o município de Franco da Rocha.

A obra do chamado Lote 70 vai ocorrer pelo programa de recuperação de vicinais do governo do Estado de São Paulo, o Nova Vicinais.

Segundo o governo do Estado, a segunda fase do programa prevê investimentos de mais de R$ 2,9 bilhões para 127 obras, que vão modernizar 2.100 quilômetros de vias em mais de 145 cidades. O prazo de duração da obra é de 30 meses e a previsão é de que os trabalhos comecem ainda neste semestre.

PORTAL fator BRASIL

SPA convida setor portuário para evento internacional em Santos

15/06/2022 - 05:09

O Porto de Santos será o anfitrião do XXX Congresso Latino-Americano de Portos, que ocorrerá entre os dias 28 e 30 de novembro (segunda a quarta-feira), e a Santos Port Authority (SPA), sua administradora, convida a comunidade portuária a participar do evento. Para tanto, publicou um edital de chamamento para os interessados em patrocinar, expor ou receber visitas técnicas durante o evento, que é organizado pela Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA), com sede nos Estados Unidos.

O Congresso Latino-americano de Portos (mais conhecido como AAPA Latino) conta com 29 edições realizadas, reunindo líderes portuários e referências internacionais, e visa oportunizar o conhecimento e discussão dos principais

projetos portuários em nível internacional, além de incluir atividade social e de networking.

O edital publicado pela SPA traz as formas disponíveis para participação de empresas brasileiras no Congresso, os detalhes do convênio firmado com a AAPA, além dos contatos para questões como compra de espaço de expositor e patrocínio.

O edital pode ser conferido neste link, ou no banner disponível na capa do site da SPA:https://bit.ly/3HnZm9U

A AAPA é uma entidade composta por mais de 500 membros, que congrega os principais portos, operadores portuários e terminais privados das Américas.

A TRIBUNA

Holandeses abrem caminho para capacitar portuários em Santos

Centro de excelência de Roterdã tem interesse em firmar convênio para transferência de metodologia de ensino

Por: **Maurício Martins** - 15/06/22 - 07:27

Uma das maiores instituições de ensino na área portuária do mundo pretende fechar uma parceria com Santos para a capacitação de trabalhadores do Porto. A Shipping and Transpot College (STC), a Faculdade de Transporte e Navegação de Roterdã, na Holanda, quer fazer um convênio para criar um centro de treinamento portuário no município santista. A STC daria a assessoria necessária para a montagem da estrutura do local, além de fornecer material e a metodologia de estudos.

O anúncio foi feito nesta terça-feira (14) pela gerente da STC para a América Latina, a argentina Silvina Pereira Marques, durante visita da comitiva Porto & Mar 2022, do **Grupo Tribuna**, à sede da entidade. Segundo ela, já há conversas com a Prefeitura e a Autoridade Portuária de Santos nesse sentido.

"É muito interessante a visita dos representantes de Santos para verificar mais possibilidades de parcerias de trabalho. Nosso representante no Brasil já está em conversações com diferentes setores. Podemos assessorar na estrutura de um centro de treinamento, materiais que podem utilizar, metodologias", diz Silvina.

Segundo ela, a capacitação de pessoas faz toda a diferença para a eficiência do Porto de Roterdã e Santos não pode ficar atrás. "Todo porto precisa de pessoas formadas e capacitadas para dos desafios presentes e futuros. Estamos em processo de consulta e pesquisa em Santos".

Para o secretário de Assuntos Portuários de Santos, Júlio Eduardo dos Santos, que integra a comitiva em Roterdã, o encontro de ontem foi um dos pontos altos da agenda técnica do grupo. "É ideia da Prefeitura, do próprio prefeito (Rogério Santos), que a gente comece a pensar já na preparação da mão de obra com esse progresso que vem por aí. Tanto o Porto 4.0 quanto o Porto 5.0 já se avizinham. Temos que estar preparados para não que não haja desemprego".

Aula e certificado

A comitiva teve uma aula na STC, sobre Portos Inteligentes, com o gerente de negócios da empresa NextPort, o espanhol Manuel Martinez Ubago. Ele falou sobre a importância de tecnologia, digitalização e integração de sistemas e conhecimentos de dados para a eficiência da atividade portuária.

Para o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, a experiência na viagem está sendo "fantástica". "Estamos em contato com o que há de mais moderno em termos de gestão portuária, na região mais importante da Europa. São lições que vamos levar para o dia a dia, fundamentais para o nosso trabalho. Vou levar para a Antaq tudo isso para melhorar a eficiência dos nossos portos".

Diretor da Secretaria Nacional de Portos, Otto Luiz Burlier diz que o **Grupo Tribuna** criou uma programação intensa e produtiva em solo europeu. "Estamos tendo a oportunidade de conhecer muitas coisas interessantes. É uma experiência importante, que certamente vamos levar para a nossa atividade no Brasil".

Simuladores

Ainda na STC, integrantes da comitiva conheceram o Centro de Simuladores do porto europeu, onde pessoas são capacitadas para operar máquinas em modernos equipamentos bem próximos da realidade. Há, por exemplo, uma sala que projeta um navio em alto mar, com diferentes condições do tempo, para que os alunos aprendam a pilotar.

Outros espaços reproduzem perfeitamente uma sala de controle e de máquinas de uma embarcação, com todos os botões. Até as paredes e pisos são iguais aos de um navio.

O grupo também fez uma visita ao FutureLand, o Museu do Porto de Roterdã, e um passeio de barco pelo na maior área portuária da Europa, que tem 47 quilômetros de extensão.

Programação

Nesta quarta-feira (15), os integrantes da comitiva Porto & Mar 2022 têm um encontro com René van der Plas, diretor internacional do Porto de Roterdã. Ainda está prevista uma apresentação técnica sobre o projeto do túnel submerso Maas Delta. A comitiva entrará no túnel para ver de perto os detalhes da obra.

A programação termina com a participação no TOC Europe, principal evento do mundo para profissionais da cadeia portuária de suprimentos e de carga. O TOC reúne milhares de profissionais do setor, de dezenas de países.

O **Grupo Tribuna** criou um painel exclusivo para a participação brasileira e três integrantes da comitiva vão falar sobre os portos do Brasil, das 15 às 17 horas locais, no complexo de eventos Rotterdam Ahoy.

A viagem à Holanda complementa o seminário Porto & Mar, realizado em março deste ano em Santos.

Valor ECONÔMICO

Resolução de disputas judiciais de infraestrutura

O CRD-Infra é um importante passo para diminuir a judicialização e litigiosidade no setor de infraestrutura

Por Paulo H. Spirandeli Dantas e Rebeca Spuch

15/06/2022 05h02 · Atualizado há 7 horas

O Ministério da Infraestrutura e o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) criaram em abril o Comitê de Resolução de Disputas Judiciais de Infraestrutura (CRD-Infra), órgão subordinado à Presidência do CNJ e que será responsável pelo tratamento de conflitos judiciais referentes a projetos qualificados no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). A iniciativa busca oferecer uma solução célere e eficiente aos conflitos relacionados ao setor de transportes, garantindo a devida segurança jurídica e a melhora e ampliação da interação entre o poder público e a iniciativa privada.

O CRD-Infra foi lançado em cerimônia conduzida pelo ministro Luiz Fux, presidente do STF e do CNJ, em 24 de maio, na qual destacou a necessidade de destravar as grandes obras de infraestrutura que se encontram paradas e estão em sendo discutidas judicialmente. Segundo o ministro Fux, a resolução de controvérsias dessa natureza de forma consensual é uma de suas prioridades na gestão como presidente tanto do STF quanto do CNJ.

Do ponto de vista prático, o presidente do CNJ, de ofício ou mediante solicitação a ele dirigida, por ministro de Estado responsável pelo projeto no PPI e com a devida manifestação da Advocacia-Geral da União (AGU), poderá indicar o caso concreto passível de ser analisado pelo CRD-Infra. Uma vez identificado o caso, o CRD-Infra irá definir o método adequado para resolução do conflito em questão e realizará reuniões entre os interessados, buscando instituir a cooperação com os órgãos públicos envolvidos e sua autocomposição com o agente privado.

> ## O CRD-Infra é um importante passo para diminuir a judicialização e litigiosidade no setor de infraestrutura

A iniciativa é muito bem-vinda e está em consonância com a evolução que se percebe na relação público-privada, a qual tem buscado cada vez mais enfrentar os desafios postos por meio da consensualidade e/ou por meios alternativos de resolução de conflito. A arbitragem, por exemplo, já é um instrumento bastante utilizado em contratos administrativos com respaldo tanto na jurisprudência quando na lei. A mediação, que também está respaldada em lei, ainda tem bastante espaço para avançar.

Importantes marcos normativos marcam esse processo de maturação da administração pública, a exemplo da Resolução nº 125/2010 do CNJ, a qual institui a Política Judiciária Nacional de Tratamento Adequado dos Conflitos de Interesses, o Código de Processo Civil, que estabelece que o Estado promoverá, sempre que possível, a solução consensual dos conflitos, e as Leis nº 13.129/2015 e nº 13.140/2015, as quais instituíram o uso da arbitragem e mediação pela administração pública.

Por fim, merece especial destaque a Lei nº 13.655/2018, que alterou a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB) para acrescentar dispositivos referentes à criação e aplicação do direito público, nos quais previu a possibilidade de celebração de "compromisso processual entre os envolvidos" para a compensação por benefícios indevidos ou prejuízos causados ao erário público e impôs às autoridades públicas o dever de atuar para aumentar a segurança jurídica na aplicação das normas.

O momento também parece ser propício e a atuação desse CRD-Infra poderá ser posta em prova muito em breve, já que há uma percepção no mercado que é praticamente inevitável uma onda de pedidos de reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos do setor, muito por conta da pressão inflacionária que se enfrenta no país e no mundo, o que causa grande impacto nos custos envolvidos em grandes obras, as quais são previstas em contratos de concessão de uma maneira geral e no de transportes em particular.

Portanto, é de se indagar no que se difere e como será na prática o papel do CRD-Infra nesses casos. Isso porque, conforme apontado acima, a iniciativa privada não tem como acessar esse CRD-Infra diretamente. Pelo que se depreende, pelo menos em um primeiro momento, é que para a iniciativa privada utilizar desse mecanismo é preciso de alguma forma convencer o ministro da pasta responsável pelo projeto e obter a aprovação da AGU necessária para tanto. Outra ausência marcante são as agências reguladoras, que têm papel fundamental em discussões dessa natureza.

Reconhece-se que o CRD-Infra é um importante passo para diminuir a judicialização e litigiosidade no setor de infraestrutura de transportes, por meio do fortalecimento da utilização de métodos de solução consensual de conflitos. Além disso, demonstra o reconhecimento por parte do governo de que certas particularidades do setor exigem de fato um cuidado especial com a segurança jurídica, tendo em vista que os projetos inseridos no âmbito do PPI envolvem contratos de longo prazo, de caráter estratégico e investimentos vultosos, além de serem essencialmente complexos, o que naturalmente expõe as partes a diversos riscos, que não podem ser agravados pela instabilidade e imprevisibilidade desse mercado.

Para além de sua importância no setor de infraestrutura de transportes especificamente, a criação do comitê é um relevante marco no processo de amadurecimento da administração pública como um todo no que diz respeito à segurança jurídica e consensualidade.

Com isso, o que se espera é que o CRD-Infra, inserido nesse contexto de busca pela segurança jurídica e consensualidade na administração pública, seja mais um marco no fortalecimento da estabilidade e previsibilidade no setor de infraestrutura, fatores essenciais para viabilizar a atração de investimentos e o sucesso dos projetos que serão beneficiados por essa iniciativa.

Paulo Henrique Spirandeli Dantas e Rebeca Spuch são, respectivamente, advogado da equipe de Direito Público, Infraestrutura e Regulatório do escritório Castro Barros Advogados; e advogada da equipe de Direito Público, Infraestrutura e Regulatório do escritório Castro Barros Advogados

Este artigo reflete as opiniões do autor, e não do jornal Valor Econômico. O jornal não se responsabiliza e nem pode ser responsabilizado pelas informações acima ou por prejuízos de qualquer natureza em decorrência do uso dessas informações

Taxas de exportação do gás natural liquefeito (GNL) bate o seu recorde por falta de investimentos e estoques. Guerra entre a Rússia e a Ucrânia também faz preços decolarem

14, 2022 às 7:18 am

As taxas de exportação do gás natural liquefeito (GNL) estão batendo um dos maiores preços devido à guerra entre a Rússia e a Ucrânia, que começou durante o final do mês de fevereiro e dura até os dias atuais. Putin, presidente russo, argumenta que irá parar de realizar os conflitos depois que o presidente ucraniano aceitar as suas imposições quanto ao contrato realizado entre os dois países durante o ano de 1991.

Outro aspecto que faz com que o gás natural liquefeito (GNL) fique mais caro, além da guerra realizada pela Rússia e a Ucrânia, é que poucos navios estão sendo ofertado para o gás refrigerado, a demanda por eles vem crescendo exponencialmente, mas os estoques, devido aos bloqueios realizados pelos Estado Unidos, estão abaixo do que é exigido pela demanda internacional. **A corretora de navios e consultoria GNL Poten & Partners afirmou que o número de cargas enviadas para o setor vem sendo cada vez mais limitada e rebuscada.**

O mercado e a indústria geralmente, entretanto, esperam soluções ágeis para esta categoria de problema, visto que pode impactar diretamente no caixa de grandes marcas distribuídas em vários países. Essa não é a primeira vez que o Oriente enfrenta dificuldades para se recuperar da crise que vem recaindo também sobre o ocidente. A **Coreia do Sul vem sendo uma das mais prejudicadas.**

Incêndio em empresa de GNL aumentou os preços? Muito além da guerra da Rússia

O incêndio que aconteceu na indústria localizada em Freeport não aumentou os preços do gás natural liquefeito (GNL). Apesar disso, é importante salientar que a planta está fora de operação desde o final do mês de maio e não há executivas para voltar a funcionar. O valor que atualmente está sendo cobrado pelo 'spot' é de US$ 100.000 e US$ 85.000 por dia para cargas da Ásia. Esses preços são bastante elevados visto que, durante anos anteriores, o

valor médio que estava sendo cobrado aos asiáticos estava por volta de US$ 49.000.

"Isso (a interrupção do Freeport LNG) deveria ter tido um impacto. Uma perda de fornecimento em qualquer lugar implica uma perda de demanda, mas não vimos isso", disse Feer. Algumas taxas de carga tiveram aumento expressivo na faixa de 40% em pouco tempo. Conforme o analista, teriam visto, em apenas dez anos, aumentos que até então nunca foram registrados em toda a indústria de transporte e navegação.

PODER 360

"BR dos Rios" vai ao Congresso ainda em 2022, diz Infraestrutura Governo pretende encaminhar marco legal de hidrovias até o final deste ano, nome faz referência ao "BR do Mar"

14.jun.2022 (terça-feira) - 19h23

O governo federal pretende encaminhar o projeto de marco legal das hidrovias ao Congresso até o final do ano, disse o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. Ele participou do evento Fórum de Investimentos Brasil nesta 3ª feira (14.jun.2022). "Nós vamos soltar para o Congresso o BR dos Rios, para que possamos revisitar o marco das hidrovias", afirmou.

O projeto planeja incentivar a navegação em rios, reduzindo o custo de fretes com caminhões. Seu nome faz referência ao "BR do Mar", sancionado em janeiro para aumentar a navegação entre portos ao longo da costa brasileira, reduzindo a dependência do modal rodoviário.

Até abril deste ano, 39 milhões de toneladas foram movimentadas em hidrovias no Brasil, enquanto a cabotagem movimentou 66,9 milhões de toneladas, segundo dados da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

Sampaio também falou sobre as privatizações previstas para 2022. Segundo ele, o Porto de Santos irá a leilão ainda em 2022.

www.mascontainer.com
MasContainer
logistics & trade news

ANTAQ identifica principais obstáculos para o desenvolvimento do transporte multimodal no Brasil

14 de junho de 2022

Os problemas de infraestrutura viária, falta de terminais de transbordo e barreiras burocráticas são os principais obstáculos regulatórios ao transporte multimodal no Brasil, de acordo com um estudo realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Com base no relatório, a Agência vai poder adotar ações, em parceria com outros agentes intervenientes, em prol da ampliação da multimodalidade no território brasileiro, de acordo com informações da ANTAQ.

O estudo diagnosticou os principais entraves às operações desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino utilizando dois ou mais modos de transporte. Também foram identificados os obstáculos regulatórios e apontadas as ações que podem ser adotadas, mais especificamente no modal aquaviário, para estimular o desenvolvimento da multimodalidade.

De acordo com o relatório, existem outras questões que dificultam o desenvolvimento da multimodalidade nacional, entre elas estão: **a baixa utilização no modal hidroviário; excesso ou duplicidade de documentos; entraves tributários, principalmente com relação ao Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS); e falta de uniformidade na legislação multimodal**.

É importante destacar que a multimodalidade utiliza mais de um modal de transporte com o objetivo de ganhar agilidade, eficácia e reduzir custos nas operações de transbordo, indica a ANTAQ.

Matriz desequilibrada

Segundo o Plano Nacional de Logística (2035), do Ministério da Infraestrutura, **a atual matriz de transportes brasileira é altamente dependente do transporte rodoviário (66,21%)**. Para tentar equilibrá-la, o PNL estima um crescimento de 193% do transporte ferroviário e participação deste modal em 35%. Porém, a cabotagem deve representar apenas 9,3%.

Entretanto, **o levantamento da ANTAQ aponta que existe um grande potencial hidroviário que não está sendo utilizado**. "Atualmente, dos 63 mil quilômetros de rios navegáveis, utiliza-se apenas um terço", informa o relatório.

Operação multimodal

De acordo com o relatório, não é o transporte de qualquer carga que justifica a utilização de mais de um modo de transporte. **Para que uma operação multimodal tenha êxito, deve-se obedecer a algumas condições, como: distância, volume da carga e fluxo da carga**.

No caso da distância, por exemplo, o transporte de cabotagem somente é atrativo para trajetos superiores a 1.500 km e que o modal ferroviário começa a ser vantajoso a partir de 500 km a 750 km, conforme dados do Banco Mundial. **Em distâncias inferiores a 500 km, o modal rodoviário é a opção mais racional**, em especial para o transporte de mercadorias de alto valor agregado.

Outro ponto a ser destacado é **a importância do contêiner como "motor" da multimodalidade**, pois ele permitiu um ganho de escala, especialmente com o ganho de eficiência dos portos na transição do modal aquaviário ao terrestre e vice-versa. Nesse aspecto, o estudo apontou que 90% dos conhecimentos de transporte eletrônicos de contêineres emitidos no Brasil na cabotagem são multimodais, o que reflete a necessidade das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) oferecerem o serviço porta-a-porta, por meio de um único contrato, para atrair mais usuários.

Pesquisa de opinião

Uma pesquisa com 67 empresas cadastradas como Operador de Transporte Multimodal (OTM), realizada no segundo semestre de 2021, mostrou que as principais dificuldades para realizar o transporte multimodal foram: exigência de apresentação de documentos físicos no transporte, quando há versões digitais; falta de padronização dos critérios de fiscalização e acessos tecnológicos nos estados; falta de atenção com as hidrovias, principalmente a do Rio Madeira, entre outras.

Entre as possíveis soluções listadas para o desenvolvimento da multimodalidade estavam: simplificação nas exigências legais redundantes; aumento da disponibilidade de opções ferroviárias, evitando-se oligopólios; desburocratização da operação multimodal, utilização exclusiva dos documentos digitais, padronização dos critérios de fiscalização nos estados, entre outras.

Acesse o estudo completo: Obstáculos Regulatório

portosenavios

Emendas à convenção sobre tonelagem de navios seguem para Senado

14 Junho 2022

Proposta, aprovada no plenário da Câmara dos Deputados na última segunda-feira (13), quantifica volume que navios são capazes de transportar em viagens de longo curso.

A Câmara dos Deputados encaminhou ao Senado, nesta terça-feira (14), o projeto de decreto legislativo (PDC 760/2017) que contém emendas à Convenção Internacional sobre Medidas de Tonelagem de Navios. A convenção, formalizada em 1969, quantifica o volume de carga que um navio é capaz de transportar em viagens de longo curso. Esse aspecto pode influenciar diretamente no custo do comércio marítimo brasileiro, na medida em que determinadas taxas portuárias estão atreladas ao volume da carga efetivamente embarcada.

O PDC 760/17 foi aprovado em plenário, na última segunda-feira (13), com a redação final assinada pelo relator, deputado Bozzella (União-SP). O texto determina que ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que resultem em revisão das emendas ou ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional. As emendas foram assinadas em dezembro de 2013 e têm o objetivo de adequar o texto da convenção à realidade das auditorias da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla original), realizadas nos Estados signatários.

A norma prevê que a auditoria de todas as partes contratantes deve ser baseada em um cronograma geral elaborado pela Secretaria-geral da IMO, levando em conta as diretrizes elaboradas e conduzidas em intervalos periódicos. As auditorias serão realizadas seguindo um esquema estabelecido pela IMO, respeitando um padrão representado pelo Código de Implementação de Instrumentos da organização. As partes contratantes têm a responsabilidade de facilitar a condução da auditoria e a implementação de um programa de ação para encaminhar os resultados. Entre 2017 e 2019, o texto passou pelas comissões de Relações Exteriores; de Constituição e Justiça (CCJ); e Viação e Transportes (CVT).

veja

BID e Brasil acordam plano contra um dos maiores vilões do carbono no país

Brasil tem a meta de reduzir em 37% a emissão de gases do efeito estufa no setor de transportes até 2025

14 jun 2022, 18h49

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Ministério da Infraestrutura vão desenvolver um plano nacional de descarbonização no setor de transporte, um dos maiores emissores de carbono no país.

De acordo com dados do Observatório do Clima, o setor representou 47% de todas emissões em 2019, e o transporte de cargas, sozinho, foi responsável por 40% desse total. O objetivo dessa parceria é ajudar Brasil a implementar tecnologias e marcos regulatórios para atingir as metas nacionais de redução nas emissões dos gases de efeito estufa do setor para os anos de 2025 (-37%) e 2030 (-43% de gases emitidos). “Esta é uma abordagem inteligente também do ponto de vista econômico: projetos sustentáveis de infraestrutura têm um efeito multiplicador ao fortalecerem a capacidade produtiva”, afirmou Mauricio Claver-Carone, presidente do BID. O projeto vai custar 1,6 milhão de dólares, financiados pelo Programa de Infraestrutura Sustentável do Reino Unido (UKSIP).

SEGURANÇA PORTUÁRIA EM FOCO

O seu portal sobre Segurança Portuária

BAMA REALIZA VISITA TÉCNICA AO PORTO DE ILHÉUS

terça-feira, 14 de junho de 2022

Encontro entre analistas do IBAMA e representantes da CODEBA teve o intuito de acompanhar a implementação do Programa de Controle Ambiental

No mês de maio, nos dias 12 e 13/05, o Porto de Ilhéus recebeu a visita do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, IBAMA, para acompanhar, mais de perto, a implementação do Plano de Controle Ambiental – PCA, realizado com o suporte técnico da Ecossis Soluções Ambientais, desde 2020, por meio das ações de 17 subprogramas.

O encontro começou logo cedo, com uma reunião de abertura em que estiveram presentes as equipes técnicas do IBAMA, o diretor de infraestrutura e gestão portuária da da Companhia Docas da Bahia - CODEBA, o gerente do Porto de Ilhéus, além de outros integrantes da equipe técnica da CODEBA e da sua empresa contratada, Ecossis.

“A visita de um órgão fiscalizador é sempre importante, a expectativa é que nós possamos melhorar as condições em decorrência dessa visita”. Comentou o gerente do Porto de Ilhéus, Luiz Roberto Campos da Silva.

De início, foram apresentados à equipe do IBAMA, resultados de ações que já vêm sendo desenvolvidas no Porto de Ilhéus, dentre elas estão: Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS); Programa de Controle das Emissões Atmosféricas (PCEA) na malha urbana de Ilhéus; Programa de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD); Programa de Educação Ambiental (PEA); Programa de Apoio às Comunidades de Pesca (PACP).

“Essas vistorias técnicas fazem parte do acompanhamento que o IBAMA tem que fazer para a implementação do PCA. A gente recebe os relatórios, mas também é necessário ter esse contato em campo. Nós ficamos um tempo sem conseguir fazer esse acompanhamento por conta da pandemia, e agora estamos retomando essa agenda em todos os portos. É para ser uma rotina, ter esse contato com a equipe da CODEBA e estabelecer o contato do IBAMA com as comunidades”, frisou a Coordenadora substituta e analista ambiental do IBAMA, Janaína de Sousa Cunha Motta Vieira.

Após a reunião, a comitiva seguiu para campo onde pôde visitar as áreas operacionais e base de atendimento a emergências do Porto de Ilhéus, além de conhecer parte da equipe que colabora para a movimentação portuária no dia a dia e visitar algumas áreas do entorno, como o bairro São Miguel, praias ao norte e faixa de praia da Avenida Soares Lopes, mais próxima ao Porto.

O fechamento da visita se deu na Associação de Pescadores do Malhado, com representantes da comunidade, integrantes da CODEBA, técnicos da Ecossis, e a equipe técnica do IBAMA. Na oportunidade, os moradores foram ouvidos e abriu-se um debate a respeito das ações e medidas que estão sendo implementadas pela Codeba na execução do Plano de Controle Ambiental (PCA) do Porto.

“A visita do IBAMA tem um caráter muito importante para CODEBA, porque nos traz todos os benefícios necessários em relação ao meio ambiente e como conduzir o nosso trabalho em cumprimento às normas. Eu vejo um saldo muito positivo com tudo que eu vi nessa vistoria técnica.”, concluiu o Diretor da CODEBA, Augusto Cesar Lobato Posada.

AgênciaBrasil

Governo soma R$ 100 bi em contratos de privatizações, diz ministro

Intenção é chegar a R$ 200 bilhões até o fim de 2022
14/06/2022 - 20:14

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, disse hoje (14) que o governo federal pretende, até o final de 2022, por meio do programa de concessões de infraestrutura de transportes, chegar a R$ 200 bilhões em contratos de investimentos da iniciativa privada. De acordo com o ministro, o governo soma R$ 100 bilhões nesses contratos nos últimos três anos e seis meses.

“A gente soma, já contratado, R$ 100 bilhões. Se você parar para pensar que o orçamento do Ministério da Infraestrutura, em 2022, para lidar com toda agenda de um país continental, é de R$ 6,7 bilhões, R$ 100 bilhões é muito dinheiro”, destacou no evento Brasil Investment Forum (BIF) 2022, na capital paulista.

Sampaio ressaltou que, desde o início da atual gestão do governo federal, foram passados em concessão para a iniciativa privada 34 aeroportos, 36 terminais portuários, seis ferrovias e sete rodovias, o que totaliza 83 ativos.

Para atingir os R$ 200 bilhões nos contratos de investimentos na área de transportes até o fim do ano, o ministro destaca novas rodadas de privatização em 2022, como a sétima de aeroportos, que inclui o aeroporto de Congonhas e o Campo de Marte, em São Paulo, e o aeroporto de Belém. Ele também aponta a privatização do Porto de Itajaí (SC), o Porto de São Sebastião e o Porto de Santos, em São Paulo.

AgênciaBrasil

PPI recomenda a privatização da Autoridade Portuária de Santos

Empresa administra o Porto de Santos
14/06/2022 - 13:00

O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo federal recomendou a inclusão da Autoridade Portuária de Santos, antiga Companhia

Docas do Estado de São Paulo, no programa de privatização. A decisão foi **publicada hoje (14) no *Diário Oficial da União (DOU)***.

Ligada ao Ministério da Infraestrutura, a Autoridade Portuária de Santos é uma empresa pública de capital fechado responsável pela gestão e fiscalização das instalações portuárias e das infraestruturas públicas no Porto de Santos, maior porto da América Latina.

Segundo a empresa, o porto é responsável por, no mínimo, 25% do comércio exterior brasileiro. A resolução do PPI diz que a concessão dos serviços portuários deve ocorrer "de forma associada à transferência do controle acionário" da companhia.

O conselho do PPI também recomendou que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) seja designado como o responsável pela execução e pelo acompanhamento das medidas de privatização. Antes do início dos estudos, a decisão do PPI será submetida ao presidente da República, Jair Bolsonaro, que poderá determinar ou não a inclusão da empresa no Programa Nacional de Desestatização (PND).

O processo de estudos técnicos será acompanhado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que vai examinar, ainda no âmbito de sua competência, a minuta do contrato de concessão do serviço portuário.

g1

Governo federal prorroga processo de relicitação de Viracopos em dois anos

Expectativa era de que edital para novo leilão fosse publicado entre julho e setembro deste ano. Resolução que amplia o prazo em 24 meses foi publicada nesta terça (14) no Diário Oficial da União.

14/06/2022 16h22

O governo federal publicou uma resolução nesta terça-feira (14) que **prorroga em dois anos o processo de relicitação do Aeroporto Internacional de Viracopos**, em Campinas (SP). Antes, havia a espectativa que a nova concorrência pelo terminal fosse realizada entre julho e setembro deste ano.

A relicitação (novo leilão) é a esperança da atual concessionária, que administra a estrutura desde 2012, para solucionar a crise econômica que gerou uma dívida

de R$ 2,88 bilhões. **O terminal foi o primeiro do Brasil a solicitar a devolução da concessão**.

Em nota, a Aeroportos Brasil Viracopos, informou que a decisão do governo federal é importante para que o processo de arbitragem, entre a concessionária e Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), "possa chegar aos termos e valores justos de indenização dos atuais acionistas antes do novo leilão". **Veja nota na íntegra mais abaixo**.

O **g1** entrou em contato com a Anac para comentar a resolução publicada pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Em nota, o órgão destacou que a medida é de competência da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, vinculada ao Ministério da Economia, mas ressaltou que "a decisão está diretamente relacionada à necessidade de mais prazo para a conclusão da relicitação do Aeroporto de Viracopos."

O que diz a atual concessionária?

A Aeroportos Brasil Viracopos informou em nota que a prorrogação permite que os cronogramas de relicitação e arbitragem possam se compatibilizar de forma adequada, e que a conclusão do processo de arbitragem antes do novo leilão vai possibilitar o cumprimento do direito da concessionária em "receber toda a indenização antes de deixar o ativo".

Veja nota na íntegra:

"A Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S.A. (ABV) avalia que a decisão do governo federal em prorrogar o prazo do processo de relicitação por 24 meses é importante para que o processo de Arbitragem, em curso desde novembro de 2021, entre a ABV e a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), possa chegar aos termos e valores justos de indenização dos atuais acionistas antes do novo leilão. Dessa forma, os cronogramas de Relicitação e de Arbitragem podem se compatibilizar de forma adequada.

A conclusão do processo de Arbitragem antes da realização do leilão vai possibilitar o cumprimento do direito inequívoco de o atual concessionário (ABV) receber toda a indenização antes de deixar o ativo. Aliás, essa garantia foi fundamental e decisiva para que a concessionária pudesse aderir ao processo de relicitação.

Importante destacar que a concessionária está cumprindo com todas as suas obrigações estipuladas no Termo Aditivo ao processo de relicitação, sejam elas informacionais, operacionais e regulatórias. O novo prazo também possibilitará que o CPPI (Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos) possa emitir sua opinião com relação à conveniência e à vantajosidade da relicitação pretendida."

Estudos de viabilidade

De acordo com os estudos de viabilidade, o novo contrato para administração de Viracopos **terá duração de 30 anos, investimentos de R$ 4,2 bilhões, valor total de R$ 13,4 bilhões, construção de segunda pista e o fim das necessidades de desapropriações de áreas para que o complexo aeroportuário seja expandido.** O g1 explicou as principais mudanças em quatro pontos principais. Veja aqui.

A relicitação

O último plano de recuperação judicial do aeroporto foi protocolado à Justiça no dia 12 de dezembro de 2019. Desta data até o dia da aprovação, em fevereiro de 2020, Viracopos e os principais credores, entre eles a Anac e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), se reuniram para tentar chegar a um acordo e definiram que a proposta seria votada na assembleia desde que Viracopos aceitasse a relicitação.

Depois de aceita em assembleia, a recuperação judicial de Viracopos foi encerrada pela Justiça no dia 10 de dezembro de 2020. A partir disso, começou o processo de relicitação.

A concessionária já havia sinalizado a intenção de devolver a concessão em julho de 2017, mas emperrou na lei 13.448/2017, que regulamenta as relicitações de concessões aeroportuárias, ferroviárias e rodoviários do Brasil e só teve o decreto publicado em agosto de 2019.

A crise de Viracopos

A crise de Viracopos se agravou na metade de 2017, quando manifestou o interesse da relicitação, mas, por conta da não regulamentação da lei, apostou na recuperação judicial para solucionar a crise. A Aeroportos Brasil protocolou o pedido em 7 de maio de 2018 na 8ª Vara Cível de Campinas. Viracopos também foi o primeiro aeroporto do Brasil a pedir recuperação.

O aeroporto sempre brigou por reequilíbrios no contrato de concessão por parte da Anac. De acordo com a concessionária, a agência descumpriu itens que contribuíram para a perda de receita da estrutura.

Entre os pedidos de Viracopos, estão o valor de reposição das cargas em perdimento - que entram no terminal e ficam paradas por algum motivo -, além da desapropriação de áreas para construção de empreendimentos imobiliários, um dos principais motivos apontados pela concessionária para a crise financeira, e um desacordo no preço da tarifa teca-teca, que é a valorização de cargas internacionais que chegam no aeroporto e vão para outros terminais.

A Infraero detém 49% das ações de Viracopos. Os outros 51% são divididos entre a UTC Participações (48,12%), Triunfo Participações (48,12%) e Egis (3,76%), que formam a concessionária. Os investimentos realizados pela Infraero correspondem a R$ 777,3 milhões.

Mais de meia tonelada de cocaína escondida em carga de carne é apreendida no Porto de Santos

Ação conjunta entre Polícia e Receita Federal aconteceu nesta terça-feira (14).

14/06/2022 18h21

Uma ação conjunta da Polícia com a Receita Federal nesta terça-feira (14) resultou na apreensão de 518 kg de cocaína no Porto de Santos. Segundo a Polícia Federal, o entorpecente estava escondido em um contêiner num navio com destino ao Porto da Antuérpia, na Bélgica.

De acordo com a Polícia Federal (PF) de Santos, o contêiner onde a droga foi encontrada foi selecionado pela Área de Gestão de Riscos da Receita Federal, que analisou as operações. O entorpecente foi encontrado em meio à carga de carne.

A droga, que somou mais de meia tonelada, foi apreendida após perícia da PF no local. Um inquérito policial foi instaurado para a investigação do caso. Não há informações sobre presos.

Ministro reafirma leilões da 7ª rodada e de Porto de Santos em 2022

14 jun202218h14

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, reafirmou nesta terça-feira, 14, os planos da pasta para concessão e privatização de ativos ainda neste ano, último do mandato de Jair Bolsonaro, que planeja tentar a reeleição. Sampaio destacou a 7ª rodada de concessões aeroportuárias, cujo certame está marcado para o dia 18 de agosto e irá transferir para a iniciativa privada o aeroporto de Congonhas (SP), junto de outros 14 terminais.

O ministro também citou as privatizações de portos que o governo quer realizar em 2022, que envolvem os portos de Itajaí, São Sebastião e o Porto de Santos. Como mostrou o *Broadcast* , sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, recentemente, o ministério trabalha sem folga de prazo para concretizar a venda de Santos ainda neste ano. "Agenda de portos que vamos continuar tocando nesse ano, com a privatização do porto de Itajaí, São Sebastião, e Santos Port Authority, que vem para privatização ainda no ano de 2022", disse em painel no Brasil Investment Forum 2022.

JORNAL PORTUÁRIO

Wilson Sons inicia operação do novo rebocador WS Centaurus

A embarcação é a primeira da série de seis rebocadores com o padrão IMO TIER III que serão entregues até o final de 2023

14 JUN 2022

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 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.

ARÁBIA SAUDITA ELEVA TAXA DE IMPORTAÇÃO DE 99 PRODUTOS

4 DE JUNHO DE 2022

A Arábia Saudita aumentou o imposto de importação de 99 produtos, entre eles vários tipos de animais de criação, peixes e vegetais. De acordo com informação publicada na agência notícias saudita Arab News, a medida está dentro das regras da Organização Mundial do Comércio (OMC) e o objetivo é promover a indústria e a produção domésticas.

Sobre ovinos e caprinos, por exemplo, a taxa saiu de zero para 7%. Doze tipos de peixes e camarões também tiveram aumento do imposto, para um mínimo de 6% e um máximo de 15%. Vegetais como cebola, pepinos, cenoura, berinjela e abobrinha passaram de taxa zero para 5%.

A decisão, que partiu do ministro das Finanças, Mohammed Al-Jadaan, entrou em vigor no domingo (12). O anúncio foi feito poucos dias depois que o governo saudita revelou que um aumento de tarifas de importação, em junho de 2020, levou ao aumento do investimento na produção de bens e à geração de mais empregos dentro do país.

Há dois anos, o aumento de taxas de importação abrangeu uma cesta de 575 produtos. Alguns alimentos e bebidas saíram de tarifa zero para 25%. Com isso, os investimentos em setores relevantes para o país aumentaram 2% até final de 2021, somando 374 bilhões de riais sauditas, cerca de US$ 99,7 bilhões pela conversão atual.

O governo saudita espera usar o aumento da tarifa de importação para melhorar a balança de pagamentos, aumentar as exportações e também a contribuição do setor privado do país para 65% do Produto Interno Bruto (PIB).

BALANÇA COMERCIAL ATINGE RECORDE MENSAL NA CORRENTE DE COMÉRCIO, DE US$ 54,4 BILHÕES EM MAIO

14 DE JUNHO DE 2022

As exportações brasileiras somaram, em maio de 2022, US$ 29,6 bilhões, e as importações, US$ 24,7 bilhões, gerando um saldo positivo de US$ 4,9 bilhões e

corrente de comércio de US$ 54,4 bilhões. No acumulado do ano, as exportações totalizam US$ 131,1 bilhões e as importações, US$ 106,0 bilhões, um saldo positivo de US$ 25,1 bilhões e corrente de comércio de US$ 237,0 bilhões. As informações fazem parte dos dados preliminares da balança comercial de maio de 2022 divulgados nesta segunda-feira (13/6) pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia.

"O que temos observado, tanto no mês quanto no acumulado do ano, é uma preponderância do efeito do crescimento de preço na receita de exportação e na despesa com importação", destacou o subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior, Herlon Brandão, na entrevista coletiva de divulgação dos dados, da qual também participou o coordenador-geral de Estatísticas de Comércio Exterior, Saulo Castro. "Esse efeito levou, em maio, a recordes de valor exportado e de valor importado, e, consequentemente, da corrente de comércio" acrescentou Brandão.

Veja os principais resultados da balança comercial

São os maiores valores para a série histórica do Brasil, que teve início, em sua nova metodologia, mais detalhada, em 1997 (embora as divulgações mensais tenham começado em 1989). "Esse crescimento da importação acima do aumento da exportação faz com que o saldo comercial caia, de US$ 8,5 bilhões, em maio de 2021, para US$ 4,9 bilhões, em maio de 2022, uma redução de 44,7%", explicou Brandão. O subsecretário comentou que a corrente de comércio, de US$ 54,4 bilhões, também é recorde, com crescimento de 18,3% em relação a maio do ano passado.

Médias

Nas exportações, comparadas as médias de maio de 2022 (US$ 1,3 bilhão) com a de maio de 2021 (US$ 1,2 bilhão), houve crescimento de 8,0%. Em relação às importações foi registrado aumento de 33,5% na comparação entre as médias de maio de 2022 (US$ 1,1 bilhão) com a de maio de 2021 (US$ 841,2 milhões).

A média diária da corrente de comércio em maio de 2022, totalizou, por sua vez, US$ 2,47 bilhões, e o saldo, também por média diária, foi de US$ 224,7 milhões. Na comparação de maio de 2022 com a média de maio de 2021 houve crescimento de 18,3% na corrente de comércio.

Já a comparação das médias das exportações de janeiro a maio de 2022 (US$ 1,27 bilhão) com a de janeiro a maio de 2021 (US$ 1,0 bilhão) ocorreu crescimento de 20,3%. Em relação às importações, houve aumento de 29,0% na comparação entre as médias do período de janeiro a maio de 2022 (US$ 1,0 bilhão) com janeiro a maio de 2021 (US$ 797,38 milhões). A média diária da corrente de comércio totalizou 2,3 bilhões e apresentou crescimento de 24,0% na comparação entre esses períodos.

Setores e produtos

Na comparação com igual mês de 2021, maio de 2022 registrou a seguinte média diária das exportações, no corte por setores: crescimento de US$ 0,82 milhão (0,2%) em Agropecuária; queda de US$ 13,05 milhões (-4,5%) em Indústria Extrativa e crescimento de US$ 114,4 milhões (19,4%) em produtos da Indústria de Transformação.

A combinação desses resultados levou a um aumento das exportações. Tiveram destaque nesse crescimento os seguintes produtos: na Agropecuária, milho não moído, exceto milho doce; café não torrado; trigo e centeio, não moídos; na Indústria de Transformação, farelos de soja e outros alimentos para animais (excluídos cereais não moídos); farinhas de carnes e outros animais; carne bovina fresca, refrigerada ou congelada; carnes de aves e suas miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas; e produtos laminados planos de ferro ou aço não ligado, não folheados ou chapeados, ou revestidos.

No que se refere às importações, a comparação entre maio de 2021 e o mesmo mês do ano corrente revelou crescimento de US$ 2,99 bilhões (14,5%) na Agropecuária; de US$ 36,1 bilhões (74,8%) na Indústria Extrativa; e de US$ 244,1 (32,0%) em produtos da Indústria de Transformação.

Esses resultados, combinados, levaram a um aumento das importações, puxado, principalmente, pelo aumento nas importações, na Agropecuária, de cevada não moída; trigo e centeio não moídos; frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas; e, na Indústria Extrativa, carvão, mesmo em pó, não aglomerado; óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos; e, na Indústria de Transformação, adubos ou fertilizantes químicos; óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos.

Blocos e países

Maio de 2022 registrou o aumento das exportações, principalmente, para os seguintes destinos: África (89,8%), Oriente Médio (63,0%) União Europeia (47,7%), Mercosul (25,5%) e Estados Unidos (7,9%). Às exportações para a China se reduziram em 11,9% no período comparativo.

Do lado das importações, os destaques de maio de 2022 foram: Oriente Médio (100,3%), África (52,4%), Estados Unidos (68,5%), Mercosul (28,0%) e China (14,5%).

Questionado sobre a influência da guerra entre Rússia e Ucrânia nos resultados da balança comercial do Brasil em maio, Herlon Brandão explicou: “O conflito tem influenciado o comércio e a economia mundiais como um todo, principalmente os preços de alimentos e combustíveis. Tanto a Ucrânia quanto a

Rússia são grandes produtores, e concorrentes do Brasil no comércio internacional. O que podemos observar é esse efeito preço, o aumento das cotações em geral, tanto de alimentos, que o Brasil exporta, quanto de combustíveis, de que o Brasil é um importador líquido. Então, afeta os dois lados", salientou.

Tecnologística

Usina Coruripe e Rumo inauguram terminal rodoferroviário em Minas Gerais

Primeiro terminal para movimentação de açúcar na Malha Central recebeu investimentos de R$ 95 milhões

14 de Junho de 2022

A Usina Coruripe, que atua no setor sucroenergético brasileiro, e a operadora de ferrovias Rumo, inauguram o terminal rodoferroviário Comendador Rubem Montenegro Wanderley, em Iturama (MG). A unidade de transbordo rodoferroviário conectada ao trecho da Ferrovia Norte-Sul (FNS) sob concessão da Rumo, batizado pela empresa de Malha Central, recebeu investimentos de R$ 95 milhões por parte da usina.

O terminal tem capacidade para movimentar 2 milhões de toneladas açúcar de exportação por ano e vai atender todo o Triângulo Mineiro e as usinas do sul de Goiás. A eficiência operacional é o principal diferencial da unidade, que conta com uma área total de 20 hectares. A estrutura inclui uma pera ferroviária para agilizar o processo de carregamento, dois tombadores, um armazém de 45 mil toneladas de capacidade estática e uma tulha de carregamento de 1.500 toneladas por hora, com potencial para carregar três trens por dia.

Já na parte de recepção rodoviária, a capacidade prevista é de quase 300 caminhões por dia. Considerando cada caminhão carregado com 35 toneladas, o terminal poderá receber 10 mil toneladas por dia.

Com a geração de cerca de 350 empregos diretos na região, sendo 300 pessoas contratadas para a construção e outras 50 para a efetiva operação do terminal, a nova unidade opera dentro de uma das unidades da Coruripe.

O novo terminal atenderá, além do volume da usina, outras empresas interessadas na logística ferroviária. Ele será operado em regime de pool, que reduz custos e eleva a produtividade do transporte. O gerenciamento da infraestrutura será feito pela Usina Coruripe, cabendo à Rumo o transporte ferroviário até o Porto de Santos (SP).

“Nossas expectativas são muito positivas, visto que a nova unidade tem potencial para que diversas empresas da região realizem o escoamento da produção com competitividade, segurança, grandes volumes e constância nesse modal ferroviário”, afirma o presidente da Usina Coruripe, Mario Lorencatto. “Esperamos contribuir com o desenvolvimento da produção regional de açúcar e trazer mais facilidades a clientes e consumidores, além de gerar novos postos de trabalho. Esse investimento, apoiado pela Funchal e BTG Agro Logística, demonstra o compromisso socioeconômico da nossa empresa com a região”.

O vice-presidente comercial da Rumo, Pedro Palma, considera que o terminal em Iturama tem localização altamente estratégica, levando-se em conta a grande produção de açúcar na região. Até agora, a logística era pouco favorável e dependente do modal rodoviário. Com o novo terminal, o fluxo de operação será otimizado. “Dentro da estratégia da Rumo, a Malha Central havia aberto novos mercados para a empresa, como Goiás, Tocantins e, agora, com Iturama, entra o Triângulo Mineiro, aumentando a abrangência geográfica da ferrovia” diz. “Os terminais inaugurados no ano passado em São Simão e Rio Verde, em Goiás, movimentam soja, milho e farelo de soja. O de Iturama é um marco para a Malha Central, inaugurando nossa operação no mercado de açúcar nessa ferrovia”.

portosenavios

Transformação digital traz inovações para setor naval

14 Junho 2022

Simulação computacional é um dos exemplos da modernização de processos de construção de navios e outros tipos de embarcações, cenário que vem facilitando trabalho de engenheiros via testes virtuais, que não comprometem projetos futuros de prototipagem

O mundo passa por uma profunda transformação digital nas empresas e o que era esperado para daqui a cinco anos, no mínimo, teve de ser adiantado como consequência da acelerada globalização do universo online, nos últimos tempos. Como o caminho da digitalização não tem volta, a indústria naval tende a acompanhar as inovações tecnológicas, se quiser se manter competitiva.

Para Frederico Cupello, CEO da Ghenova Brasil, “a construção naval, historicamente, se desenvolve a passos mais curtos que outras indústrias, como a automobilística, por exemplo”. “A principal tendência para os próximos anos é a transformação digital, ilustrada pela indústria 4.0 também sendo aplicada na

indústria naval mundial".

"O desenvolvimento de novas tecnologias, para ampliar os itens que podem ser instalados antes da edificação (a exemplo dos estaleiros) e, por consequência, diminuir a quantidade de horas de instalações a bordo, também vem se mostrando uma tendência contínua", avaliou o executivo da Ghenova, empresa internacional que oferece serviços de engenharia multidisciplinar e consultoria nos setores de energia, infraestrutura, indústria naval, offshore, aeronáutica e tecnologia da informação.

Atualmente, segundo Cupello, a transformação digital vem crescendo em conjunto com a adoção e iniciativas de P&D (pesquisa e desenvolvimento) no setor naval da Europa. "A corrida para otimizar os custos é uma realidade mais urgente para os estaleiros europeus, especializados em embarcações de maior complexidade e valor agregado", disse o executivo à **Portos e Navios**.

No mercado brasileiro, ele ressaltou que tem notado "maior procura por soluções, como gêmeos digitais na indústria de O&G (Óleo e Gás) que, unida a outras voltadas para a gestão do ciclo de vida (GCV), possibilitam maior controle sobre o estado atual e futuro dos ativos". "A Ghenova possui portfólio nessa área e vem obtendo evidências efetivas do ganho operacional, proporcionado pelas soluções próprias de gêmeos digitais e GCV, junto a nossos clientes".

Ao analisar o mercado naval, Cupello comentou que, sem dúvida, "o mercado de defesa sempre foi o pioneiro, historicamente, no desenvolvimento e adoção de novas tecnologias". "Como essa é uma área relevante de atuação da Ghenova, nos unimos para participar de muitas iniciativas, demandadas por nossos clientes, nesse setor. Já no mercado civil, e igualmente importante portfólio da nossa empresa, o setor de cruzeiros busca por constantes inovações, tanto na construção dos navios, devido aos cronogramas rígidos, quanto na operação dessas embarcações".

Processos automatizados

Nesse universo tecnológico da indústria naval, a engenheira química Karolline Ropelato, Latam & Iberia Technical Manager da Engineering Simulation And Scientific Software (ESSS), empresa multinacional brasileira especializada em simulação computacional, diversos processos estão mais automatizados, tais como: desenvolvimento de geometrias parametrizadas; redução de massa no projeto de módulos topside; levantamento de deformações térmicas em navios-tanque, durante o transporte de produto a quente; além do aumento da capacidade de carga de guindastes e sistemas de içamento.

A engenheira ainda citou os avanços na estimativa de vida em fadiga para planejamento de manutenção de embarcações, sujeitas aos efeitos de ondas e correntezas; estimativa de forças de arrasto e elevação em equipamentos

submarinos; impacto de ondas e embarque da água em cascos de navios; melhoria de eficiência em sistemas de propulsão, com predição de cavitação e desgaste em hélices; e identificação de zonas quentes ao redor de helidecks, trazendo segurança às operações em diversas condições operacionais e ambientais.

O CEO da Ghenova Brasil, por sua vez, enumerou melhorias nos serviços de corte e chanfro de chapas e perfis; soldagem; tratamento, pintura, preparação e finalização de chanfros em chapas e tubos. "A automação de processos no mercado naval evolui em marcha lenta, de modo geral, demarcado por projetos e construções 'customer built'. Entretanto, a manufatura aditiva vem ganhando espaço, após as primeiras peças terem sido classificadas e testadas em embarcações em operação", ponderou Cupello.

Simulação computacional

Segundo a multinacional ESSS, diversas soluções na área de simulação computacional vêm sendo implantadas no desenvolvimento de produtos destinados à construção de navios, tais como: simulações multifísicas, análises estruturais, análises de fadiga e falhas, eletromagnetismo, dinâmica de fluidos, previsões acústicas e otimização de projetos.

A simulação computacional vem facilitando a vida de engenheiros na hora de projetarem – com eficiência, excelência e prazo menor – o máximo possível de testes virtuais, sem comprometerem seus projetos futuros de prototipagem. Esse é o principal benefício para empresas do setor naval, de acordo com a ESSS, que vêm empregando o programa *Computer Aided Engineering* – CAE (Engenharia Assistida por Computador, em tradução livre).

A companhia também destacou que fabricantes de navios e outros tipos de embarcações mais modernas precisam desenvolver projetos que permitam analisar, construir e testar modelos, confirmando o desempenho funcional de seus produtos. Como resultado disso, é possível fazer as mudanças necessárias ao longo desse processo, decorrentes de atrasos dos cronogramas, disparada dos custos e produtos que podem ficar obsoletos, frente às exigências do mercado e dos negócios, entre outras situações.

A engenheira Karolline Ropelato (da ESSS) relatou que, "atualmente, as tecnologias de simulação são utilizadas para o desenvolvimento de diferentes tipos de embarcações, desde projetos de plataformas offshore, como FPSOs (sigla em inglês para Floating, Production, Storage and Offloading) e unidades semi-submersíveis, passando por rebocadores, barcaças, cruzeiros, fragatas, entre outros".

Tendências

Conforme a especialista, a partir dessas ferramentas de análise, que acompanham as várias fases do projeto de um navio, por exemplo, a simulação ajuda na otimização de seu desempenho, integridade estrutural, confiabilidade, durabilidade, custos e outros requisitos.

Para Karolline, a simulação computacional é uma das principais tendências adotadas pela indústria naval ao redor do mundo, objetivando reduzir custos com processos de construção de navios e outros tipos de embarcações mais modernas, "por meio do desenvolvimento de simulações numéricas em etapas iniciais do projeto, para avaliar diferentes conceitos e propostas construtivas, reduzindo a quantidade de testes físicos e o tempo total desse mesmo projeto". "Um exemplo vem da Delta Marine (empresa construtora de iates) que, para realizar o cálculo dinâmico de casco pela ISO 6954, levava entre quatro e seis meses pelos métodos tradicionais. Hoje, esse tempo foi reduzido para dois dias, com a simulação", citou a engenheira.

Aplicação na prática

Karolline citou empresas públicas e privadas, que vêm utilizando a simulação computacional em seus projetos: Petrobras, Centro de Projetos de Navios (CPN), Diretoria de Engenharia Naval (DEN), Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP), Estaleiro Navship (SC), Bureau Veritas, DBR Energies (Doris), PhDsoft, entre outras.

"A Mechanical, por exemplo, está realizando análises estruturais, pelo Método de Elementos Finitos, para avaliação estática e dinâmica, além da interação solo-estrutura para equipamentos submarinos e sistemas de ancoragem. A LS-Dyna está fazendo análise dinâmica de alta velocidade para averiguação de impactos e testes de queda. Já a Aqwa vem trabalhando com a análise hidrodinâmica para avaliação dos movimentos de embarcações, configurações das linhas de ancoragem e interação hidrodinâmica entre múltiplas estruturas", pontuou Karolline.

Ela ainda acrescentou o trabalho da Fluent e CFX, com a análise de fluidodinâmica computacional (CFD), para avaliação de sistemas de propulsão, impacto de ondas em plataformas e embarque de água; e da Motion com a análise dinâmica de múltiplos corpos para avaliação de içamento de equipamentos e estruturas. "Na área de engenharia oceânica, atualmente o trabalho de simulação em CFD reduz drasticamente a quantidade de ensaios experimentais (em tanque de reboque e túnel de vento), necessários para o projeto de plataformas", assegurou o engenheiro Daniel Fonseca de Carvalho e Silva, consultor da Petrobras com mais de 15 anos de experiência em simulação em estruturas oceânicas.

portosenavios

Parceria UFPE-Porto de Recife visa reduzir impactos dos navios no ponto de atracação

14 Junho 2022

Conduzido pela Universidade Federal de Pernambuco, projeto 'Código Computacional para Cálculo das Forças Atuantes na Amarração de Navios e Defensas Portuárias' vai resultar em um software que possa atender às necessidades dos portos

Aprimorar a operação de atracação de navios e a formação de recursos humanos no setor de tecnologia portuária aproximou os gestores do Porto de Recife (PE) dos alunos do curso de Engenharia Naval da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). O intuito é prosseguir com o Projeto de Extensão Tecnológica (PET) 'Código Computacional para Cálculo das Forças Atuantes na Amarração de Navios e Defensas Portuárias', conduzido pela instituição de ensino superior.

Após a realização da primeira fase desse trabalho, os universitários vão continuar com a elaboração de um código computacional para cálculo dos esforços nas linhas de amarração dos navios, cabeços e defensas do terminal portuário.
As defensas são importantes elementos de segurança para instalações portuárias e embarcações marítimas, visando amortecer o impacto decorrente do encontro entre um navio ou barco com a estrutura de atracação. Já os cabeços são estruturas utilizadas como ponto de ancoragem para fixar as amarrações das embarcações, evitando a instabilidade ocasionada pelo movimento da água.

De acordo com o diretor comercial de operações do Porto de Recife, José Divard de Oliveira, o intuito é conhecer as condições necessárias para que o navio atraque, sem danificar as defensas. “Estamos realizando um estudo dos esforços sofridos pelas defensas, causados por navios, que possam estar vinculados à força do vento, do rebocador, da tração nos cabos etc”, explicou o gestor.

A intenção é verificar quais esforços as defensas vão precisar suportar, durante as manobras dos navios, no ponto de atracação. “No final, esperamos obter um modelo matemático que realize esse cálculo, a partir das especificações dos navios – calado, comprimento, boca, capacidade de carga, entre outras, podendo resultar na criação de um software, que atenda às necessidades dos portos”, relatou Oliveira.

Visita técnica

Para estreitar mais os laços entre o Porto do Recife e a UFPE, os alunos da segunda turma do projeto de extensão, que ainda está na primeira fase, fizeram uma visita técnica à faixa de cais do ancoradouro. A atividade foi realizada no

dia 8 de junho, quando o navio cargueiro *TBC Prestige*, que descarregou 5.000 toneladas de fertilizantes no ancoradouro, desatracou do berço 3 do terminal portuário.

“A primeira turma do projeto de extensão já desenvolveu o código computacional para calcular os esforços atuantes nas defensas. E, no fim deste mês, eles devem apresentar o que foi elaborado para que a segunda turma prossiga com o projeto. A ideia é que a gente realmente use o código como ferramenta para auxiliar nas operações”, explicou Nabila Harmes, coordenadora de gestão ambiental, segurança e saúde no trabalho do Porto de Recife, na visita técnica. Embora o código já esteja pronto, ainda são necessários alguns ajustes, visando à otimização da interface dos usuários, para que seu manuseio seja mais prático.

Segundo o diretor comercial de operações do terminal, “a parceria com a UFPE busca fornecer, aos estudantes, um ambiente de observação prática dentro da sua especialidade, além de suprir o porto com análises sobre questões diversas e importantes para as atividades portuárias, provendo o porto com tecnologia e estudos que possam garantir uma navegação e uma atracação seguras”.

Para atrair o interesse para a atuação direta nos portos, ele comentou que as instituições de ensino superior já cumprem esse papel. “O porto não atrai diretamente os universitários, ele busca a parceria com as universidades e apresenta alguns problemas. A universidade, por sua vez, transforma esse problema em possibilidades de pesquisas e trabalhos científicos, introduzindo os alunos nesse universo”, disse Oliveira.

portosenavios

Wilson Sons inaugura nova filial da agência marítima em Recife

14 Junho 2022

Em um movimento para ampliar a sua atuação no segmento de agenciamento marítimo, a Wilson Sons inaugurou, em maio, uma nova filial, em Recife. Proprietária da maior agência marítima independente do Brasil, a companhia opera outras 18 filiais nos principais portos brasileiros, além de manter representantes exclusivos na Europa e um escritório próprio na China. Até abril deste ano, a Wilson Sons atuava na capital pernambucana em parceria com um representante local. Após análise do mercado regional e diante da crescente demanda de clientes, a companhia optou pela expansão de suas atividades no setor de agenciamento marítimo.

No último mês, a nova filial da região Nordeste agenciou três navios, que operaram diesel e produtos siderúrgicos no Porto de Suape, e barrilha, em Recife. Além desses, mais dois navios foram agenciados em atendimento husbandry, isto é: prestando serviços direcionados aos interesses do armador, como troca de tripulantes e fornecimento de peças e rancho a bordo.

“Os cinco atendimentos, neste primeiro mês de atuação, são um verdadeiro marco e comprovam o potencial de Pernambuco, que tem se mostrado um estado muito promissor. Enxergamos Recife e Suape como estratégicos para os negócios da Wilson Sons e esperamos contribuir para o desenvolvimento da região, atendendo os clientes com o padrão de qualidade da maior agência do Brasil”, afirma Ludwig Silva, coordenador de operações de agenciamento na filial.

Entre os serviços de agenciamento marítimo oferecidos pela Wilson Sons, estão representação comercial para armadores, documentação de embarque, gestão logística de equipamentos, agendamento de embarcações com escalas regulares (liner) e não regulares (tramp), preparação de documentação para transporte marítimo e controle de demurrage (tempo de devolução de contêineres).

Valor ECONÔMICO

Governo planeja ao menos iniciar a consulta da 8ª rodada de concessão de aeroportos em 2022

A atual concessionária RioGaleão, controlada pela Changi Airports International ainda não disponibilizou os dados necessários, porém, a expectativa é que em breve os estudos possam ter início

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

14/06/2022 10h38 · Atualizado há um dia

O futuro da 8ª rodada de **concessões de aeroportos**, que incluirá **Santos Dumont** (RJ) e **Galeão** (RJ), é incerto. Porém, a meta do atual governo federal é ano menos propor uma modelagem e iniciar as discussões ainda em 2022, segundo o secretário nacional de aviação civil, Ronei Glanzmann.

> **“Queremos fazer as audiências públicas e virar o ano com a consulta pública aberta. O fechamento ficaria para 2023”, afirmou.**

Depois disso, ainda restariam algumas etapas: seria preciso incorporar as contribuições à modelagem final, submetê-la ao Tribunal de Contas da União (TCU) e só então poderia ser publicado o edital da licitação.

No início de junho, o conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) recomendou a qualificação da relicitação do aeroporto do Galeão. O Ministério de Infraestrutura já recebeu propostas de quatro candidatos a realizar os estudos, por meio de Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI, processo no qual grupos privados elaboram os estudos por conta própria e são remunerados apenas caso seus estudos sejam selecionados e deem fruto a um contrato).

A atual concessionária **RioGaleão**, controlada pela **Changi Airports International**, de Cingapura, ainda não disponibilizou os dados necessários — um processo que costuma ser complexo, devido à sensibilidade das informações —, porém, a expectativa é que em breve os estudos possam ter início.

Como não há tempo suficiente para realizar um leilão em 2022, o destino do projeto dependerá dos próximos governos federal e do Estado do Rio de Janeiro, que passarão por eleições.

A mudança de gestão traz incerteza quanto ao projeto, segundo analistas. Como a concessão do aeroporto de Galeão está sendo devolvida ao poder público, a expectativa é que de todo modo haverá a relicitação. A dúvida é quais seriam os termos.

A 8ª rodada de aeroportos seria a última do governo federal. Restariam apenas as participações minoritárias que a estatal **Infraero** detém em muitas das concessões vigentes.

O plano inicial do governo federal era licitar o aeroporto de Santos Dumont na 7ª rodada, que irá a leilão em 18 de agosto. O ativo era considerado uma das "joias da coroa" da União, ao lado do aeroporto de Congonhas, e seria leiloado em bloco com aeroportos em Minas Gerais. Porém, o processo foi travado pelo governo estadual e pela prefeitura do Rio de Janeiro.

As gestões defendiam que, caso Santos Dumont fosse concedido naqueles termos, o Galeão, outro aeroporto do Rio de Janeiro, seria prejudicado pelo aumento da concorrência. Os governos locais chegaram a ameaçar não conceder as licenças ambientais necessárias ao novo operador de Santos Dumont.

Ao fim, a solução se deu a partir da própria concessionária RioGaleão, que já vinha em dificuldades e pediu para devolver seu contrato de forma amigável, para que este fosse relicitado. Com isso, a decisão foi tirar Santos Dumont da 7ª rodada e fazer um novo bloco com os dois ativos do Rio de Janeiro.

PORTAL DA iNFRA

Investimento federal em transporte deve ser maior, sugere CNI em carta aos candidatos

14 de junho de 2022

Jenifer Ribeiro, da Agência iNFRA

O governo federal precisaria aumentar investimentos em transportes de 0,4% para 2% do PIB (Produto Interno Bruto) para diminuir gargalos e tornar a logística de escoamento interno de cargas adequada, aponta estudo da CNI (Confederação Nacional da Indústria).

O levantamento intitulado "Transporte de Cargas: abrindo novos caminhos", ao qual a **Agência iNFRA** teve acesso na versão preliminar, está sendo preparado para ser apresentado aos candidatos à Presidência da República deste ano. Ele mostra que o Brasil destina percentualmente menos investimentos para o setor do que países vizinhos como Paraguai e Argentina.

Entre as sugestões da CNI apresentados no levantamento estão: aumentar o controle e fiscalização a fim de diminuir o número de obras de infraestrutura incompletas; tornar as tabelas de frete rodoviário referenciais; dar celeridade na implementação do DT-e (Documento Eletrônico de Transporte), entre outras.

Nos demais setores, o estudo recomenda privatizar as administrações portuárias públicas; avançar na regulamentação da Lei das Ferrovias; dar agilidade e eficiência ao processo de devolução e reativação dos trechos ferroviários atualmente sem tráfego; e continuar o processo de privatização dos aeroportos.

Qualidade das rodovias

Em 2022, o orçamento do Ministério da Infraestrutura foi de R$ 6,8 bilhões, abaixo dos valores de 2021 e 2020. Por diversas vezes a pasta disse que o valor era inviável. O ex-ministro Tarcísio de Freitas, inclusive, afirmava que os recursos enxutos eram um dos motivos para focar nas concessões.

Somado a isso, o orçamento de investimentos do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) para este ano foi preliminarmente reduzido em R$ 176,9 milhões. A informação é que, até o o momento, ele é o pior desde 2001. O órgão faz a manutenção de mais de 50 mil quilômetros de rodovias não concedidas.

A Pesquisa CNT de Rodovias de 2021, publicada no começo do ano, mostrou que a queda nos investimentos de manutenção e ampliação das rodovias está causando uma diminuição na qualidade da malha nacional. Esse também é o entendimento da CNI.

"Uma das consequências do volume insuficiente de investimentos no Brasil é a qualidade ruim da nossa infraestrutura de transportes", informou o presidente da confederação, Robson Braga de Andrade, no texto do documento.

Aumentar ferrovias

Mesmo com o baixo volume de investimentos dos últimos anos, o transporte rodoviário continua sendo o modal mais utilizado no Brasil. Ele é responsável por 60% de todas as mercadorias transportadas no país, de acordo com o trabalho.

Uma das saídas encontradas pelo Executivo é aumentar a participação das ferrovias. O PLN 2035 (Plano Nacional de Logística de 2035) prevê um aumento do modal ferroviário acima dos 30% e estima um crescimento de 61% na extensão da malha ferroviária.

Fundir ANTT e ANTAQ

O relatório da CNI destaca ainda que há falta de integração nas agências reguladoras de transportes e sugere que uma forma de melhorar a eficácia e a qualidade da atuação regulatória no setor seria fundir a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

Em dezembro de 2018, quando foi anunciado para ser ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas chegou a falar sobre extinguir as duas agências reguladoras e criar uma Agência Nacional de Transportes. Mas a ideia não foi para frente, em parte por conta de críticas do setor portuário e de navegação.