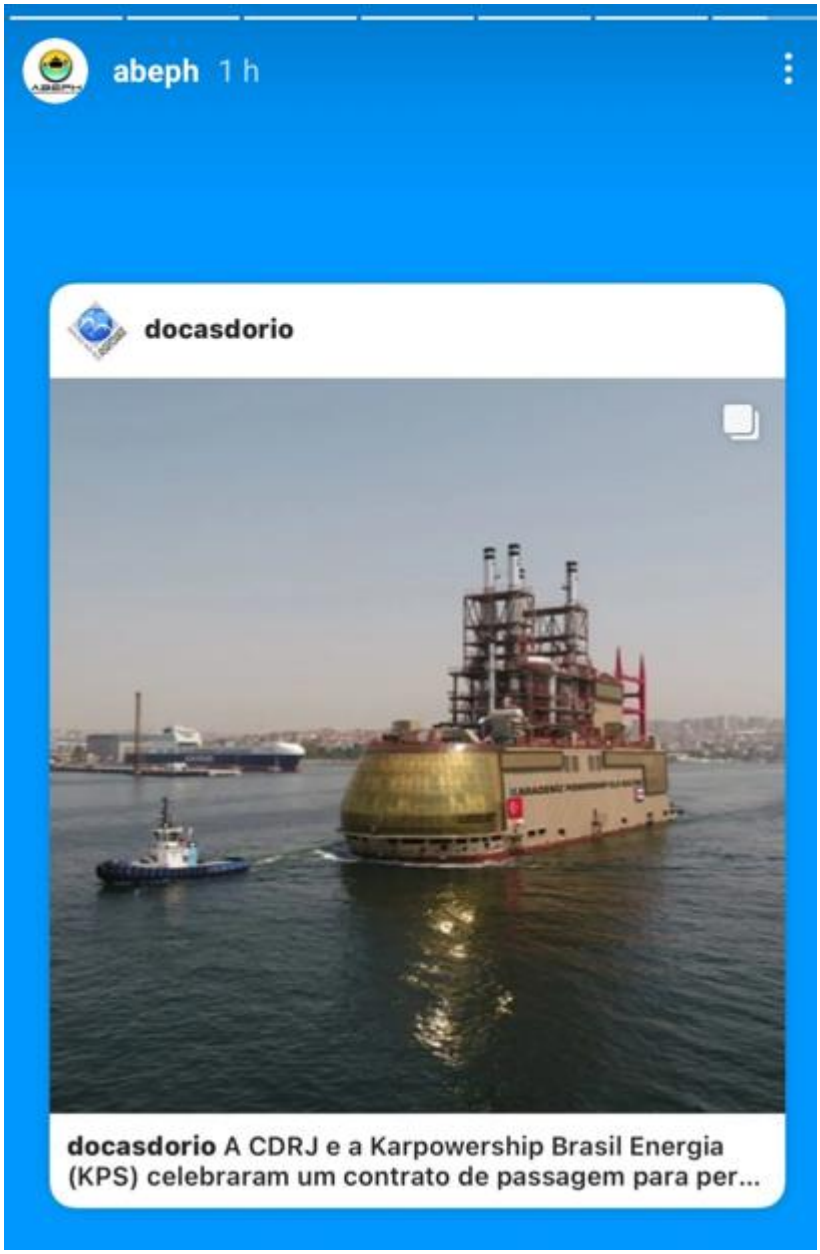
CLIPPING

ASSCOM

ESPECIAL



Data: 21/06/2022

Data: 21/06/2022

CDRJ e Karpowership celebram acordo para viabilizar a instalação de termelétricas flutuantes

21 de junho de 2022

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e a Karpowership Brasil Energia (KPS) celebraram um contrato de passagem para permitir a instalação, dentro da área portuária, de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão por parte da KPS.

Trata-se de projeto pioneiro a nível Brasil, de grande importância para o país, liderado pela Karpowership, empresa de origem turca, que realizará este tipo de operação.

De acordo com o projeto apresentado, a Baía de Sepetiba irá receber quatro termelétricas flutuantes, uma unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FSRU) de GNL, além da instalação de torres temporárias para transmissão da energia gerada. As primeiras embarcações termoelétricas encontram-se, momentaneamente, atracada no Porto de Angra dos Reis. As térmicas flutuantes Porsud I e II e Karkey I e II terão capacidade instalada total de 560 MW.

Este tipo de projeto tem como objetivo garantir a continuidade e segurança do suprimento eletroenergético no Brasil, tendo em vista o período de escassez hídrica excepcional, ocorrida ao longo do ano de 2021, que resultou em baixos armazenamentos nos reservatórios das usinas hidrelétricas das principais bacias do País.

De acordo com a Karpowership, para viabilizar a instalação e as operações de geração de energia, o projeto recebeu a licença ambiental integrada (LAI) do INEA para início da implementação da pequena linha de transmissão no Distrito Industrial de Santa Cruz e aguarda a decisão sobre a licença de operação pelo órgão licenciador. A Karpowership afirma também que já teve a permissão das agências regulatórias, como Aneel e ANP, para operar o empreendimento como uma das vencedoras do leilão de energia reserva com o uso do gás natural para geração de energia limpa em suas embarcações.

Ainda passou por análises da Marinha do Brasil, incluindo simulações realizadas pela Praticagem no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP). A futura operação a ser realizada pela Karpowership tem previsão de duração de 44 meses, de acordo com o contratado.

Com a operação, a Companhia Docas do Rio de Janeiro estima arrecadar cerca de R$ 32 milhões durante o período do projeto.

DEFESA EM FOCO

CDRJ e Karpowership celebram acordo para viabilizar a instalação de termelétricas flutuantes

21 de junho de 2022 13:35

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e a Karpowership Brasil Energia (KPS) celebraram um contrato de passagem para permitir a instalação, dentro da área portuária, de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão por parte da KPS.

Trata-se de projeto pioneiro a nível Brasil, de grande importância para o país, liderado pela Karpowership, empresa de origem turca, que realizará este tipo de operação.

De acordo com o projeto apresentado, a Baía de Sepetiba irá receber quatro termelétricas flutuantes, uma unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FSRU) de GNL, além da instalação de torres temporárias para transmissão da energia gerada. As primeiras embarcações termoelétricas encontram-se, momentaneamente, atracada no Porto de Angra dos Reis. As térmicas flutuantes Porsud I e II e Karkey I e II terão capacidade instalada total de 560 MW.

Este tipo de projeto tem como objetivo garantir a continuidade e segurança do suprimento eletroenergético no Brasil, tendo em vista o período de escassez hídrica excepcional, ocorrida ao longo do ano de 2021, que resultou em baixos armazenamentos nos reservatórios das usinas hidrelétricas das principais bacias do País.

De acordo com a Karpowership, para viabilizar a instalação e as operações de geração de energia, o projeto recebeu a licença ambiental integrada (LAI) do INEA para início da implementação da pequena linha de transmissão no Distrito Industrial de Santa Cruz e aguarda a decisão sobre a licença de operação pelo órgão licenciador. A Karpowership afirma também que já teve a permissão das agências regulatórias, como Aneel e ANP, para operar o empreendimento como uma das vencedoras do leilão de energia reserva com o uso do gás natural para geração de energia limpa em suas embarcações.

Ainda passou por análises da Marinha do Brasil, incluindo simulações realizadas pela Praticagem no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo

(TPN-USP). A futura operação a ser realizada pela Karpowership tem previsão de duração de 44 meses, de acordo com o contratado.

Com a operação, a Companhia Docas do Rio de Janeiro estima arrecadar cerca de R$ 32 milhões durante o período do projeto.

CDRJ e Karpowership celebram acordo para viabilizar a instalação de termelétricas flutuantes

21/06/2022 11:01

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e a Karpowership Brasil Energia (KPS) celebraram um contrato de passagem para permitir a instalação, dentro da área portuária, de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão por parte da KPS.

Trata-se de projeto pioneiro a nível Brasil, de grande importância para o país, liderado pela Karpowership, empresa de origem turca, que realizará este tipo de operação.

De acordo com o projeto apresentado, a Baía de Sepetiba irá receber quatro termelétricas flutuantes, uma unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FSRU) de GNL, além da instalação de torres temporárias para transmissão da energia gerada. As primeiras embarcações termoelétricas encontram-se, momentaneamente, atracada no Porto de Angra dos Reis. As térmicas flutuantes Porsud I e II e Karkey I e II terão capacidade instalada total de 560 MW.

Este tipo de projeto tem como objetivo garantir a continuidade e segurança do suprimento eletroenergético no Brasil, tendo em vista o período de escassez hídrica excepcional, ocorrida ao longo do ano de 2021, que resultou em baixos armazenamentos nos reservatórios das usinas hidrelétricas das principais bacias do País.

De acordo com a Karpowership, para viabilizar a instalação e as operações de geração de energia, o projeto recebeu a licença ambiental integrada (LAI) do INEA para início da implementação da pequena linha de transmissão no Distrito Industrial de Santa Cruz e aguarda a decisão sobre a licença de operação pelo órgão licenciador. A Karpowership afirma também que já teve a permissão das agências regulatórias, como Aneel e ANP, para operar o empreendimento como

uma das vencedoras do leilão de energia reserva com o uso do gás natural para geração de energia limpa em suas embarcações.

Ainda passou por análises da Marinha do Brasil, incluindo simulações realizadas pela Praticagem no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP). A futura operação a ser realizada pela Karpowership tem previsão de duração de 44 meses, de acordo com o contratado.

Com a operação, a Companhia Docas do Rio de Janeiro estima arrecadar cerca de R$ 32 milhões durante o período do projeto.

portosenavios

CDRJ e Karpowership celebram acordo para viabilizar a instalação de termelétricas flutuantes

21 Junho 2022

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e a Karpowership Brasil Energia (KPS) celebraram um contrato de passagem para permitir a instalação, dentro da área portuária, de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão por parte da KPS.

Trata-se de projeto pioneiro a nível Brasil, de grande importância para o país, liderado pela Karpowership, empresa de origem turca, que realizará este tipo de operação.

De acordo com o projeto apresentado, a Baía de Sepetiba irá receber quatro termelétricas flutuantes, uma unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FSRU) de GNL, além da instalação de torres temporárias para transmissão da energia gerada. As primeiras embarcações termoelétricas encontram-se, momentaneamente, atracada no Porto de Angra dos Reis. As térmicas flutuantes Porsud I e II e Karkey I e II terão capacidade instalada total de 560 MW.

Este tipo de projeto tem como objetivo garantir a continuidade e segurança do suprimento eletroenergético no Brasil, tendo em vista o período de escassez hídrica excepcional, ocorrida ao longo do ano de 2021, que resultou em baixos armazenamentos nos reservatórios das usinas hidrelétricas das principais bacias do país.

De acordo com a Karpowership, para viabilizar a instalação e as operações de geração de energia, o projeto recebeu a licença ambiental integrada (LAI) do INEA para início da implementação da pequena linha de transmissão no Distrito Industrial de Santa Cruz e aguarda a decisão sobre a licença de operação pelo

órgão licenciador. A Karpowership afirma também que já teve a permissão das agências regulatórias, como Aneel e ANP, para operar o empreendimento como uma das vencedoras do leilão de energia reserva com o uso do gás natural para geração de energia limpa em suas embarcações.

Ainda passou por análises da Marinha do Brasil, incluindo simulações realizadas pela Praticagem no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP). A futura operação a ser realizada pela Karpowership tem previsão de duração de 44 meses, de acordo com o contratado.

Com a operação, a Companhia Docas do Rio de Janeiro estima arrecadar cerca de R$ 32 milhões durante o período do projeto.

PORTAL fator BRASIL

CDRJ e Karpowership celebram acordo para viabilizar a instalação de termelétricas flutuantes

22/06/2022 - 06:54

Operação que deve render R$ 32 milhões à Companhia Docas do Rio de Janeiro durante o período do projeto.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e a Karpowership Brasil Energia (KPS) celebraram um contrato de passagem para permitir a instalação, dentro da área portuária, de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão por parte da KPS.

Trata-se de projeto pioneiro a nível Brasil, de grande importância para o país, liderado pela Karpowership, empresa de origem turca, que realizará este tipo de operação.

De acordo com o projeto apresentado, a Baía de Sepetiba irá receber quatro termelétricas flutuantes, uma unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FSRU) de GNL, além da instalação de torres temporárias para transmissão da energia gerada. As primeiras embarcações termoelétricas encontram-se, momentaneamente, atracada no Porto de Angra dos Reis. As térmicas flutuantes Porsud I e II e Karkey I e II terão capacidade instalada total de 560 MW.

Este tipo de projeto tem como objetivo garantir a continuidade e segurança do suprimento eletroenergético no Brasil, tendo em vista o período de escassez hídrica excepcional, ocorrida ao longo do ano de 2021, que resultou em baixos

armazenamentos nos reservatórios das usinas hidrelétricas das principais bacias do País.

De acordo com a Karpowership, para viabilizar a instalação e as operações de geração de energia, o projeto recebeu a licença ambiental integrada (LAI) do Instituto Estadual do Ambiente (INEA) para início da implementação da pequena linha de transmissão no Distrito Industrial de Santa Cruz e aguarda a decisão sobre a licença de operação pelo órgão licenciador. A Karpowership afirma também que já teve a permissão das agências regulatórias, como Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), para operar o empreendimento como uma das vencedoras do leilão de energia reserva com o uso do gás natural para geração de energia limpa em suas embarcações.

Ainda passou por análises da Marinha do Brasil, incluindo simulações realizadas pela Praticagem no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP). A futura operação a ser realizada pela Karpowership tem previsão de duração de 44 meses, de acordo com o contratado.

Com a operação, a Companhia Docas do Rio de Janeiro estima arrecadar cerca de R$ 32 milhões durante o período do projeto.

portosenavios

Karpowership assina acordo com CDRJ para instalação de termelétricas flutuantes em Itaguaí

21 Junho 2022

Projeto da empresa turca, que prevê 4 unidades e uma FSRU de GNL, recebeu licença para implementação de linha de transmissão e aguarda licença de operação pelo órgão licenciador, cujo processo é questionado por ambientalistas. CDRJ estima arrecadar R$ 32 milhões durante 44 meses de operação.

A Karpowership Brasil Energia (KPS) assinou um contrato de passagem com a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) para a instalação pela empresa turca de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão dentro da área de abrangência do Porto de Itaguaí (RJ). O projeto apresentado à autoridade portuária prevê para a Baía de Sepetiba quatro termelétricas flutuantes, uma unidade flutuante de armazenamento e regaseificação (FSRU) de gás natural liquefeito (GNL), além da instalação de 36 torres temporárias para transmissão da energia gerada, ancoradas em terra e mar.

A CDRJ informou que as primeiras embarcações termelétricas atualmente se encontram atracadas no Porto de Angra dos Reis (RJ). As térmicas flutuantes Porsud I e II e Karkey I e II terão capacidade instalada total de 560 MW. A Karpowership afirma também que já teve a permissão das agências reguladoras Aneel (Energia Elétrica) e ANP (Petróleo, Gás e Biocombustíveis), para operar o empreendimento como uma das vencedoras do leilão de energia reserva com o uso do gás natural para geração de energia limpa em suas embarcações.

Ambientalistas questionaram o processo de licenciamento, levantando possíveis impactos do projeto à fauna local. Eles alegam que a operação das termelétricas flutuantes na região ameaça os botos cinzas de extinção. Em maio, o Instituto Arayara alertou que a ausência de um estudo de impacto ambiental aprofundado está condenando a espécie. O instituto realizou uma série de notificações extrajudiciais pedindo a suspensão da licença ambiental do empreendimento termelétrico, emitida pelo Instituto Estadual do Ambiente (Inea), além do arquivamento do projeto.

O documento aponta seis principais irregularidades no processo de licenciamento e o descumprimento de leis municipais, estaduais, federais e internacionais. O Arayara argumenta que o projeto tem um porte e um potencial poluidor que impediriam a realização do Eia/Rima deste empreendimento. No começo de junho, o Ministério Público entrou com uma ação civil para tentar impedir a instalação de usinas flutuantes. Numa ação anterior, o MP havia tentado anular a licença de instalação das torres.

A Karpowership informou que o projeto recebeu a licença ambiental integrada (LAI) do Inea para início da implementação da pequena linha de transmissão no distrito industrial de Santa Cruz e aguarda a decisão sobre a licença de operação (LO) pelo órgão licenciador. O projeto também passou por análises da Marinha do Brasil, incluindo simulações realizadas pela praticagem no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP). A futura operação a ser realizada pela Karpowership tem previsão de duração de 44 meses, de acordo com o contrato, firmado em maio.

A CDRJ, que administra a zona poligonal do Porto de Itaguaí, estima arrecadar mais de R$ 30 milhões durante o período de operação do projeto. Com a tarifa portuária, a CDRJ estima arrecadar em torno de R$ 7,5 milhões por ano, totalizando cerca de R$ 28 milhões pelo período de 44 meses, englobando o desenvolvimento e operação do projeto, conforme as premissas do leilão de energia de reserva, do qual a Karpowership foi uma das vencedoras. Além disso, são previstos outros R$ 4 milhões com o contrato de passagem, totalizando R$ 32 milhões.

De acordo com a autoridade portuária, o empreendimento foi apresentado com objetivo de garantir a continuidade e segurança do suprimento de energia no Brasil, tendo em vista o período de escassez hídrica excepcional, ocorrida ao

longo de 2021, que resultou em baixos armazenamentos nos reservatórios das usinas hidrelétricas das principais bacias do país. A CDRJ estima que as operações do projeto integrado de GNL movimentem de 60.000 a 120.000 metros cúbicos por mês, dependendo da demanda energética do Brasil.

portosenavios

Diogo Piloni na TiL

21 Junho 2022

Ex-secretário nacional de portos e transportes aquaviários assumiu cargo de consultor internacional da Terminal Investment Limited. Em uma rede social, Piloni disse sua atuação será exclusiva em mercados fora do Brasil.

Menos de um mês após sua despedida do comando da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Diogo Piloni assumiu o cargo de consultor internacional da Terminal Investment Limited. Em uma rede social, Piloni disse que o novo desafio profissional veio após análise e aprovação da comissão de ética pública da presidência da República e que sua atuação será exclusiva em mercados fora do Brasil.

Piloni contou que terá como atribuições buscar novas oportunidades de investimento em terminais gerenciados pela TiL, especialmente em Sines (Portugal), Cidade do Panamá (Panamá), Callao (Peru), Valparaiso (Chile) e Buenos Aires (Argentina). "Muito entusiasmado por atuar junto a um grupo que tem um portfólio de investimentos de cerca de US$ 3 bilhões, apenas na América Latina (exceto Brasil) e em Portugal!", afirmou em seu perfil no LinkedIn.

O ex-secretário de portos acrescentou, na postagem, que sua atuação inclui a análise do marco regulatório aplicável a concessões portuárias na América Latina e Portugal, avaliando os riscos nos atuais contratos de concessão e sugerindo estratégias de melhoria em futuras negociações ou renovações de contratos.

Piloni, que estava à frente da secretaria ligada ao Ministério da Infraestrutura desde o começo do governo Bolsonaro, em janeiro de 2019, apresentou pedido de exoneração, que foi publicado no último dia 24 de maio. Como secretário, Piloni participou de discussões de temas como a desestatização de portos e o BR do Mar (Lei 14.301/2022), além da realização de leilões de arrendamentos portuários. Seu posto na SNPTA foi preenchido desde então pelo ex-diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mário Povia, que ocupava cargo de diretor de gestão portuária na Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

ANTT realiza, nesta quarta (22/6), audiências públicas sobre autorizações ferroviárias

A sessão pública será realizada de forma presencial e virtual.
21/06/2022 10h03

esta quarta-feira (22/6), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vai promover as Audiências Públicas nº 4 e nº 5/2022, que vai abordar as diretrizes do novo marco regulatório da Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021). A sessão pública será no Auditório do Edifício Sede, em Brasília/DF, e terá transmissão ao vivo pelo Canal ANTT no Youtube.

A AP nº 4 tem o objetivo de colher subsídios e informações para o aprimoramento da minuta do Contrato de Adesão para formalização de outorgas por autorização para exploração de ferrovias.

A AP nº 5 vai colher contribuições para o aprimoramento da proposta de regulamentação do art. 25 da Lei das Ferrovias. O dispositivo a ser regulamentado tem foco na instrução e análise dos requerimentos de autorização para exploração de novas ferrovias, novos pátios e demais instalações acessórias.

O período de contribuições escritas, para ambos os processos de participação social, vai até as 18 horas (horário de Brasília) do dia 19 de julho de 2022, por meio do Sistema ParticipANTT. Os interessados também podem se inscrever para contribuição oral, ao vivo, mediante inscrição prévia.

Para entender melhor sobre o procedimento de audiência pública, clique aqui. Para mais informações sobre como enviar sua colaboração, acesse o tutorial do Sistema ParticipANTT neste link.

Serviço:

Sessão Pública Híbrida (virtual e presencial)
Local: Auditório do edifício sede da ANTT
Data: 22 de junho de 2022
Capacidade: 353 lugares
Horário: das 15h às 18h.

Imperatriz do Maranhão ganha nova travessia urbana

A obra vai reduzir os engarrafamentos, melhorar o trânsito e impulsionar a economia local

21/06/2022 14h20

A segunda maior cidade do Maranhão ganhou uma nova travessia urbana que irá facilitar o fluxo do trânsito. Nessa segunda-feira (20), foi liberado o tráfego de parte da rodovia Belém-Brasília (BR-010/MA), que passa por Imperatriz. O empreendimento vai reduzir os engarrafamentos, melhorar o trânsito e impulsionar a economia local. Aproximadamente 260 mil habitantes do município de Imperatriz serão beneficiados com as intervenções, que foram retomadas em 2020 pelo Ministério da Infraestrutura.

> Trata-se de um trecho de nove quilômetros de vias laterais da travessia urbana de Imperatriz. O segmento fica entre o acesso ao Conjunto Itamar Guará e a ponte sobre o rio Cacau. Até o fim do ano, mais 10 quilômetros serão entregues na cidade. No total, a obra tem investimento total de R$ 275 milhões. Serão feitos serviços de duplicação, construção de 27 quilômetros de vias marginais, oito viadutos e duas pontes. Até agora foram executados 30% dos serviços.

“Essa é uma obra que está no meio da área urbana, gerando transtornos para quem transita no dia a dia. Por isso estamos liberando os trechos na medida que foram ficando pronto”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Benefícios econômicos

O município situa-se na área de influência de grandes projetos, como a mineração da Serra dos Carajás (Marabá/Paraupebas), a mineração do igarapé Salobro (Marabá/Paraupebas), a Ferrovia Carajás/Itaqui, a Ferrovia Norte-Sul, as indústrias guzeiras (Açailândia), a indústria de papel e celulose Suzano (localizada na Estrada do Arroz).

Ao longo da BR- 010/MA, em Imperatriz, ainda estão sendo executados os serviços de manutenção, incluindo sinalização, limpeza dos dispositivos de drenagem, drenagem profunda e superficial com construção de sarjetas e instalação de meio-fio.

CLIPPING

ASSCOM

M E N U

21 de Junho

22 de Junho

Docas-PB e setor industrial se reúnem para traçar oportunidades no Porto de Cabedelo

Ideia é desenvolver projetos integrados voltados para o crescimento do Porto nos próximos dez anos

22 de junho de 2022 às 08h02

A diretora-presidente da Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), Gilmara Temóteo, se reuniu nesta terça-feira (21) com empresários do setor industrial para conversar sobre os resultados e obras do Porto paraibano, novos negócios e oportunidades de desenvolvimento.

O encontro ainda discutiu a obra de dragagem, que está em vias de execução, e a ideia de desenvolver de forma integrada projetos para os próximos 5 ou 10 anos, voltados para o crescimento do Porto e da economia no estado.

“Ficamos muito felizes em poder receber representantes do setor industrial para construir juntos, apresentar nossos resultados e os milhões investidos ao longo dos últimos anos. O Porto existe com a união de muitas mãos”, comentou a presidente Gilmara Temóteo.

Participaram da reunião Guilherme Estrela (RHPE Marine), Magno Rossi (Sindetextil-PB e Coteminas), Manfredo Gouveia (Grupo Elisabeth), Manoel Gonçalves (Calmil Mineração), Ariano Fonseca (Sindiaçúcar), Petrúcio Muniz (Grupo São Braz), Wagner Breckenfeld (Sinduscon-JP) e Helder Campos (Sinduscon-PB), além dos secretários Gilmar Martins (Seplag) e Rômulo Polari (Cinep), que representaram o governo da Paraíba.

Para o grupo de empresários, a ideia de cooperação é a mesma: “A nossa função é ajudar quanto precisar, seja no projeto ou nos entraves que surgirem”, sinalizou Manfredo Gouveia, do Grupo Elizabeth.

TERMINAL DE VEÍCULOS E TECON SANTOS BATEM RECORDES DE MOVIMENTAÇÃO

22 DE JUNHO DE 2022

A Santos Brasil fechou maio com duas importantes marcas conquistadas, uma no Terminal de Veículos (TEV) e outra no Tecon Santos, ambos no Porto de Santos. O TEV bateu recorde mensal histórico com 31.913 mil veículos movimentados, enquanto o Tecon embarcou o maior número de contêineres frigoríficos da sua história em um único navio, 1.103 unidades.

No TEV, foram realizadas 14 atracações em maio, com exportação de 27.430 veículos – para países como Argentina, Chile, Peru, Colômbia, África do Sul e Indonésia – e importação de 4.483 unidades. Neste total, também estão incluídos veículos pesados, como caminhões, ônibus e máquinas agrícolas e de construção.

No primeiro trimestre de 2022, o TEV movimentou 54.325 veículos, com exportação de 48.102 unidades e importação de 6.223, número estável comparado com o mesmo período de 2021, ano marcado pelo aumento de movimentação em razão da demanda reprimida provocada pelo início da pandemia de Covid-19.

O terminal vem se superando também na quantidade de veículos de exportação movimentados em uma única escala. Em fevereiro, bateu recorde quando foram embarcadas 5.209 unidades para exportação no navio Glovis Solomon, em um período de pouco mais de 24 horas. O número foi superado em abril, com 5.334 veículos na escala do navio Glovis Sky. E, em maio, com 5.615 no navio Glovis Sonic.

Tecon Santos

O Tecon Santos, maior terminal de contêineres da América do Sul, registrou o embarque do maior número de contêineres frigoríficos da sua história em um único navio, no último dia 16 de maio. Foram 1.103 contêineres frigoríficos, de um total de 3.580 contêineres movimentados nesta escala do navio Cap San Maleas – uma classe de navios que possui capacidade para 11.503 TEUS, sendo que 1.700 possuem plugs para refrigeração.

Neste caso, a marca foi alcançada para atender a uma necessidade do armador que precisou adotar uma medida de contingência para ajustar as rotas dos navios

que retornam para a Europa em função do descasamento da demanda logística global provocado pela pandemia.

De acordo com Roberto Teller, diretor de Operações Portuárias da Santos Brasil, a persistência dos gargalos na logística mundial em função da pandemia de Covid-19, provocando o fechamento de portos na China e o congestionamento nos portos europeus, tem evidenciado a capacidade da Santos Brasil de absorver com eficiência o aumento da demanda no porto de Santos, mesmo em momentos de pico. “Uma movimentação de contêineres refrigerados da magnitude da operação que fizemos exige planejamento e execução extremamente precisos. Trata-se de um serviço que que envolve elevado nível de sincronicidade de todas as equipes envolvidas. Já no caso do TEV, a retomada na importação e exportação de veículos leves e pesados tem exigido operações cada vez mais eficientes”, diz.

No ano passado, a Santos Brasil atendeu no Tecon Santos mais de 70 navios extras de cargas que estavam represadas e chegaram em período de grande demanda ao porto de Santos. Só neste ano, foram 20 navios extras atendidos entre janeiro e maio. “Investimos fortemente no terminal nos últimos anos para atender com qualidade o crescimento da demanda e continuamos a investir”, afirma Teller.

INFORMATIVO DOS PORTOS

BALANÇA COMERCIAL ACUMULA SUPERÁVIT DE US$ 32,19 BILHÕES EM 2022

22 DE JUNHO DE 2022

A balança comercial brasileira registrou superávit de US$ 32,19 bilhões no acumulado do ano, até a terceira semana de junho, com uma queda de 6,9% em relação ao período de janeiro a junho do ano passado, pela média diária. A corrente de comércio – soma de exportações e importações – subiu 22,8% na mesma comparação, atingindo US$ 270,32 bilhões. Os dados divulgados na segunda-feira (20/6) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia mostram que as exportações em 2022 somaram US$ 151,26 bilhões no período, com aumento de 18,8% (pelo critério de médias diárias sobre igual período de 2021). As importações atingiram US$ 119,06 bilhões, com alta de 28,4%.

O resultado da balança nas três primeiras semanas de junho indica alta de 13,6% no superávit do mês em relação à média diária de junho de 2021, atingindo um total de US$ 6,76 bilhões. A corrente de comércio aumentou 25,2%, alcançando US$ 32,98 bilhões no mês, refletindo o crescimento de 23,1% das exportações,

que somaram US$ 19,87 bilhões, e de 28,6% das importações, que totalizaram US$ 13,11 bilhões.

Apenas na terceira semana de junho, a balança comercial teve um saldo positivo de US$ 3,34 bilhões e corrente de comércio de US$ 11,72 bilhões, resultado de exportações de US$ 7,53 bilhões e importações de US$ 4,19 bilhões.

Veja os dados completos da balança comercial.

Exportações no mês

Em junho, até a terceira semana, a Secex constatou alta de 28,7% nas exportações da Agropecuária, que somaram US$ 4,4 bilhões. Houve queda de 12,6% das remessas da Indústria Extrativa, que chegaram a US$ 4,71 bilhões. Já a Indústria de Transformação aumentou os embarques no acumulado do mês, com crescimento de 47,1%, chegando a US$ 10,68 bilhões.

O setor agropecuário expandiu as exportações principalmente com milho não moído, exceto milho doce (998,4%), café não torrado (104%) e soja (19,6%). Do lado da Indústria Extrativa, destaque para as altas de outros minerais em bruto (128,4%); carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (123.486,9%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (23,4%).

Para o crescimento das vendas da Indústria de Transformação, contaram principalmente as saídas de carne bovina fresca, refrigerada ou congelada (61,3%); farelos de soja e outros alimentos para animais (excluídos cereais não moídos), farinhas de carnes e outros animais (58,6%) e óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos) (135,1%).

Importações em junho

O desempenho das importações em junho é de alta nos três setores, com aumentos de 21,8% na Agropecuária, somando US$ 320 milhões; de 122,8% na Indústria Extrativa, que chegou a US$ 1,22 bilhão; e de 23,5% na Indústria de Transformação, que alcançou US$ 11,47 bilhões.

Na Agropecuária, o crescimento foi impulsionado, principalmente, pelos desembarques de trigo e centeio, não moídos (65,6%); cevada, não moída (13.755,6%) e frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (92,7%).

A Indústria Extrativa ampliou as compras de outros minérios e concentrados dos metais de base (84,6%); carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (517,2%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (61,3%).

Para a Indústria de Transformação, a Secex verificou crescimento nas entradas de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos – exceto óleos

brutos) – (54,6%); adubos ou fertilizantes químicos – exceto fertilizantes brutos – (169,5%) e válvulas e tubos termiônicos, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (61,3%).

Tecnologística

Rumo publica sexta edição do Relatório Anual de Sustentabilidade

Destaques ficaram por conta do Instituto Rumo, ingresso no Índice de Sustentabilidade Empresarial da B3 e início da operação da Ferrovia Norte-Sul

22 de Junho de 2022

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

O Relatório Anual de Sustentabilidade da Rumo visa referendar o compromisso com a transparência, conformidade das operações e prestação de contas a stakeholders como colaboradores, parceiros de negócios, fornecedores, clientes, comunidades, investidores e mercado em geral.

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

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

Investimentos

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

Um exemplo apontado pela empresa são os investimentos feitos para adequação aos trens de 120 vagões, planejados para aumentar a capacidade e a eficiência das operações no corredor do agronegócio que conecta o município de Rondonópolis até o Porto de Santos (SP).

O modelo, divulga a companhia, representa um aumento de aproximadamente 50% de capacidade em relação aos trens que antes circulavam com 80 vagões. Somente em 2021, a Rumo contabilizou 1.585 viagens utilizando o modelo com 120 vagões, que representariam proporcionalmente 2.377 viagens de trens com 80 vagões. Ou seja, houve uma redução de 792 viagens a partir da nova operação.

Já no ano passado, a empresa passou a integrar o ISE B3, o Índice de Sustentabilidade Empresarial da B3. A empresa garante que é a primeira do setor ferroviário brasileiro a figurar no índice que é referência em práticas empresariais de sustentabilidade.

E em 2021 a Rumo começou a atuar em uma nova geografia com o início das atividades da Malha Central, marcado pelo comissionamento do trecho São Simão (GO)-Estrela D'Oeste (SP). A malha tem um papel estratégico no modal ferroviário nacional, reforça a empresa, pois permite o acesso a novos mercados e aumenta a eficiência do atendimento prestado pela concessionária aos seus clientes, agregando terminais de transbordo em novas geografias. A partir da previsão de volume a ser transportado em seu primeiro ano de operação, a Norte-Sul será capaz de evitar a emissão de 370 mil toneladas de CO2 (na comparação com a movimentação das mesmas cargas pelo modal rodoviário).

A Rumo também assinou em setembro de 2021 com o governo de Mato Grosso o contrato para a construção da primeira ferrovia privada viabilizada por meio de autorização de um estado brasileiro. Dentro dos limites de Mato Grosso, mais de 700 quilômetros de trilhos vão conectar Cuiabá e os municípios de Nova Mutum e Lucas do Rio Verde (ambos no médio-norte, no coração do agronegócio mato-grossense) a Rondonópolis, no sul do estado.

Tecnologística

Asia Shipping é destaque em ranking da Logcomex

Indústria e setor de madeira são os que mais impactam no resultado
22 de Junho de 2022

A Asia Shipping, multinacional brasileira que atua na gestão de processos logísticos de mercadorias, informa que tem avançado também na exportação e, agora, figura entre os top 3, segundo levantamento recente da Logcomex.

Para o diretor comercial da Asia Shipping, Rafael Dantas, a indústria e o setor de madeira são os que mais impactam neste resultado, que deve se manter em ascensão ao longo de 2022. “Apesar dos problemas logísticos que ainda enfrentamos como preços altos dos fretes e congestionamento nos portos asiáticos em função da política de Covid Zero, posso afirmar que 2022 será o ano da exportação brasileira.”

De acordo com a companhia, só no primeiro trimestre desse ano as operações de exportação foram ampliadas em 42%.

O gerente de Exportação da Asia Shipping no Brasil, Filipe Pacheco, divulga que a meta é fechar 2022 com um crescimento 10% maior que a média do mercado. “Temos uma estrutura robusta, expertise de atuação global e parcerias sólidas com toda a cadeia logística e principais armadores, o que nos permite atingir as metas propostas ano a ano.”

Dantas reforça dizendo que como a companhia atua nos três modais é possível identificar as principais necessidades do cliente, volume, urgência, prazo, custo-benefício e segurança, para oferecer a melhor alternativa, mesmo quando o mercado é desafiado por episódios que intensificam os gargalos logísticos.

ESTADÃO

Com ruídos na Petrobras, importadores brasileiros elevam compras externas de petróleo e derivados

Preços dos produtos desse setor quase dobraram em um ano, aponta indicador Icomex, da FGV

22 de junho de 2022 | 09h38

Em meio a turbulências em torno da **Petrobras**, importadores brasileiros aumentaram em maio as compras externas de **petróleo** e derivados, reduzindo o superávit da **balança comercial**, segundo os dados do Indicador de Comércio Exterior (Icomex) divulgado nesta quarta-feira, 22, pela **Fundação Getulio Vargas (FGV)**. Os preços desses produtos quase dobraram em um ano, mas a demanda também cresceu no período.

O saldo da balança comercial brasileira foi de US$ 4,9 bilhões em maio, uma queda de US$ 3,6 bilhões em relação a maio de 2021. No acumulado de janeiro a maio, o superávit passou de US$ 26,6 bilhões em 2021 para US$ 25,4 bilhões em 2022. Em volume, as **exportações** caíram 8,1% em maio de 2022 ante maio de 2021, enquanto as **importações** subiram 3,2%.

"No mês de maio, as maiores contribuições para o aumento do volume importado foram as de derivados de petróleo (**óleo diesel**, naftas, hulha betuminosa), petróleo e produtos associados a **adubos e fertilizantes**. Os importadores, com receio da conjuntura internacional e com as turbulências que vem ocorrendo no mercado de petróleo do Brasil, podem ter antecipado suas compras. É prematuro concluir que se iniciou uma mudança no rumo das importações. No caso das exportações, a **Organização Mundial do Comércio (OMC)** revisou o crescimento do comércio mundial de 4,7% para 3% para 2022, devido a **guerra na Ucrânia**, a desaceleração do crescimento na **China** e aceleração da **inflação**, o que leva a políticas de aumento de juros e reduz o crescimento da demanda", justificou a FGV, em nota oficial do Icomex.

O relatório afirma que o superávit da balança comercial brasileira em 2022 ainda pode superar o de 2021, "desde que a variação no volume importado desacelere num cenário de elevação de preços das **commodities**".

A balança comercial de petróleo e derivados vem reduzindo o superávit nos últimos meses, saindo de um saldo positivo de US$ 2,8 bilhões em fevereiro para apenas US$ 88 milhões em maio. O grupo respondeu por uma fatia de 13% nas exportações totais e de 15% nas importações.

Em valores, as exportações de petróleo e derivados aumentaram 23,9% em maio de 2022 ante maio de 2021, e as importações avançaram 109%. O aumento das exportações é explicado por uma elevação de 53,8% nos preços, ao passo que o volume exportado caiu 19,4%. Os preços das importações subiram 92,8%, mas o volume importado também aumentou, 6,8%.

China

No acumulado de janeiro a maio de 2022, o volume de exportações brasileiras como um todo cresceu para todos os mercados, exceto China (-13,1%) e **Ásia** sem China (-2,4%). Os avanços ocorreram no volume vendido para

os **Estados Unidos** (3,2%), **União Europeia** (11,0%), **Argentina** (7,6%) e demais países da **América do Sul** (12,2%).

Já o volume importado pelo Brasil recuou no acumulado do ano de todos os mercados, exceto as compras vindas da China, que cresceram 2,8%. Os recuos foram registrados nas encomendas de produtos dos Estados Unidos (-1,4%), União Europeia (-1,0%), Argentina (-2,4%), demais países da América do Sul (-13,7%) e demais países da Ásia (-12,5%).

"Para a China, o **minério de ferro**, que é o segundo principal produto de exportação, registrou queda no volume e nos preços. Os embarques de **soja** recuaram nesse período e, as exportações de carne suína caíram em valor. O principal destaque são as exportações de **carne bovina**, com aumento de 91%, em valor. Este país continua a registrar o maior supéravit no comércio bilateral do Brasil, US$ 14,4 bilhões", apontou o Icomex. "O aumento das exportações para os Estados Unidos está associado ao crescimento das exportações de petróleo bruto (134%), semimanufaturas de ferro, **café** não torrado (51%), entre outros produtos. É o segundo principal mercado de destino das exportações e de origem das importações do Brasil. O país registrou um déficit de US$ 7 bilhões com os Estados Unidos."

Apesar da queda nas exportações de produtos brasileiros para a China, o país asiático ainda sustenta o resultado do saldo positivo da balança comercial. No entanto, se mantida a tendência de queda no volume exportado, aprofundada nos meses de abril e maio, o País pode fechar o ano de 2022 com redução nas remessas para os chineses, "o que parece provável no atual cenário", diz a FGV.

Valor Econômico

Brasil retrocede em ranking de combate à corrupção

Relatório destaca de forma positiva a manutenção da independência do Supremo e do TSE

Por Fernando Exman — De Brasília

22/06/2022 05h00 · Atualizado há 5 horas

Pelo terceiro ano consecutivo o ambiente institucional brasileiro registrou retrocessos, o que fez o país cair da sexta para a décima posição no Índice de Capacidade de Combate à Corrupção (CCC) de 2022.

O ranking, o qual abrange 15 países que juntos representam 92% do PIB da América Latina, é produzido desde 2019 pela Americas Society/Council of the Americas (AS/COA) em parceria com a consultoria Control Risks. Segundo relatório antecipado ao **Valor** com exclusividade no Brasil, a pontuação do Brasil registrou uma queda de 6% no último ano. Já a baixa acumulada desde a primeira edição é de 22%.

O indicador avalia a capacidade dos países de detectar, punir e prevenir a corrupção. A pontuação mais alta no Índice CCC foi do Uruguai, seguido por Costa Rica, Chile, Peru, República Dominicana, Argentina, Panamá, Colômbia, Equador, Brasil, Paraguai, México, Guatemala, Bolívia e Venezuela.

Um aspecto positivo destacado foi a manutenção da independência do Supremo Tribunal Federal (STF) e do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), "apesar da escalada nas críticas públicas feitas a eles pelo presidente Jair Bolsonaro". "Mesmo com a polarização política em alta, a pontuação do Brasil na categoria sociedade civil e mídia permaneceu estável e superou a média regional", aponta o relatório.

Já a variável que avalia a independência e a eficiência das agências anticorrupção caiu quase 19%, "já que Bolsonaro procurou consolidar o controle sobre os órgãos que investigam supostos casos de corrupção envolvendo seus aliados". O relatório cita a transferência de integrantes da Polícia Federal que estavam conduzindo investigações e a nomeação de aliados no Ministério Público Federal.

Além disso, o Brasil registrou um declínio no indicador que avalia processos legislativos em razão das revelações sobre a utilização das emendas de relator ao Orçamento por aliados do presidente.

O documento aponta que o ambiente anticorrupção ficou estável em países com eleições recentes, como Chile, Costa Rica, Equador e Peru, "um indicador da resiliência de algumas instituições-chave". No caso do Brasil, os autores alertam que é pouco provável que reformas anticorrupção ocorram antes das eleições de outubro.

"Os eleitores estão mais focados na inflação, desemprego e uma queda nos padrões de vida do que em ações de combate à corrupção", apontam. "Os candidatos farão uso da retórica anticorrupção para criticar seus adversários, mas essa mensagem pode não ter o mesmo peso entre o eleitorado que o visto em 2018."

Segundo Mario Braga, analista sênior da Control Risks, a capacidade do Brasil de combater a corrupção vem caindo devido à forma como o atual governo atua. "Em um eventual segundo mandato, avaliamos ser provável que tais práticas continuem a ser adotadas, o que implicaria em uma continuidade no processo de declínio da capacidade do país de combater a corrupção", diz. "Por outro lado, em um cenário de troca de governo, existe a possibilidade (mas não a garantia) de que tais práticas sejam substituídas por decisões que garantam mais independência a órgãos como a Procuradoria-Geral da República e a Polícia Federal ou por relações mais transparentes entre o Executivo e o Legislativo."

Ele destaca a necessidade de uma melhor regulamentação do lobby e do financiamento de campanha no país.

Procurada, a secretaria de comunicação da Procuradoria-Geral da República (PGR) afirmou que o trabalho do Ministério Público Federal no combate à corrupção não sofre nenhuma redução muito menos interferência do Poder Executivo. "Qualquer afirmação nesse sentido não encontra respaldo da realidade", disse a PGR em nota.

De acordo com a Procuradoria-Geral da República, nos últimos anos houve um esforço para institucionalizar o trabalho, respeitando critérios legais de designação, duração das atuações conjuntas e respeito ao devido processo legal. "O total de membros dedicados ao combate à corrupção em todas as instâncias foi ampliado recentemente com a criação de Grupos de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado (Gaecos) no âmbito do MPF", acrescentou.

Ainda de acordo com o órgão, esse modelo substitui as forças-tarefas, institucionaliza e dá diretrizes uniformes ao trabalho de procuradores que atuam em investigações de grande porte e complexidade. "Neste momento, 85 membros integram os 20 Gaecos já instituídos formalmente em todo o país pelo MPF."

Segundo a nota da PGR, desde o início da gestão de Augusto Aras à frente da instituição, mais de 400 pessoas com prerrogativa de foro por função perante o STF e o STJ já foram denunciadas, presas ou afastadas de seus cargos. "Apenas em 2021, 20 denúncias foram apresentadas ao STF e ao STJ pela prática de crimes como corrupção e lavagem de dinheiro, entre outros, com 139 pessoas denunciadas. Dois governadores foram afastados dos cargos após pedido da PGR. Além disso, pelo menos nove inquéritos foram abertos para apurar o suposto envolvimento de ministros de Estado (parte deles exonerada em função disso), e do próprio presidente da República em condutas apontadas como ilícitas." Procurada, a secretaria de comunicação do Palácio do Planalto não se manifestou até o fechamento desta edição.

Valor ECONÔMICO

OCDE vê Brasil como país mais à frente para entrar na entidade

Governo se diz otimista, mas prevê processo longo

Por Estevão Taiar e Larissa Garcia — De Brasília

22/06/2022 05h01 · Atualizado há 7 horas

O secretário-geral da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), Mathias Cormann, afirmou ontem que o Brasil já apresenta "conformidade substancialmente mais elevada do que qualquer país candidato da história". Ou seja: o Brasil está mais avançado no processo de adesão do que os países que já fazem parte da entidade estavam nesta mesma etapa.

"O Brasil já está em conformidade com 121 dos 229 instrumentos legais da OCDE", disse na abertura da Semana Brasil - OCDE, evento realizado pelo governo federal e pela entidade para dar início a uma nova etapa do processo de adesão.

Na sua fala, Cormann destacou o fato de o Brasil ser "a maior economia da América Latina" e um integrante "importante do G-20". Também chamou atenção positivamente para o papel que o país teve na proposta de reforma tributária global apresentada pela entidade. Embora a guerra na Ucrânia tenha exigido respostas de curto prazo de governos do mundo inteiro, ele defendeu que o Brasil não pode "perder de vista reformas estruturais de longo prazo", como a própria adesão.

Ainda assim, citou quatro frentes sobre as quais o país precisa ter atenção: melhora da qualidade de gastos e solidez do arcabouço fiscal de médio prazo; aumento da competição do mercado interno; melhoras educacionais; que as políticas ambientais estejam de acordo com as regras da OCDE. "O mundo precisa urgentemente de ações mais ambiciosas a respeito da mudança climática", disse.

Apesar do otimismo, integrantes do governo brasileiro reconheceram que o processo será longo. A jornalistas o chanceler Carlos Alberto Franco França afirmou que o Brasil entregará até o fim do ano para a entidade o memorando inicial de adesão, o que dará início a uma nova etapa. Também afirmou que Cormann "é favorável à realização paralela" dos diversos comitês temáticos para analisarem a entrada do Brasil. Dito de outra maneira, a entrada não precisará ser discutida em um comitê de cada vez. Ainda disse que a "ideia é que os comitês sejam instalados no ano que vem".

Para o chanceler, o assassinato do jornalista Dom Philips e do indigenista Bruno Pereira não cria constrangimentos para a entrada do Brasil na OCDE. "Desde o primeiro momento, o governo atuou para apurar o que estava acontecendo." O ministro das Relações Exteriores classificou o evento como "lamentável", mas disse que foram "muitos transparentes os esforços que fizemos com as Forças Armadas e Polícia Federal".

França ainda afirmou que, em suas viagens para o exterior, "não se fala sobre" a hipótese de um golpe de Estado no Brasil. "Há entusiasmo com o Brasil lá fora."

Já o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que "são tempos difíceis para a economia mundial", destacando o impacto da guerra na Ucrânia sobre a inflação global. "É uma crise enorme, mas é o momento certo para a acessão do Brasil à OCDE."

Por fim, o vice-presidente Hamilton Mourão afirmou que "desde o início do governo do presidente Jair Bolsonaro, a acessão à OCDE é prioridade da política externa do Brasil". Segundo ele, a importância vem do fato de "padrões e práticas" da entidade serem "referência global em amplo conjunto de temas".

21 de junho

agência de notícias da indústria

Brasil precisa expandir em RS 200 bilhões investimentos anuais em infraestrutura

Recursos destinados ao setor precisam saltar de 1,6% para 4% do PIB para eliminar gargalos na prestação dos serviços até 2046. Investimentos públicos hoje representam metade do aplicado há uma década
21/06/2022

Para elevar a qualidade da infraestrutura brasileira, são necessários investimentos anuais na ordem de R$ 344 bilhões, mas hoje o Brasil investe apenas R$ 135 bilhões. Os dados fazem parte do estudo inédito da Confederação Nacional da Indústria (CNI) intitulado **"Agenda de privatizações: avanços e desafios"**, que estimou o valor necessário de investimentos para a modernização da infraestrutura brasileira. O trabalho apontou a urgência de expansão da participação privada na aplicação dos recursos.

Nos últimos anos, a crise fiscal comprometeu severamente a capacidade financeira do setor público. Os investimentos em infraestrutura das estatais, dos estados e da União somam quedas consecutivas desde 2010 e, hoje, correspondem a menos de 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB). A deterioração do estoque de capital e dos níveis de investimento só não foi mais intensa por conta da expansão dos programas de concessão e desestatização. Atualmente, os recursos privados respondem por 70% dos investimentos anuais.

Aumento dos investimentos depende da continuidade e expansão da agenda de desestatizações

Há quase três décadas, o país deu partida ao processo de desestatização e privatização do setor de infraestrutura. Desde então, houve grandes avanços, principalmente em dois momentos: por força da aprovação da Lei das Concessões, em 1995, e da instituição de agências reguladoras, no começo dos anos 2000; e em 2016, após a instituição do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) do governo federal.

Hoje, o capital privado opera 44 aeroportos federais, 367 terminais e áreas portuárias arrendadas ou autorizadas, 30 mil quilômetros de ferrovias, e 24,7 mil quilômetros de rodovias (12% da malha pavimentada do Brasil). Também merece destaque a crescente operação privada de áreas para a exploração de petróleo e gás, de distribuidoras e geradoras de energia elétrica, e de segmentos de telecomunicações e de saneamento básico. A participação privada em todos esses setores deve se expandir ainda em 2022, com importantes leilões e vendas de ativos já realizados e previstos até o fim do ano.

Vale destacar o sucesso do leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), realizado no último dia 30 de março. O certame servirá de modelo para a transferência ao setor privado dos demais portos públicos – são sete companhas docas estatais, que administram 17 portos atualmente. A expectativa é que o governo federal lance editais para a venda dessas estatais e de outros portos públicos, como o de Santos (SP), São Sebastião (SP) e Itajaí (SC).

Levantamento da CNI mostra que a Codesa investiu somente 29% dos recursos disponíveis no período de 2010 a 2021 – R$ 822 milhões dos R$ 2,9 bilhões autorizados. Em conjunto, as sete Cias. Docas federais deixaram de investir no mesmo período cerca de R$ 17,5 bilhões.

Desestatização de ativos públicos: agenda de Estado

A superação dos gargalos existentes nos diferentes setores da infraestrutura brasileira depende da continuidade e avanço do processo de transferência de ativos públicos ao setor privado.

"As desestatizações precisam avançar e se consolidar como uma agenda de Estado. A diferença entre os investimentos realizados e os necessários à modernização do país, a situação difícil dos orçamentos públicos e os problemas históricos de governança e gestão no âmbito estatal evidenciaram que não há outro caminho", afirma o gerente-executivo de Infraestrutura da CNI, Wagner Cardoso.

Ele acrescenta que não se deve subestimar a complexidade do processo de desestatização e privatização, e os possíveis obstáculos ao seu andamento. Na avaliação do gerente, essa não é uma agenda de um único governo ou administração, mas deverá perdurar por ao menos mais uma década, havendo recursos e vontade política de avançar e compreensão da sociedade de sua

importância. Os avanços significativos em anos recentes, e não apenas no âmbito federal, revelam o potencial de expansão do processo de transferência de ativos estatais para os próximos anos.

portosenavios

Codeba bate recorde histórico de movimentação em maio

21 Junho 2022

A Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) registrou sua maior movimentação em um mês de maio. Os portos organizados (Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus) movimentaram 1.213.021 toneladas, um crescimento de 8,40%, em relação ao mesmo período de 2021, quando houve a atividade de 1.119.001 toneladas. Na época, o volume havia sido o maior registrado para o mês.

O aumento de 33,45% na performance mensal do Porto de Salvador foi um dos principais fatores que contribuíram para o resultado. O porto organizado negociou 545.699 toneladas, diferença de 136.784 ton sobre a movimentação registrada em maio de 2021.

No Porto de Aratu-Candeias foram movimentadas 585.406 toneladas de cargas. O volume, em comparação a abril de 2022, apresentou um crescimento de 0,69%. Já no Porto de Ilhéus foi registrado um crescimento de 188,87% na movimentação mensal, com negociação de 81.915 toneladas. O aumento é em relação ao mesmo período de 2021, quando foram movimentadas 28.357 ton. No acumulado do ano, o porto, na Ponta do Malhado, movimentou 183.984 toneladas, alta de 27,07%, em relação a maio do ano anterior, quando houve a atividade de 144.792 toneladas de cargas.

DIÁRIO

Ecometals e Cibra anunciam parceria para embarcar manganês estocado em Serra do Navio

Primeiro embarque de 43 mil toneladas abre uma nova perspectiva de retomada da atividade industrial na antiga província mineral no coração da Amazônia.

21/6/2022 | 17:47

O navio Trogir Split, de bandeira croata, mas vindo da China, atracou na Companhia Docas de Santana (CDSA) nesta terça-feira (21) para realizar o embarque de 43 mil toneladas de minério de manganês extraído nas minas de Serra do Navio, ainda durante as operações da Indústria e Comércio de Minérios S.A. (ICOMI). A operação é fruto de uma parceria comercial entre a Ecometals Manganês do Amapá e a Cibra Mineração e Indústria Ltda. que prometem destravar o setor mineral.

Essa operação põe fim – pelo menos por enquanto – a um enorme imbróglio que se arrasta na justiça há pelo menos 11 anos desde que novos controladores da velha Icomi anunciaram a retomada das atividades minerais em Serra do Navio. De lá pra cá uma infindável disputa pelo direito de embarcar os estoques remanescentes de ativos de mineração teve início, enquanto os maquinários e outras dependências industriais foram sendo pilhados ou sucumbiram às intempéries.

Uma sentença do juiz federal João Bosco Costa Soares da Silva, da 2ª Vara Federal de Macapá, decidiu por autorizar o embarque da carga estocada desde 2018 numa área da Companhia Docas de Santana (CDSA). A decisão ainda estabelece multa pessoal de R$ 200 mil ao diretor do porto organizado do Amapá em caso de descumprimento da medida. ***"Não nos cabe aqui questionar, apenas cumprir a determinação judicial, então em até três dias o navio já estará carregado e pronto para exportar a carga até a China"***, disse Edival Tork, atual presidente da CDSA.

Representando a Ecometals, o advogado Rubem Bemerguy disse ao Diário do Amapá que a medida faz justiça depois de anos de disputa em várias esferas judiciais no Amapá e em Brasília, onde a mais alta Corte da Justiça comum definiu sobre a propriedade do manganês estocado. ***"Foi a partir de uma reclamação nossa junto ao STJ (Superior Tribunal de Justiça) que pudemos dar esse grande passo no sentido de destravar o setor mineral e temos confiança agora que não haverá retrocesso"***, disse o advogado.

Caçambeiros

Um grupo de profissionais do transporte de cargas fazia plantão em frente à CDSA desde o fim de semana em que a chegada do navio para embarcar o minério foi anunciada. José Araújo, que representa uma categoria de aproximadamente 30 caçambeiros, diz que por quase quatro meses foi feito o transporte dessa carga de manganês de Serra do Navio até o porto em Santana, mas que não receberam seus honorários, ainda sob contrato com a Briga do Brasil, que contratou o serviço. ***"Não queremos discutir o mérito de quem tem o controle acionário da Icomi, mas sim receber por nosso serviço"***, disse ele.

Questionado pela reportagem, o representante da Ecometals disse que nesse momento não cabe a companhia dirimir um litígio que envolve terceiros, mas não descarta que em futuras operações a classe dos caminhoneiros amapaenses seja acionada para realizar novas pilhas de minério até o porto.

SEGURANÇA PORTUÁRIA EM FOCO
O seu portal sobre Segurança Portuária

GUARDA PORTUÁRIA E POLÍCIA FEDERAL FISCALIZAM VEÍCULOS NO ACESSO AO PORTO DE SANTANA

Terça-feira, 21 de junho de 2022

A ação faz parte das medidas rotineiras de controle de acesso ao porto

A Guarda Portuária (GPort) e a Polícia Federal (PF) realizaram na última sexta (17), fiscalização de veículos que acessam o Porto de Santana realizando transportes de cargas.

A ação faz parte das medidas rotineiras de controle de acesso no âmbito da Companhia Docas de Santana - CDSA, que visam à repressão de ilícitos, verificação de irregularidades, descaminho e tráfico de entorpecentes pelo Porto Organizado.

SOS Bailique

No dia, 11 de maio a GPort realizou a entrega de água mineral em garrafas que foram transportadas para o arquipélago do Bailique, como ajuda à população prejudicada pela falta de água potável, devido à salinização das águas do rio.

Durante a campanha, foram arrecadados 63 pacotes de água mineral de diversos tamanhos, doados pelos colaboradores da CDSA que serão de grande ajuda para a população que nesse momento necessita.

Segundo o Major CBM/AP Emerson, Chefe da Divisão de Operações da Defesa Civil/AP, responsável pelo recebimento das doações, a divulgação de ações como esta são de suma importância para conscientizar mais pessoas a colaborarem com a campanha em prol das famílias do Bailique.

Hidrovia do Paraguai, importante canal logístico, retoma capacidade de navegabilidade

21/junho/2022 8:31 am

Após um período de intensa seca no ano passado, o rio Paraguai atingiu no início desta semana, o nível de até 3,1 metros. Com isso, foi possível ampliar a capacidade de navegação na hidrovia.

Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), apontam que Mato Grosso do Sul registrou movimentação de 1,4 milhão de toneladas de cargas pelos portos estaduais, no primeiro quadrimestre do ano. O destaque foi o minério de ferro com 1,3 milhão de toneladas, seguido por sementes e outros grãos e ferro fundido.

Jaime Verruck, secretário da Semagro, defende que a hidrovia é um canal fundamental e estratégico na logística de Mato Grosso do Sul.

O minério de ferro liderou em termos de mercadorias na pauta de exportações do Estado pela hidrovia.

Verruck explica que a hidrovia sempre foi uma opção de transporte de peso em Mato Grosso do Sul e com tendência de crescimento das exportações.

Entre os desafios para melhorar a navegabilidade o secretário cita a necessidade de se fazer duas curvas entre Corumbá e Porto Murtinho.

A hidrovia ainda tem vantagem de custo competitivo, com capacidade de carga elevada e o custo menor.

De acordo com boletim da Sala de Situação do Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul (Imasul), no dia 14 o nível do rio Paraguai em Ladário estava em 2,53 metros, em Porto Esperança em 1,82 mt e em Porto Murtinho chegou a 3,13 metros.

DIARIO de PERNAMBUCO

Suape mantém liderança em navegação por cabotagem e movimentação de granéis líquidos

21/06/2022 12:26

O Porto de Suape permanece na liderança nacional em navegação por cabotagem e na movimentação de granéis líquidos entre os atracadouros públicos, com movimentação de 5,09 milhões de toneladas por cabotagem e crescimento de 4,24% em relação ao mesmo período de 2021. Suape aparece à frente de importantes portos, como o de Santos (SP), maior atracadouro público do país, e o de Vila do Conde, no Pará. Os dados são do primeiro quadrimestre de 2022 e foram divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Somados, todos os portos públicos movimentaram, por cabotagem, 21,5 milhões de toneladas de cargas. Entre as cargas que passaram por Suape nesse tipo de navegação, os granéis líquidos e gases representaram 3,54 milhões de toneladas, enquanto contêineres, 1,48 milhão de tonelada.

“Suape tem posição estratégica no Nordeste e é muito vantajoso para empresas com matrizes no Sul e Sudeste do país e centros de distribuição por aqui. Temos rotas expressas que facilitam esse tipo de navegação e muitas companhias aproveitam essa nossa expertise para reduzir custos e ampliar os negócios”, avaliou o diretor-presidente da estatal portuária, Roberto Gusmão.

Já na movimentação de granéis líquidos, Suape operou 5,29 milhões de toneladas. Na segunda posição, aparece Santos, com 4,56 milhões, e na terceira, Itaqui (MA), com 2,34 milhões de toneladas. Na soma total do país, os atracadouros públicos movimentaram um total de 98,14 milhões de toneladas de granéis líquidos e gases.

“Apesar de não termos ainda a Refinaria Abreu e Lima trabalhando no máximo de sua capacidade, conseguimos manter bom volume de operações que nos garantiram essa liderança. Estamos trabalhando, no entanto, para que essa ampliação ocorra e possamos obter mais destaque nesse tipo de movimentação”, afirmou o diretor de Gestão Portuária de Suape, Paulo Coimbra.

Segundo o Anuário Estatístico da Antaq, o setor portuário movimentou 375,7 milhões de toneladas nos quatro primeiros meses deste ano. Os portos privados foram responsáveis por movimentar 244 milhões de toneladas, emquanto os públicos, 131,7 milhões.

Agência Reguladora do Amazonas realiza a operação Parintins Para Todos na Ilha Tupinambarana

Ação ocorre no porto do município até o dia 27 de junho
21 de junho de 2022

A **Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Amazonas** (Arsepam) continua os trabalhos da operação Parintins Para Todos, voltada às embarcações que atuam no serviço de transporte hidroviário intermunicipal de passageiros. Na Ilha Tupinambarana (a 369 quilômetros de Manaus), o objetivo da autarquia é impedir que ocorra a superlotação dos barcos que saem da localidade.

A operação iniciou no último dia 16 em Manaus, no Porto de Manaus/Manaus Moderna, e a partir desta terça-feira (21/06) está sendo desenvolvida na Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) do município, no Centro de Parintins.

A estimativa da Agência Reguladora, com base em dados disponibilizados pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC), da Marinha do Brasil, é que mais de 60 mil pessoas deixem Manaus, em cerca de 300 barcos, com destino ao município dos bois-bumbás Garantido e Caprichoso. O número compreende o período de 16 a 27 de junho.

O coordenador do Departamento de Transporte Hidroviário da Arsepam, Afonso Almeida, explicou que em Parintins a Agência Reguladora trabalha em parceria com a Marinha do Brasil, Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Afonso explicou ainda que, dentro da operação, a Arsepam está fazendo uma campanha de conscientização, intitulada “Somos a Arsepam”, com o objetivo de apresentar à sociedade os trabalhos de competência da autarquia no serviço de transporte rodoviário intermunicipal, gás natural canalizado e, principalmente, no transporte hidroviário intermunicipal de passageiros.

Pesquisa de qualidade

As equipes da Arsepam estão realizando também uma pesquisa de qualidade junto aos passageiros dos barcos. A análise vai ajudar no processo de

regulamentação da Lei Estadual nº 5.604/2021, referente ao Serviço Público de Transporte Hidroviário Intermunicipal de Passageiros e Cargas (SPTHI).
Atualmente, a Agência Reguladora está em processo de finalização do edital de chamamento público das embarcações.

Passageiros felizes

Vindo pela primeira vez ao município de Parintins, a autônoma Rosa Patrícia Viana da Silva disse estar muito feliz e ansiosa para prestigiar pela primeira vez o Festival Folclórico de Parintins. Sobre a viagem de barco até a Ilha Tupinambarana, ela aprovou. “Foi ótima a viagem e passar pela fiscalização. Não tenho do que reclamar”, afirmou.

O empresário José Henrique aprovou a iniciativa da Arsepam de apresentar à sociedade os seus trabalhos. Ele costuma vir sempre à cidade e gosta do serviço oferecido nos barcos. “A população tem que saber o que é feito pelas secretarias e órgãos”.

portosenavios

Ampliação de prazo do drawback deve beneficiar mais de 2,5 mil exportadores

21 Junho 2022

Extensão até 2023 desse tributo, nas modalidades “isenção” e “suspensão” via Lei 14.366, que trouxe uma novidade: desoneração do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que entrará em vigor em 1º de janeiro do próximo ano

A extensão especial por mais um ano, via Lei nº 14.366, dos prazos para que as empresas brasileiras de comércio exterior façam suas operações sob os regimes de drawback – seja por isenção ou suspensão – deve dar um fôlego ao setor, que ainda está em fase de recuperação.

A novidade da lei, no entanto, envolve a desoneração do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que incide sobre as importações de insumos sob o regime de drawback isenção. Mas para não correr riscos relacionados às normas de responsabilidade fiscal do país, a medida só entrará em vigor a partir de 1º de janeiro de 2023.

Enquanto isso, estima-se que mais de 2,5 mil companhias se beneficiem, especialmente, com a isenção de tributos incidentes sobre produtos usados na fabricação de outros insumos destinados à exportação.

Números do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) – usado como instrumento exclusivo para operações de comércio exterior do país – indicam que 1.961 exportadoras obtiveram vantagens com a suspensão do drawback e 696 se beneficiaram com a isenção, no ano passado.

Regime democrático

Para o presidente do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Espírito Santo (Sindiex), Sidemar Acosta, como pode ser concedido para quase todas as empresas exportadoras, das pequenas às grandes indústrias, "o drawback é um dos regimes mais democráticos e valiosos utilizados no comércio exterior, tanto no Espírito Santo como no Brasil".

"Ele permite que as empresas suspendam ou até eliminem os tributos incidentes sobre insumos importados, para utilização em produtos exportados garantindo, assim, um diferencial competitivo para as empresas beneficiárias", disse Acosta, à **Portos e Navios**.

Na visão do presidente do Sindiex, a criação e manutenção de benefícios que facilitem os processos de importação e exportação gera impactos positivos na balança comercial dos Estados brasileiros. "No caso do drawback, as empresas beneficiárias têm a oportunidade de maximizar seus ganhos operacionais diretos e de diversas formas gerando, assim, um movimento natural de aumento e estímulo à economia como um todo".

Entenda o mecanismo

Consultor especialista em ICMS e sócio-diretor da FiscalC Facilitadores Fiscais (Curitiba/PR), o advogado Diego Marques Lora detalhou, à **Portos e Navios**, como funciona esse mecanismo de tributação.

De acordo com ele, a Constituição Federal determina a não-incidência de impostos – como o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), entre outros – nas operações destinadas ao exterior.

Esses tributos, continuou ele, são caracterizados pela sistemática da não-cumulatividade, ou seja, em cada etapa da cadeia comercial abate-se o que foi debitado na etapa anterior, sendo que essa sistemática é efetivada por meio do creditamento do imposto.

"Por exemplo, se 'A' vende uma mercadoria para 'B' por R$ 1.000,00 e essa mercadoria tem uma alíquota de ICMS prevista de 18%, ele pagará ao Estado o montante de R$ 180,00, a título de ICMS. Quando 'B' for revender essa mesma mercadoria por R$ 2.000,00, ele terá um débito de ICMS de R$ 360,00. No entanto, ele recolherá apenas R$ 180,00 aos cofres públicos, em virtude da

apropriação do crédito dos R$ 180,00, que incidiram na etapa anterior da cadeia comercial", exemplificou o consultor.

Conforme o especialista, quando a etapa subsequente não sofre incidência do imposto, o contribuinte deixa de aproveitar o crédito, pois não haverá compensação. "Essa regra não se aplica para a situação da não-incidência em operações destinadas ao exterior, caso em que é permitida a manutenção do crédito".

"Dessa forma, ao importar uma mercadoria e pagar os impostos incidentes no desembaraço aduaneiro, o próprio importador apropria o crédito referente ao que pagou, para compensar quando for dar saída aos itens importados ou aos oriundos do processo industrial no qual tais itens foram integrados", acrescentou Lora.

Insumos importados

O especialista também explicou que, quando os itens produzidos com o emprego de insumos importados são vendidos ao exterior, ocorre um acúmulo de crédito na conta fiscal do contribuinte, ou seja, ele paga um valor já sabendo que esse pagamento originará uma dívida do ente tributante, em seu favor.

"O regime de drawback visa, exatamente, evitar esse acúmulo de crédito, dispensando o importador de insumos a serem empregados na produção de itens, que serão exportados quando estiverem prontos para recolherem impostos, no desembaraço aduaneiro desses insumos".

Na opinião de Lora, "o regime de Drawback, além de simplificar a dinâmica fiscal do produtor/exportador, preserva o fluxo de caixa desses agentes, fomentando a exportação da produção brasileira".

portosenavios

Movimento 'net zero' avança na frota brasileira, avalia Aliança

21 Junho 2022

Empresa acredita que principais parceiros para redução de emissões e cumprimento de metas globais de descarbonização serão os próprios clientes, que vão precisar dividir responsabilidades que tema exige.

A Aliança avalia que o gerenciamento de sua frota e alguns movimentos de outras empresas que atuam na cabotagem brasileira caminham na direção de retrofits e de upgrades em alguns equipamentos, não somente motores, a fim de

aumentar a eficiência das embarcações. O gestor da frota da Aliança, Carlos Rocha, percebe que o diálogo sobre eficiência tem sido intenso na frota brasileira. Para Rocha, os principais parceiros das empresas que atuam no transporte marítimo serão os clientes, que vão precisar dividir toda a responsabilidade que o tema exige.

Rocha considera que as discussões já trarão impactos para as próximas embarcações que chegarão ao Brasil, apesar de a eficiência energética não ser um tema novo no setor. Ele lembrou que, por volta de 2010, os navios já eram certificados com índices de eficiência. O gestor da frota da Aliança, subsidiária do grupo Maersk, acrescentou que os navios de hoje evoluíram bastante e não se comparam com os de 10 anos atrás.

O engenheiro disse que todos os motores marítimos já possuem limitações regulatórias de performance de emissões. Ele citou que, além dos motores, existem outras ações correndo paralelamente, como tintas menos poluentes e sistemas projetados para melhorar a eficiência das embarcações e o uso de equipamentos, reduzindo emissões e os custos operacionais. Segundo o gestor da frota da empresa, além do combustível mais limpo é preciso reduzir o consumo de forma inteligente.

Rocha contou que a Maersk vem investindo pesado no desenvolvimento de combustíveis marítimos limpos e explicou que as empresas do setor vivem o dilema de encomendar navios que tenham disponibilidade de abastecimento, ao mesmo tempo que os produtores precisam de um número relevante de navios eficientes para que possam desenvolver estruturas de fornecimento. Outro desafio é desenvolver fontes alternativas que sejam efetivamente limpas, renováveis e possuam escala.

Rocha observa que dos 200 maiores clientes da Maersk, 100 já estão empenhados em atender o conceito ‘net zero’, pressionando para que a cadeia logística toda vá nessa direção. “Esse é um movimento que conta com grandes empresas e, fundamentalmente, com clientes, que também possuem seus clientes. É uma espiral positiva que não vai ter volta”, analisou Rocha em entrevista à **Portos e Navios**.

portosenavios

Operação break bulk em Itapoá movimenta mais de 2 mil toneladas/ano

21 Junho 2022

Objetivo estratégico da administração do terminal de uso privado de Santa Catarina é se tornar instalação portuária multipropósito

Vinte de maio de 2022 foi um dia novamente especial para os profissionais do Porto Itapoá (SC), que realizaram mais uma operação break bulk durante o recebimento de seis cargas de aproximadamente 45 toneladas cada, para um carregamento direto no navio *BBC Direction*, do armador BBC Chartering e com destino ao Porto de Hammerfest, no norte da Noruega.

Toda a execução exigiu muito cuidado, considerando que as cargas faziam parte de um equipamento submarino, formado por um conjunto de válvulas para controle do fluxo do poço de petróleo, instalado no fundo do mar. Essas peças se conectam às plataformas de petróleo, que estão na superfície e são responsáveis pelo escoamento da produção.

Em razão dos riscos, foi feito um embarque direto no navio. A operação da carga de projeto foi concluída sem incidentes e com segurança a todos os envolvidos, no menor tempo possível, segundo informou o Porto Itapoá, na época.

O presidente do terminal portuário, Cássio Schreiner relatou que as operações break bulk começaram em 2015 e, desde então, foram movimentadas entre 2 mil e 2,5 mil toneladas por ano, nessa modalidade. “Em 2020, definimos nossa estratégia para sermos um terminal ‘multipurpose’ (ou multiuso). Desde então, temos evoluído para fazer todo tipo de operações”, contou o executivo, à **Portos e Navios**.

Planejamento estratégico

Schreiner relatou que a técnica usada no carregamento de maio se diferencia das demais, especialmente porque demanda equipamentos e materiais sensíveis. “A operação break bulk exige muito mais cuidado, mão de obra qualificada e treinada, material específico para esse tipo de trabalho, certificações e treinamentos em Safety e, sobretudo, um planejamento prévio”, enumerou.

Como é mais delicada, também exige formas de manuseio e içamento (lifting). “Por isso, fazemos um estudo para analisar cada caso e definirmos, de maneira inteligente, como cada peça vai ser operada via *Rigging Plan*. Ainda realizamos um briefing de segurança para a equipe envolvida em todas as operações, com detalhamento do fluxo que deve ser seguido”, detalhou o executivo.

Segundo o presidente do Porto Itapoá, faz parte das estratégias da administração do terminal dar sequência a esse tipo de carregamento, até porque há uma regularidade mensal dessa atividade. “Temos uma operação prevista para dia 25 de junho (peças de descarga de navio), entre outras cotações em andamento, ainda para o mesmo mês. Ee devemos ter mais confirmações em breve”.

Investimentos

Conforme Schreiner, alguns portos brasileiros até seriam capazes de realizar a

operação break bulk, mas poucos se enquadram como multipurpose, assim como o Itapoá, ou seja, poucos executam esse tipo de operação, ao mesmo tempo que precisam manter o core business das operações regulares (movimentação de contêineres). “Para isso, contamos com uma equipe dedicada para esse propósito, disponibilidade de berço e planejamento específico”.

Por conta de sua complexidade, que exigiu adaptações da estrutura já existente, as operações break bulk são estrategicamente cruciais para o Porto Itapoá. “Trata-se de um tipo de operação muito importante, uma vez que, além de produzir receita, atrai diversos negócios indiretos. Existem casos de clientes que, ao trazerem suas cargas break bulk, acabaram também trabalhando suas cargas conteinerizadas com nosso porto”.

Mesmo já existindo a superestrutura para essa operação, Schreiner contou, à **Portos e Navios**, que foram necessários investimentos adicionais e acessórios de mais de R$ 1 milhão, a partir de 2020. “Esse valor compreende a aquisição de equipamentos, treinamento da nossa equipe, certificações de capacidade técnica, materiais e novas contratações”.

portosenavios

Exportação de milho a granel cresce 161% no Porto de Paranaguá

21 Junho 2022

De janeiro a maio de 2022, o volume de milho a granel exportado pelo Porto de Paranaguá aumentou 161% na comparação com o mesmo período do ano passado. Foram embarcadas 1.546.247 toneladas do produto nos cinco primeiros meses de 2022 e 591.538 toneladas no ano anterior – um acréscimo de 954.709 toneladas.
Especificamente nos dois últimos meses, os volumes exportados se destacam por passarem das 500 mil toneladas. Em abril, a granel, foram embarcadas 537.841 toneladas pelo Porto de Paranaguá. Em maio, 504.286 toneladas. Em 2021, nos mesmos meses, não houve embarque do produto a granel.

Nos campos do Paraná, a segunda safra de milho – também chamada de safrinha – já começa a ser colhida. “A necessidade de esvaziar os silos e armazéns para dar espaço à nova safra seria a explicação para o aumento no escoamento do produto”, comenta o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Ele destaca que parte do produto que integra os volumes embarcados até o momento ainda não são da safrinha que está entrando em colheita. “Esse ainda não é o milho da segunda safra. Parte é da primeira safra deste ano, parte é ainda

da Safrinha de 2021, que ainda estava guardada, por questões de mercado", diz Garcia.

A necessidade de mais espaço para receber a nova safra não é a única explicação para a alta. De acordo com operadores do milho no Porto de Paranaguá, a guerra da Ucrânia também impulsionou, e muito, os embarques. Em especial, nos três últimos meses.

"O Brasil não é um grande exportador do produto nessa janela, ou seja, do milho de verão. A Ucrânia, por sua vez, costuma ser um grande fornecedor de milho nesse período pelo Mar Negro, principalmente para África e Europa", explica Helder Catarino, gerente-geral da Interalli, principal operadora do produto pelo terminal paranaense.

Com o conflito, o país não consegue embarcar por lá. Assim, os países têm que buscar o milho em outras origens, entre elas o Brasil, pelos portos do Paraná. "O Brasil entrou porque ainda tinha estoques, com boas margens de preço. Ou seja, teve demanda e oferta", afirma Catarino.

Paraná, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul são as principais origens do milho embarcado pelos portos do Paraná. Egito, Irã, Espanha, Coreia do Sul e Portugal são os principais países de destino do produto exportado por Paranaguá.

A previsão é que o estado produza um volume recorde de 16 milhões de toneladas nessa safrinha. "Somado aos pouco mais de 2,9 milhões de toneladas da primeira safra, o estado será responsável por quase 19 milhões de toneladas, mantendo-se na segunda posição nacional", conforme divulga a Secretaria de Estado da Agricultura e do Abastecimento.

A nova safra de milho – safrinha 2022 – começou a chegar no porto, para exportação, a partir deste mês. "Primeiro chega do Mato Grosso, depois do Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás e demais estados produtores. A expectativa é bastante positiva também para os próximos meses", comenta o operador.

portosenavios

Movimentação de trigo sobe de janeiro a maio nos portos gaúchos

21 Junho 2022

A Portos RS divulgou, nesta terça-feira (21), os resultados das movimentações do período de janeiro a maio de 2022. Os dados levam em consideração as operações realizadas nos cais públicos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, além dos terminais existentes no complexo portuário de Rio Grande.

Entre os destaques do Porto do Rio Grande nos primeiros cinco meses do ano estão as variações positivas do trigo, com 266.83%, milho, com 88.53%, cloreto de potássio, com 44.26%, e cavaco de madeira, com 40.52%, em relação ao mesmo período do ano passado.

O total das movimentações no porto marítimo do Rio Grande do Sul somaram de janeiro a maio 14.933.212 toneladas. Desse montante, 2.476.034 toneladas foram obtidas com a movimentação de trigo, 518.131 toneladas com o milho, 554.076 com o cloreto de potássio e 631.983 com os cavacos de madeira. Já as movimentações de farelo de soja, soja em grão, arroz, fosfatos, madeira, celulose e demais mercadorias atingiram a marca de 11.271.118 toneladas.

Em relação ao mesmo período do ano de 2020, o Porto do Rio Grande registrou uma pequena queda de 3.79% em sua movimentação total, em que no ano de 2020 foi de 15.552.279 toneladas. Enquanto, em 2022 foi de 14.933.212 toneladas.

O destino das exportações é liderado pela China (20.57%), seguido pela Arábia Saudita (6.37%), Marrocos (5.91%), Indonésia (5.78%), Vietnã (5.60%) e Portugal (4.92%). Já as importações são oriundas da Argentina (13.92%), China (8.41%), Estados Unidos (6.78%), Rússia (6.23%), Marrocos (5.00%) e Peru (4.92%).

Quanto aos contêineres, foram movimentadas 221.993 unidades, sendo 134.338 cheias e outras 87.655 vazias. A maior movimentação aconteceu no mês de março, quando foram 48.942 unidades contabilizadas. O segundo maior mês foi justamente o de maio, com 48.100 contêineres movimentados.

Com relação ao Porto de Pelotas, as movimentações atingiram 528.400 toneladas. O destaque fica por conta da madeira, que movimentou 366.213 toneladas, enquanto que o clínquer, material considerado base para a produção do cimento, alcançou 162.187 toneladas. Na variação entre 2021 e 2022, o mês de fevereiro teve elevação de 29.51% nas movimentações.

Já o Porto de Porto Alegre atingiu no período de janeiro a maio 401.647 toneladas. Os fertilizantes continuam liderando, com 268.825 toneladas, seguido pelas demais cargas, com 51.698 toneladas, cevada, com 39.499 toneladas, sal, com 23.850 tonelaas, e o trigo, om 17.776 toneladas movimentadas.

portosenavios

ANP recebe 24 propostas de TAC de conteúdo local, totalizando R$ 1,90 bi em compromissos

21 Junho 2022

A ANP recebeu 24 propostas de celebração de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) de conteúdo local, nos termos da Resolução ANP nº 848/2021, até o último dia 15 de junho. Este foi o prazo final para recebimento de propostas referentes a autos de infração emitidos pela ANP até 17 de dezembro de 2021.

Os compromissos de conteúdo local são os assumidos pelas empresas, nos contratos de exploração e produção (E&P) de petróleo e gás, de contratação de um percentual mínimo de bens e serviços nacionais.

A Resolução ANP nº 848/2021 regulamenta a celebração de TAC relativo a processos sancionadores por descumprimento de compromissos de conteúdo local em contratos que não puderam ser aditados pela Resolução ANP nº 726/2018. Nesses casos, as empresas poderão requerer a substituição do pagamento das multas por novos compromissos de investimentos em bens e serviços nacionais, de forma a estimular a indústria brasileira.

As propostas recebidas totalizam um valor de R$ 1.889.499.425,97, que será investido em bens e serviços da indústria nacional. Esse valor de investimentos supera os valores das multas que seriam aplicadas. Elas são oriundas de 41 autos de infração relacionados com 52 contratos de E&P, contemplando 24 empresas, em consórcio ou individualmente.

São esperados ainda novos requerimentos de TAC relacionados a autos de infração que venham a ser emitidos após 17 de dezembro de 2021 e que se enquadrem no escopo da resolução.

A celebração do TAC é facultativa e configura o reconhecimento do descumprimento da obrigação de conteúdo local prevista no processo sancionador. De acordo com a resolução, o TAC substitui o processo administrativo sancionador, com o seu respectivo arquivamento após a celebração do termo.

Os compromissos de aquisição de bens e serviços das propostas de TAC são compatíveis com o art. 17 da Resolução ANP nº 848/2021 e se concentram nas atividades de exploração e desenvolvimento da produção em áreas da Rodada Zero, cujo contratos não estabelecem percentuais mínimos de conteúdo local a serem alcançados, e em operações de exploração e desenvolvimento da produção no exterior, ou seja, com a exportação de bens e serviços nacionais.

Seguindo o rito estabelecido na Resolução ANP nº 848/2021, as propostas recebidas serão analisadas pela ANP no que tange à exequibilidade e razoabilidade dos prazos e, após manifestação da Procuradoria Federal junto à ANP, serão objeto de deliberação da diretoria colegiada da entidade.

JORNAL PORTUÁRIO

Vibra investirá R$70 mi em sua área arrendada no Porto de Miramar

Os recursos serão aplicados na expansão de armazenamento de combustíveis

21 JUN 2022

A Vibra vai investir 70 milhões de reais na ampliação da capacidade instalada de tancagem de combustíveis e biocombustíveis em sua área arrendada no Porto de Miramar, em Belém (PA), disse a companhia nesta terça-feira (21).

As obras, previstas para serem concluídas até julho de 2023, vão aumentar a capacidade instalada no local em 56%, de 50 mil para 78 mil metros cúbicos.

Segundo a companhia, serão sete tanques destinados a gasolina, etanol anidro e hidratado, óleo combustível, diesel, biodiesel e querosene de aviação.

A Vibra arrematou a área BEL08 no leilão de 2019, quando ainda era BR Distribuidora. O contrato tem validade de 20 anos, podendo ser renovado até atingir 70 anos.

A expansão da capacidade de armazenamento vai reforçar a autonomia do suprimento de combustíveis e biocombustíveis no Pará, disse a companhia.

“Com a ampliação das instalações, a Vibra segue com sua missão de assegurar o abastecimento da região além de atender toda a demanda da cadeia logística do chamado ‘Arco Logístico Norte’, que está bastante aquecida”, disse Marcelo Fernandes Bragança, vice-presidente executivo de Operações, Logística e Sourcing da Vibra.

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE OVOS CRESCEU 33%

21 DE JUNHO DE 2022

As **exportações brasileiras de ovo**s cresceram 33,5% em volume em maio, segundo dados divulgados nesta segunda-feira (20) pela Associação Brasileira de Proteína Animal (**ABPA**). Foram exportadas 628 toneladas no período, incluindo o produto **in natura e processado**. Em receita, houve alta de 138,6% nas vendas, para US$ 1,9 milhão em maio deste ano.

Nos cinco primeiros meses do ano a exportação cresceu 21,1% em volume, com 6,18 mil toneladas. Em valores, houve incremento de 59,3% nas vendas externas, para US$ 11,1 milhões. De acordo com a ABPA, no acumulado do ano o setor teve o melhor desempenho para o período desde 2016.

"Além de gerar divisas para o Brasil, o aumento das exportações é uma contramedida ao quadro desafiador imposto pelos **custos de produção**", disse o presidente da ABPA, Ricardo Santin, em nota divulgada. Ele disse que houve crescimento da presença internacional ao longo dos últimos anos.

PORTOS DO PARANÁ INVESTE R$ 80 MILHÕES EM OBRAS DE MELHORIAS NAS CIDADES DO LITORAL

21 DE JUNHO DE 2022

A Portos do Paraná investiu quase R$ 80 milhões em obras urbanas voltadas para a comunidade desde 2019. As melhorias em Paranaguá, Antonina e nas ilhas da região incluem a construção de um viaduto, recuperação de ruas e novos trapiches. Com limites de atuação, impostos pela legislação, a empresa pública trabalha para minimizar os impactos negativos da atividade portuária e beneficiar a comunidade do Litoral, uma das orientações da gestão.

"Os portos seguem uma série de leis e normativas próprias que impedem que a autoridade portuária realize obras de melhorias fora da área portuária. Mas uma das determinações do governador Carlos Massa Ratinho Junior foi encontrar alternativas, através de convênios com as prefeituras e órgãos de governo, para fazer o que fosse possível, concentrando parte dos investimentos em melhorias urbanas", conta o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Foi assim que o porto conseguiu entregar, no fim de 2019, o viaduto Nelson Buffara, na entrada de Paranaguá, onde a BR-277 se divide entre as avenidas Ayrton Senna e Bento Rocha. Com investimento R$ 14,1 milhões em recursos da empresa pública, a obra foi executada pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PR), com anuência dos órgãos fiscalizadores.

A Avenida Bento Rocha, no trecho da ponte do Rio Emboguaçu até a avenida portuária, também recebeu melhorias através do convênio com o DER. Os investimentos da Portos do Paraná somaram R$ 14,6 milhões e incluíram a pavimentação de concreto, readequação do sistema de drenagem, nova sinalização vertical e horizontal e nova ciclovia.

A autoridade portuária custeou, ainda, o projeto executivo para a revitalização e ampliação da capacidade da avenida Ayrton Senna da Silva, que prevê a implantação de marginais, quatro novos viadutos, além de nova ciclovia e iluminação nos oito quilômetros de extensão do trecho entre o entroncamento com a BR-277 e o Porto de Paranaguá.

O investimento na elaboração dos projetos foi de cerca de R$ 1,6 milhão e o projeto foi entregue para a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do governo federal, para inclusão das obras no rol de obrigações do vencedor da nova concessão das rodovias do Paraná.

Neste semestre, o Porto de Paranaguá deu início às obras de recuperação das principais vias que dão acesso ao cais. Estão sendo investidos aproximadamente R$ 4 milhões, que incluem também as proximidades do Santuário Estadual de Nossa Senhora do Rocio, que reúne uma das celebrações mais populares do Paraná.

TRAPICHES – A empresa pública também está reformando ou construindo 14 estruturas de trapiches para ilhas da região de Paranaguá e Antonina. Já foram realizadas obras nos trapiches da Ilha do Mel (Encantadas e Brasília) e estão em execução as estruturas da Ilha dos Valadares (Passarela e Itiberê), Rocio, Antonina (Ponta da Pita e Portinho). O investimento total da empresa pública gira em torno de R$ 25 milhões.

Em breve serão iniciadas a execução das obras em mais seis comunidades marítimas: Amparo, Europinha, Eufrasina, Ilha do Teixeira, Piaçaguera e Vila Maciel. Para essa fase o investimento está estimado em R$ 20 milhões e as obras devem ser iniciadas no segundo semestre.

INVESTIMENTOS – Além desses investimentos urbanos, a Portos do Paraná mantém investimentos milionários no sistema de dragagem e modernização da sua estrutura (Moegão e Corredor de Exportação), com impacto direto sobre a atividade do comércio internacional, e em programas socioambientais para proteção de fauna, flora e das comunidades tradicionais do Litoral do Paraná.

FOLHA DE S.PAULO

Ferrovias pedem reajuste no frete para compensar disparada do combustível

ANTT diz que está analisando o pedido enviado por entidade do setor

21.jun.2022 às 19h00

A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) analisa um pedido de reajuste no frete do transporte ferroviário.

A solicitação foi enviada pela ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários), que reúne as principais empresas do setor, para compensar o peso da disparada do diesel sobre os custos da operação.

A associação preparou um estudo enviado à ANTT para detalhar os efeitos do mega-aumento tanto na operação quanto na construção de novas ferrovias.

A pressão por ajuste nos contratos também tem crescido entre as concessionárias de rodovias, impactadas pela alta no cimento asfáltico de petróleo.

Segundo Marco Aurélio Barcelos, diretor-presidente da ABCR (associação que reúne as empresas), os negócios fechados há mais de um ano estão defasados.

Um dos representantes da indústria que têm se posicionado publicamente com críticas à política de preços da Petrobras, José Ricardo Roriz, presidente da Abiplast (plásticos), vem se reunindo com outros setores e o Ministério da Economia para defender que a raiz do problema a ser enfrentado está no refino.

"Foram anunciadas várias refinarias, gastou-se bilhões, e hoje temos um déficit de derivados de petróleo. Tem que agregar valor aqui. Quando tem refinaria, faz fertilizante, químico, polímero, tinta. Já que nós temos suficiente para exportar, por que não agregamos valor aqui no Brasil?", diz.

ESTADÃO

Monitor do PIB aponta alta de 0,3% em abril ante março

Na comparação com abril de 2021, a atividade econômica teve expansão de 3,6% em abril de 2022, aponta FGV

21 de junho de 2022 | 11h20

RIO - O **Produto Interno Bruto (PIB)** brasileiro teve alta de 0,3% em abril ante março, segundo o Monitor do PIB, apurado pelo Instituto Brasileiro de Economia da **Fundação Getulio Vargas** (Ibre/FGV) e divulgado nesta terça-feira, 21. Na comparação com abril de 2021, a atividade econômica teve expansão de 3,6% em abril de 2022.

"O crescimento de 0,3% do PIB em abril em comparação a março é o terceiro consecutivo, embora seja a uma taxa menor que as anteriores. A despeito do crescimento da **agropecuária** e da **indústria**, o **setor de serviços** parou de contribuir para o PIB da mesma forma que vinha contribuindo, principalmente devido à retração de comércio e transporte. Pela ótica da demanda, o consumo das famílias também cresce pelo terceiro mês consecutivo. O único segmento de consumo a retrair foi o de produtos duráveis, o que pode ser reflexo da elevação da taxa de juros e das incertezas com relação ao desempenho econômico e político no ano eleitoral", afirmou Juliana Trece, coordenadora do Monitor do PIB - FGV, em nota.

O Monitor do PIB antecipa a tendência do principal índice da economia a partir das mesmas fontes de dados e metodologia empregadas pelo **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)**, responsável pelo cálculo oficial das Contas Nacionais. O IBGE divulgará os resultados oficiais sobre o desempenho do PIB no primeiro trimestre de 2022 no próximo dia 2 de junho.

No trimestre encerrado em abril de 2022 ante o mesmo período de 2021, o PIB avançou 2,8%. Sob a ótica da demanda, o consumo das famílias cresceu 4,8%, sustentado pelo componente de serviços (7,5%), bens não duráveis (2,1%) e bens semiduráveis (13,3%).

A Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF, medida dos investimentos no PIB) encolheu 5,2% no trimestre terminado em abril de 2022 ante o trimestre terminado em abril de 2021, resultado negativo influenciado pela queda de 10,7% no componente de máquinas e equipamentos.

As exportações aumentaram 1,5%, e as importações tiveram retração de 8,2% no trimestre até abril.

Em termos monetários, o PIB alcançou aproximadamente R$ 2,988 trilhões de janeiro a abril de 2022, em valores correntes. A taxa de investimento da economia foi de 18,7% em abril de 2022.

GZH ECONOMIA

Porto de Rio Grande registra queda de 3,79% na movimentação de cargas este ano, na comparação com 2021

Portos do Estado atingiram a marca de 15.863.259 toneladas nos primeiros cinco meses de 2022

21/06/2022 - 23h00min

Os portos do Rio Grande do Sul atingiram a marca de 15.863.259 toneladas de cargas movimentadas nos primeiros cinco meses de 2022. Os números foram divulgados nesta terça-feira (21) pela Portos RS, que gerencia o setor no Estado, e correspondem às operações realizadas entre janeiro e maio deste ano nos cais públicos de **Porto Alegre**, **Rio Grande** e **Pelotas**, além dos terminais portuários.

No entanto, o porto de Rio Grande apresentou queda de 3,79% na movimentação total até maio deste ano na comparação com 2021. A explicação apontada pela Portos RS está na **estiagem** que atingiu o Rio Grande do Sul no ano passado e que causou queda na produção da soja, insumo que costuma estar sempre entre os mais exportados.

Os três grandes destaques do Estado foram o trigo, com movimentação em torno de 2.476.034 toneladas, seguido do milho, com 518.131 toneladas, do cloreto de potássio, com 554.076 toneladas, e do cavaco de madeira (em pequenos pedaços), com 631.983 toneladas. Esses itens apresentaram variações positivas na movimentação, se comparados com o mesmo período no ano passado. O trigo registrou um crescimento de 266,83%, enquanto o milho apontou alta de 88,53%, o cloreto de potássio, 44,26%, e o cavaco de madeira, 40,52%.

Por outro lado, o porto marítimo gaúcho apresenta a maior parte das toneladas movimentadas no período, com 14.933.212. Pelotas aparece bem depois, com 528.400 toneladas, e Porto Alegre logo em seguida, com 401.647 toneladas.

Na Capital, os fertilizantes se destacaram como principal insumo, com 268.825 toneladas movimentadas entre janeiro e maio. Cevada, sal e trigo também apareceram entre os itens específicos com mais operações.

A China segue liderando entre os países de destino das mercadorias, com 20,57% do total das exportações. Na sequência, aparecem Arábia Saudita, com 6,37%, Marrocos, com 5,91%, Indonésia, com 5,78%, Vietnã, com 5,60%, e Portugal, com 4,92%.

Já em relação às importações, a Argentina é o país que mais envia cargas aos portos gaúchos, com 13,92% do total, seguido de China, com 8,41%, Estados Unidos, com 6,78%, Rússia, com 6,23%, Marrocos, com 5%, e Peru, com 4,92%.

PORTAL DO LITORALPB
PRIORIZANDO O LITORAL SUL

Sistema CNT assina acordo de cooperação com Ministério da Infraestrutura

21 jun 2022

O Sistema CNT e o Ministério da Infraestrutura firmaram um acordo de cooperação técnica com objetivo de estimular o desenvolvimento de uma política nacional integrada que contribua para o desenvolvimento do setor de transporte. Pelos termos do acordo, espera-se a melhoria do planejamento de transportes, da segurança no trânsito e o aprimoramento da educação para a cidadania no trânsito, da mobilidade e da efetividade do transporte de cargas e de passageiros no país.

As ações desenvolvidas beneficiarão os condutores de veículos, os transportadores e a sociedade como um todo pela melhoria da qualidade dos serviços. O acordo prevê o desenvolvimento de ações educativas e a estruturação de cursos de formação, de capacitação e de reciclagem para o setor transportador; a participação de campanhas e projetos nacionais sobre os temas; a realização de ações nacionais e atendimentos voltados à saúde e à qualidade de vida do trabalhador do transporte, entre outras iniciativas.

De acordo com o presidente do Sistema CNT, Vander Costa, o acordo representa um importante passo para o fortalecimento e a valorização do setor de transporte e logística brasileiro, que, nos últimos anos, mostrou o quão é essencial para o perfeito funcionamento de todos os setores da nossa sociedade. “Com a experiência de décadas, produzindo informação e conhecimento e realizando projetos voltados a apoiar a gestão dos negócios, a capacitação dos profissionais e o desenvolvimento da atividade transportadora no país, temos muito a contribuir com os planos e políticas necessários para elevar a eficiência do transporte e a competitividade do Brasil no cenário mundial.”

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, reforçou que a parceria com a CNT e o SEST SENAT contribuirá para a formulação de políticas públicas capazes de garantir à atividade transportadora o devido valor que ela tem. “A sociedade hoje reconhece o qual essencial é o transporte e nós trabalhamos para permitir o pleno desenvolvimento dele”, afirmou. O ministro também destacou a qualidade dos trabalhos desenvolvidos pela CNT e pelo SEST SENAT seja no levantamento de dados e trabalhos técnicos, seja na atenção dada aos profissionais.

SEU CRÉDITO DIGITAL

Governo tem mais de US$ 1 bilhão para investir em infraestrutura sustentável

Governo brasileiro busca atrair mais investimentos por meio de reuniões com investidores de outros locais. Saiba mais!
21/06/2022 07:30

O Governo Federal tem mais de US$ 1 bilhão para investir em infraestrutura sustentável. A quantia faz parte de um acordo entre o Ministério da Infraestrutura e o Banco Interamericano de Desenvolvimento, anunciado durante o Fórum Brasil, que aconteceu na semana passada.

De acordo com Marcelo Sampaio, ministro da pasta, o acordo com o BID visa a estruturação da agenda, buscando reduzir a emissão de gases de efeito estufa e equilibrar esta matriz de transporte.

Governo quer atrair mais investimentos

Durante o encontro da última semana, que foi organizado pelo BID em parceria com a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil), o governo buscou atrair mais aplicações financeiras por meio de reuniões com investidores de outros locais.
O ministro da Infraestrutura adiantou que em reunião com a Suíça e o Canadá o assunto também foi discutido. “É uma pauta que nós estamos, especialmente na área de infraestrutura, levando com muito afinco em nossos projetos. Nossos projetos hoje estão todos elegíveis para receber investimento verde”.

No ano passado, o Brasil recebeu cerca de US$ 50 bilhões em investimentos estrangeiros diretos, segundo a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento.

Processo de adesão do Brasil à OCDE

Marcelo Sampaio também falou sobre o processo de adesão do Brasil à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). De acordo com o que defende o ministro, a adesão trará um sinal de qualidade, certificando a melhoria do ambiente de negócios do país.

Sampaio lembrou ainda que muitas aplicações ao redor do mundo só podem ser destinadas para países que participam da OCDE, que funciona como uma organização que informa, influencia e cria práticas e políticas que promovam igualdade, oportunidade, bem-estar global e prosperidade.

Atualmente, a OCDE reúne 61% do Produto Interno Bruto (PIB) e tem como membros a Alemanha, Chile, Colômbia, Estados Unidos, Israel, Japão, Peru e outros 31 países.

Empresas concorrente da gigante do transporte marítimo Maersk disputam área do Estaleiro Atlântico Sul em Suape

O Estaleiro Atlântico Sul quer vender parte de sua área de 160 hectares para pagar parte de seu débito com seu principal credor, o BNDES.
21/06/2022 às 11:06

Dois atores importantes com interesses diretos na licitação de parte do terreno colocado à venda pelo **Estaleiro Atlântico Sul** se tornaram conhecidos pela entrada, na última sexta-feira, de petições com objetivos bem diferentes no processo que corre na **1ª Vara Cível da Comarca de Ipojuca**.

A **Conepar**, gestora de ativos reais que controla as empresas **Cone S/A** e **Convida Participações**, e a **ICTSI Rio Terminal 1 Brasil S.A**, que controla o **Tecon Suape**. A primeira pede o adiamento da realização do leilão concedendo mais prazo para a análise de dados do processo e a segunda impugnação do certame por inobservância da isonomia no processo competitivo.
Essa disputa tem a ver com a decisão do EAS, que está em **Recuperação Judicial**, em vender parte de sua área de 160 hectares para pagar parte de seu débito com seu principal credor, o BNDES.

O estaleiro ofereceu duas áreas por R$ 800 milhões, mas uma delas virou motivo de uma briga entre as duas empresas acima citada e a gigante do transporte marítimo **Maersk**, que deseja instalar no local um Terminal de Uso Privativo

(TUP) passando a competir diretamente com **Tecon Suape**, do qual é o maior cliente.

A oferta do terreno interessa a **Conepar**, que programa instalar um complexo logístico portuário. Mas não interessa ao **Tecon Suape** que teme a perda do objeto de seu contrato de 30 anos com o Governo de Pernambuco dos quais já cumpriu 20 anos.

Os dois passaram a ser adversários da Maersk numa disputa que promete agitar o setor portuário do Nordeste e com repercussão internacional.

A Maersk, através da **APM Terminals**, apresentou uma oferta ao **EAS** para atuar como licitante **Stalking Horse** na aquisição da Unidade Produtiva Isolada, que compreende parte da área do estaleiro com seu cais sul.

O problema é que o **Stalking Horse**, figura do direito da Inglaterra onde quem se habilita nessa condição pode fazer ofertas superiores aos concorrentes após tomar conhecimento prévio delas no certame, não é usual no Direito Brasileiro. Isso provocou suspeitas de direcionamento dos concorrentes.

A **Conepar** projeta um projeto de múltiplos empreendimentos visando formar um **Cluster de Infra estrutural Industrial, Logística, Energia Renovável e Comércio Exterior** que pode também conter o segmento voltado para containers.

É uma concepção diferente da **Maersk** que deseja se instalar exclusivamente como operador logístico ao lado do Tecon Suape, que reagiu à proposta de venda do terreno alegando a escolha do **Stalking Horse** e exige um procedimento competitivo específico.

Mas o **Tecon Suape** deseja a suspensão do leilão com ouvida do Ministério Público e das Fazendas Públicas para que se manifestem sobretudo a higidez do Processo Competitivo no Processo de Recuperação Judicial do EAS.