

CLIPPING
ASSCOM

ESPECIAL

CDRJ E KARPOWERSHIP CELEBRAM ACORDO PARA VIABILIZAR A INSTALAÇÃO DE TERMELÉTRICAS FLUTUANTES

22 DE JUNHO DE 2022

Operação que pode 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.



Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e Karpowership firmam contrato para projeto pioneiro de instalação de termelétricas flutuantes nos portos cariocas

22 de junho de 2022 às 19:50

A **Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)** firmou uma parceria com a energética Karpowership para o desenvolvimento de um projeto pioneiro nos portos cariocas, com a instalação de termelétricas flutuantes e linhas de transmissão de energia na região.

Com uma nova parceria firmada com a companhia de energia Karpowership Brasil Energia, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) continua avançando nesta quarta-feira, (22/06), para o crescimento dos portos cariocas. Dessa forma, a empresa energética realizará a instalação de termelétricas flutuantes em um projeto pioneiro nos complexos portuários do estado, além da construção de torres de distribuição de energia e novas linhas de transmissão do recurso, visando tornar o setor energético mais eficiente na região.

Companhia energética Karpowership firma parceria com Docas do Rio de Janeiro para projeto de instalação de termelétricas flutuantes e torres de distribuição de energia nos portos cariocas

O novo acordo das Docas do Rio de Janeiro garantirá um projeto pioneiro nos portos cariocas ao longo dos próximos anos, uma vez que permitirá a instalação, na área portuária, de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão por parte da Karpowership.

Além disso, a empresa do ramo energético também realizará a instalação de

termelétricas flutuantes para a produção do recurso, com o objetivo de tornar a cadeia de produção e distribuição energética na região ainda mais eficiente.

A Karpowership é uma empresa de energia de origem turca e, com o novo projeto no estado carioca em conjunto com a CDRJ, pretende trazer uma iniciativa pioneira no território nacional e no mercado energético brasileiro.

Dessa forma, o projeto apresentado pela companhia prevê que a Baía de Sepetiba receba a instalação de quatro termelétricas flutuantes, uma unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FSRU) de GNL, além da instalação de torres temporárias para transmissão da produção de energia realizada nos portos cariocas.

Além disso, atualmente, as duas primeiras embarcações termelétricas já estão na região e se encontram atracadas no Porto de Angra dos Reis. Ademais, o projeto pioneiro da Karpowership e da Docas do Rio de Janeiro prevê que as termelétricas flutuantes Porsud I e II e Karkey I e II terão capacidade instalada total de 560 MW ao final do projeto de instalação das estruturas nos portos cariocas.

Dessa forma, a Karpowership avança em busca de crescimento no mercado energético nacional, ao passo onde a Docas do Rio de Janeiro procura trazer novos investimentos para os portos do estado do Rio de Janeiro.

Projeto de instalação de termelétricas flutuantes nos portos da CDRJ garantirá mais segurança ao setor energético brasileiro nos próximos anos

O ano de 2021 contou com uma forte instabilidade no setor energético brasileiro, em razão do período de escassez hídrica excepcional, que resultou em baixos armazenamentos nos reservatórios das usinas hidrelétricas das principais bacias do país.

Dessa forma, o desenvolvimento do projeto de instalação das termelétricas flutuantes por parte da Karpowership irá garantir uma segurança maior para o abastecimento energético do estado do Rio de Janeiro, evitando que momentos de crise como esse **influenciem** na transmissão do recurso.

Além disso, de acordo com a Karpowership e as Docas do Rio de Janeiro, 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, agora, aguarda a decisão sobre a licença de operação pelo órgão licenciador.

Também já estão sendo acionadas as companhias regulamentadoras do setor, como a Agência Nacional de Petróleo (ANP) e a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), para tratar das questões técnicas do projeto.

Por fim, a Companhia Docas do Rio de Janeiro estima arrecadar cerca de R\$ 32 milhões durante o período do projeto e pretende trazer uma série de novos investimentos para a infraestrutura e a qualidade operacional dos portos do estado ao longo dos próximos anos.



ANTAQ inicia operação de fiscalização para o Festival de Parintins

Ação vai fiscalizar a prestação do serviço de transporte fluvial e atender as demandas dos usuários, denúncias e solução de conflitos

22/06/2022 10h29

A partir desta terça-feira (21), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) inicia a Operação Parintins. O objetivo é fiscalizar a prestação do serviço de transporte fluvial, sob sua responsabilidade, durante o período de realização do Festival Folclórico. A Agência também é responsável por garantir a eficiência da operação portuária na instalação pública do município durante o evento.

O festival será realizado este ano entre os dias 24 e 26 de junho, com a expectativa de receber mais de 60 mil visitantes e cerca de 220 embarcações. A ANTAQ fiscalizará as embarcações, na saída de Manaus, orientando os passageiros quanto aos seus direitos e deveres, e vistoriando, em conjunto com Marinha do Brasil, a segurança e a qualidade dos serviços.

De acordo com a Gerência Regional da ANTAQ em Manaus, 90% do público do festival chega por via fluvial e, também, utiliza o modal como acomodação durante o período de realização do evento.

A operação seguirá até o dia 28 de junho e contará com agentes da autarquia que atuarão no porto público durante todo o período do evento, atendendo as demandas dos usuários quanto à manutenção da qualidade dos serviços, recebimentos de denúncias e solução de conflitos.

Além da ANTAQ, também participam da operação o DNIT, a Marinha, Arsepam e a prefeitura de Parintins.

Direitos e deveres dos passageiros

Para garantir que os usuários do transporte aquaviário tenham uma qualidade melhor no serviço oferecido pelas empresas, a Agência dispõe uma cartilha contendo as orientações sobre os **direitos e deveres dos passageiros**.



Antaq marca para esta quinta-feira, 23/6, audiência pública sobre o terminal de fertilizantes de Santos

Encontro virtual visa receber contribuições relativas ao processo de licitação do terminal, que prevê a realização de R\$ 658 milhões em investimentos

22/06/2022 18h46

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) agendou para esta quinta-feira, 23/6, às 15h, a audiência pública sobre o processo de licitação do terminal STS53, localizado na região de Outeirinhos, na margem direita do Porto de Santos (SP). A audiência ocorrerá de maneira virtual e visa o recebimento de contribuições relativas ao processo de licitação do terminal, que prevê a movimentação e armazenagem de grânéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.

O projeto foi qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) por meio da Resolução CPPI nº 193, de 25 de agosto de 2021, que deu origem ao Decreto nº 10.858, de 17 de novembro de 2021.

A área de arrendamento referente ao STS53 será utilizada para armazenagem e movimentação portuária de cargas granéis, pelos tipos de navegação longo curso e cabotagem, no sentido de desembarque. A superfície total da área é de 87.981 m², e o terminal terá conexões rodoviária e ferroviária para a Região Metropolitana da Baixada Santista, além de conexão por esteiras transportadoras para o cais público que será retificado.

O futuro arrendatário deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação, que incluem, no mínimo, o sistema de recepção aquaviário com capacidade nominal de 3.000 t/h e sistema transportador equivalente, capacidade estática mínima de 278 mil toneladas e sistema de expedição rodoviária e ferroviária equivalente a 3,4 milhões e 3,1 milhões de toneladas ano, respectivamente.

Para tanto, são previstos investimentos de R\$ 658 milhões, que incluem obras de demolição de edificações, construção de armazéns, aquisição de equipamentos

para descarregamento de navios, aquisição de conjunto de equipamentos para transporte de granéis entre o cais, armazéns e sistema de expedição ferroviária, além de equipamentos que geram ganho de eficiência no escoamento da carga, como balanças rodoviárias e sistema de carregamento ferroviário.

O futuro arrendatário também deverá realizar obras em áreas comuns do porto, como alinhamento de cais, derrocamento de berço e dragagem, com objetivo de otimizar os berços de atracação públicos no cais Outeirinhos. O contrato tem o prazo de 25 anos, prorrogável sucessivas vezes até o limite de 70 anos, a critério do Ministério da Infraestrutura.

A consulta pública do projeto estará aberta, pela Antaq, até 30/6. Essa fase tem como objetivo receber contribuições dos interessados para o aprimoramento dos estudos do projeto, bem como da minuta do edital e contrato.

Dinâmica da audiência

Toda a sessão virtual será transmitida via streaming para a Internet, gravada e disponibilizada no canal da Antaq no Youtube. Nesse caso, não é necessário realizar inscrição para assistir à audiência pública.

Já os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens Whatsapp no número (61) 2029-6940.



DNIT e Ministério da Infraestrutura se reúnem com bancada federal de Santa Catarina para tratar de rodovias do Estado

No encontro, nesta terça-feira (21), foram apresentados os resultados do trabalho do Executivo e o planejamento das próximas ações

22/06/2022 13h51

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e o diretor do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), general Santos Filho, se reuniram com parlamentares da bancada federal de Santa Catarina nesta terça - feira (21), em Brasília, para debater assuntos prioritários na área de infraestrutura de transportes do Estado. Participaram da reunião, ainda, o diretor de Infraestrutura Rodoviária do Departamento, Lucas Vissoto; o superintendente regional em Santa Catarina, Alysso de Andrade; o secretário nacional de Transportes Terrestre do Minfra, Felipe Queiroz; e demais integrantes das pastas.

No encontro com representantes do Poder Legislativo, o Governo Federal apresentou os resultados do trabalho realizado no Estado e todo o planejamento e suplementação necessária para as próximas ações nos empreendimentos, como o andamento de melhorias nas rodovias BR-470/SC, BR-280/SC, BR-163/SC e BR-285/SC. As obras na maior parte destes segmentos são realizadas por meio de um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) entre o DNIT e o governo de Santa Catarina.

BR-470/SC - Na BR-470/SC, estão em execução no lote 1 obras de duplicação e restauração de 18,6 quilômetros em pavimento flexível, com construção de vias laterais, restauração da pista existente, duas novas pontes e 10 viadutos, além da restauração de três obras de arte especiais. No empreendimento já foram entregues à população 10 quilômetros de duplicação, e a previsão é concluir o eixo principal do trabalho até dezembro deste ano.

Ainda na rodovia, o DNIT trabalha no lote 2 da obra de duplicação de 26 quilômetros, com pavimento flexível, construção de vias laterais, restauração da pista existente, duas novas pontes e 13 viadutos, além da restauração de outras duas pontes. Já foram entregues 18 quilômetros duplicados e a previsão é concluir o eixo principal ainda em 2022.

No lote 3 da BR-470/SC, as equipes atuam na duplicação e restauração de outros 12,91 quilômetros, com pavimento flexível, construção de vias laterais, restauração da pista existente, 10 novas pontes e 21 viadutos. No local já foi entregue o Complexo da Marfisa (três pontes e quatro viadutos) do km 49,5 ao Km 51, e a previsão é que sejam concluídas outras três obras de arte especiais e mais dois quilômetros de duplicação;

O lote 4 das obras da BR-470/SC contam com a duplicação e restauração de 15,4 quilômetros, com pavimento flexível, construção de vias laterais, restauração da pista existente, nove novas pontes e 16 viadutos. No empreendimento já foi entregue o viaduto de acesso ao município de Indaial, e a há previsão de concluir duas obras de arte especiais e outros dois quilômetros.

BR-280/SC - O DNIT também conta com obras em execução na BR-280/SC, dividida em três lotes: no primeiro, há duplicação de 36 quilômetros da rodovia, em pavimento flexível, contemplando a construção de pistas novas, ruas laterais, restauração da pista existente e 28 novos viadutos. Atualmente os trabalhos estão concentradas no contorno de São Francisco do Sul e no viaduto do IFC; no lote 2.1, está em andamento duplicação e restauração de 14,6 quilômetros e construção de pistas novas, ruas laterais, além de sete novas OAEs; e o lote 2.2 trata-se da duplicação de 14,1 quilômetros da rodovia, onde serão feitas pistas novas, ruas laterais, restauração da pista existente e o Contorno de Jaraguá do Sul, além de 18 novas OAEs.

BR-163/SC - A rodovia conta com um lote dividido em dois trechos de obras remanescentes em 47,58 quilômetros, de adequação para ampliação da capacidade. São 3,6 quilômetros no acesso ao Porto Internacional de Cargas e 43,98 quilômetros entre os municípios de São Miguel do Oeste e Dionísio Cerqueira. Do empreendimento já foi entregue o viaduto de São José do Cedro e há previsão de liberação de mais cinco quilômetros ainda em junho.

BR-285/SC - A Autarquia também trabalha nas obras que contemplam 22 quilômetros da BR-285/SC, com implantação do Contorno de Timbé do Sul, na área urbana do município, e a pavimentação da Serra da Rocinha, em pavimento rígido, além da construção de duas pontes e quatro viadutos. As obras de contenção estão em andamento e a previsão é que sejam concluídas até dezembro deste ano.

CLIPPING ASSCOM

M E N U

22 de
Junho

23 de
Junho

23 de junho

O GLOBO

‘Estado de emergência’ articulado no Congresso pode liberar gastos a poucos meses da eleição

Estratégia seria uma forma de tentar blindar Bolsonaro de questionamentos judiciais. Um dos riscos é que fosse caracterizado abuso de poder econômico

23/06/2022 04h30

O valor de R\$ 400 mensais como auxílio para caminhoneiros autônomos desagradou a representantes da categoria. O governo Jair Bolsonaro e lideranças do Congresso Nacional discutem aumentar esse montante para R\$ 600 ou até R\$ 1.000.

Para viabilizar a medida, governo e parlamentares avaliam a possibilidade da instituição de um estado de emergência, a ser regulamentado na proposta de emenda à Constituição (PEC) em discussão no Senado que permitiria o pagamento do benefício. Junto com o auxílio, deve ser ampliado o vale-gás.

O estado de emergência está sendo articulado para driblar as restrições impostas pela lei eleitoral. Ela impede a criação e a ampliação de programas sociais em ano de eleição, tendo como únicas exceções programas já em execução ou em casos de calamidade pública ou estado de emergência.

Como a PEC é apresentada pelo Congresso, a estratégia seria uma forma de tentar blindar Bolsonaro de questionamentos judiciais. Um dos riscos é que fosse caracterizado abuso de poder econômico. Uma condenação por ferir a lei eleitoral poderia tornar o presidente inelegível por oito anos.

O risco, porém, é que o estado de emergência abra a possibilidade de uma série de outros gastos a menos de quatro meses da eleição, e não apenas as despesas voltadas para reduzir o preço dos combustíveis.

A ideia do governo e da cúpula do Congresso é que a PEC contenha um artigo decretando “estado de emergência” em decorrência dos impactos do cenário internacional nos preços do petróleo e, como consequência, nos valores dos combustíveis. Por ora, a ideia é que a emergência seja declarada apenas nesse assunto.

Técnicos do governo tinham dúvidas sobre a possibilidade de criar um benefício neste ano sem ferir a lei eleitoral. O governo estava receoso de decretar

calamidade pública, por temer consequências jurídicas para Bolsonaro. No caso da calamidade pública, cabe ao governo pedir a sua decretação ao Congresso. Ao colocar na PEC, não há nenhum ato formal do governo, apenas votações do Congresso.

No Palácio do Planalto, a instituição do estado de emergência na PEC é comparada ao mecanismo que abriu caminho aos gastos excepcionais de combate à pandemia de Covid-19. A diferença agora é que o texto deve estipular um valor máximo a ser gasto com o auxílio dos caminhoneiros e o vale-gás.

O dispositivo também afastaria a incidência de outras normas da Lei de Responsabilidade Fiscal e da Lei de Diretrizes Orçamentárias na criação do benefício à categoria. Gabriel Leal de Barros, sócio e economista-chefe da Ryo Asset, lembra que uma PEC não pode ser vetada e há riscos de os gastos serem ampliados:

— Sabemos que a PEC não é passível de veto e que há um risco relevante de perda de controle da base em meio à votação, o que amplia muito a incerteza e o risco fiscal. Estamos emendando a Constituição a cada seis meses e isso é muito ruim institucionalmente, para o arcabouço fiscal e para a previsibilidade.

As discussões fazem parte da **frente aberta no Congresso e capitaneada pelo presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL)**, em resposta ao reajuste nos preços da gasolina e no óleo diesel anunciado na semana passada pela Petrobras. A ideia para os caminhoneiros é pagar seis parcelas do auxílio. O programa deve custar R\$ 4 bilhões até o fim do ano. Já o programa para subsidiar o gás de cozinha, até R\$ 2 bilhões.

Em reunião na terça-feira o governo decidiu criar um auxílio para caminhoneiros e ventilou a hipótese do valor igual ao **do Auxílio Brasil (de R\$ 400)**. Esse valor, porém, desagradou aos motoristas, que são uma base eleitoral fiel de Bolsonaro.

— Essa gente propõe uma esmola que não paga a metade de uma recapagem de pneu. Nos respeitem. Isso é um deboche — disse o presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Caminhoneiro Autônomo e Celetista, deputado Nereu Crispim (PSD-RS), quando a principal proposta ainda era de R\$ 400.

Diante de reações como essas, o governo passou a discutir um vale de R\$ 600 a R\$ 1.000. O benefício deve ser destinado a caminhoneiros autônomos, grupo já cadastrado pelo governo e que reúne cerca de 700 mil profissionais. O detalhamento da medida só será conhecido quando a PEC for apresentada no Senado, e isso só deve acontecer na próxima semana.

Daniel Couri, diretor-executivo da Instituição Fiscal Independente (IFI), afirma que benefícios focalizados são melhores que subsídios em geral, mas é preciso analisar o momento:

— A discussão passa a ser se esses gastos criam uma vantagem competitiva para as eleições e se devem competir ou não com os demais sujeitos ao teto de gastos. A PEC foi anunciada no início deste mês como forma de compensar parcialmente os estados para zerar o ICMS do óleo diesel. Inicialmente, essa proposta prevê um gasto fora do teto de R\$ 29,6 bilhões com esse fim. Outros R\$ 16,8 bilhões são renúncia de receitas pelo governo zerar o PIS/Cofins e a Cide sobre a gasolina.



Ramal ferroviário de MG pode ser integrado a porto no RJ

23 de junho de 2022 às 00:26

O ramal ferroviário Unaí-Pirapora, antiga demanda do Noroeste mineiro, poderá ser interligado ao Porto do Açu, no Rio de Janeiro. Esse é um dos pontos abordados nos estudos complementares ao Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais (PEF), recebidos pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade (Seinfra) neste mês de junho.

O levantamento é fruto de um Acordo de Cooperação Técnica entre a Seinfra e a empresa Porto do Açu Operações S/A, que contratou a Fundação Dom Cabral (FDC) para elaboração dos estudos.

O foco é a análise da implantação do trecho ferroviário que conectará o ramal Anchieta, localizado no Espírito Santo, à Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e ao Porto do Açu, localizado no município de São João da Barra, no Rio de Janeiro, além de outras ligações que permitam o escoamento de cargas até o terminal portuário.

Em um dos cenários, foi estudada a interligação do ramal Pirapora-Unaí à linha tronco da Ferrovia Centro Atlântica (FCA) que, depois de cruzar o Norte de Minas, se estende até o pátio de Pedreira do Rio das Velhas, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, e na sequência faz conexão com a Estrada de Ferro Vitória a Minas.

A ligação ferroviária de Pirapora-Unaí, com 308 quilômetros de extensão, fez parte dos estudos do PEF, conduzido pela Seinfra. A implantação dessa

ferrovia e a sua conexão com a linha atual da FCA é de grande interesse dos mineiros, pois a mesorregião Noroeste é uma importante área importadora de fertilizantes e exportadora de grãos, os chamados granéis sólidos agrícolas.

O Noroeste Mineiro é apontado como a nova fronteira agrícola do País, tendo a ferrovia como uma das principais engrenagens, uma vez que este meio de transporte é essencial para o escoamento da produção agrícola e também para a remineralização do solo, o que permitiria converter áreas degradadas de cerrado não produtivo em solo agricultável, com grande potencial para alavancar as exportações brasileiras. **(Com informações da Agência Minas)**



PORTONAVE É DESTAQUE EM DADOS DIVULGADOS PELA ASSOCIAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS

23 DE JUNHO DE 2022

A Portonave registrou crescimento de 30% no mês de abril, sendo o melhor mês do primeiro quadrimestre deste ano. Os dados foram divulgados esta semana no DATaPort, pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), e são um comparativo entre abril de 2021 e 2022. O material também aponta crescimento de 8,9% entre terminais privados de contêineres.

O grupo de mercadorias de madeira e carvão (diferença de 48.830 toneladas), máquinas e materiais elétricos (22.410 toneladas) e produtos químicos orgânicos (11.721 toneladas) ganharam destaque pela quantidade expressiva de carga movimentada. Em comparação com abril de 2021, o aumento foi de 293%. Um dos motivos desse crescimento é a demanda do mercado de exportação de madeira para os Estados Unidos, que tem demonstrado um incremento consistente em seus volumes nos últimos tempos.

As máquinas e materiais elétricos são produtos, como importações de painéis solares, eletrônicos, eletroportáteis e lâmpadas, com origem principal do continente asiático para o consumidor brasileiro. Por último, a importação de produtos químicos inorgânicos, para atender as necessidades da indústria nacional.

Exportações saindo do Itaqui pelo Canal do Panamá podem gerar mais competitividade

Porto maranhense integra um dos principais corredores logísticos para o escoamento de grãos.

SÃO LUÍS - Ao avaliar a importância do corredor Centro-Norte para o setor agropecuário, principalmente para o escoamento da produção agrícola de estados do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), além do Pará e boa parte de Mato Grosso e Goiás, com mais eficiência e, possivelmente, menor custo, tendo em vista o forte direcionamento para a multimodalidade, o superintendente de Logística Operacional da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), Thomé Guth, ressalta que o forte crescimento dos portos do Arco Norte, além da possibilidade de negociações para exportações de grãos saindo de Itaqui, no Maranhão, pelo Canal do Panamá, pode garantir ainda mais competitividade para o agronegócio no país.

“A produção nacional de grãos acima do paralelo 16 corresponde atualmente a 49,8% do total, fornecida pelos estados do Norte e Nordeste, Mato Grosso, parte de Goiás e Distrito Federal. Considerando somente milho e soja, dois dos principais grãos do país, na atual safra, cerca de 127 milhões de toneladas devem ser movimentadas nesta região e, hoje, um dos principais corredores logísticos para o escoamento desta produção é o Corredor Centro Norte”, destaca, com base em dados do novo Boletim Logístico da Conab, divulgado nesta semana.

De acordo com o boletim, ainda há a expectativa, com o desenvolvimento da BR do Mar (lei que instituiu o programa de incentivo à cabotagem no Brasil), de utilização da navegação para o transporte de cargas.

O corredor Centro-Norte tem como principal eixo de movimentação de cargas a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que segue do município de Estrela D'Oeste/SP até Açailândia/MA, mas é interligada também à estrada de ferro de Carajás/PA, que vai até o Complexo Portuário do Maranhão. "A FNS é uma das principais ferrovias nacionais, não somente pelos investimentos que estão sendo feitos, mas por sua extensão e ligação com outras ferrovias que fazem parte dos projetos de investimentos logísticos do país", explica Thomé. "Além disso, este corredor pode dispor de rodovias e ainda duas potenciais hidrovias: a do Araguaia e do Tocantins", complementa.

Logística integrada

O boletim da Conab destaca ainda os investimentos no terminal de Palmeirante, no Tocantins, que deve possibilitar uma nova dinâmica em toda a região do corredor Centro-Norte, com a movimentação de cargas por meio de logística integrada, que inclui a entrega de grãos para exportação e retorno com fertilizantes para as regiões produtoras. Estima-se um volume de movimentação de fertilizantes entre 3,5 a 4,0 milhões de toneladas/ano, atendendo a região do Matopiba, Vale do Araguaia e parte de Mato Grosso e do Pará.

Atualmente, há uma grande concentração de misturadoras de adubos nas Regiões Sul e Sudeste do país, sobretudo próximas ao Porto de Paranaguá. No entanto, já começam a surgir novas plantas de misturadoras de adubos próximas aos portos do Arco Norte. Com esses investimentos em uma logística mais eficiente, por meio de terminais aliados a um sistema multimodal de transporte, acredita-se que deverão surgir novas plantas de misturadoras de fertilizantes acima do paralelo 16.

22 de junho



Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) questiona participação de empresas de navegação no leilão de privatização dos portos brasileiros

22 de junho de 2022 às 11:36

A organização ABTP agora questiona ao TCU a possível participação de empresas de navegação como a Maersk e a MSC no leilão de privatização dos portos brasileiros e os impactos negativos que uma possível compra possa acarretar ao mercado nacional.

Com um cenário de desestatização dos portos nacionais cada vez mais próximo nesta terça-feira, (21/06), a grande discussão atual no setor portuário é a possível participação de empresas de navegação, como a Maersk e a MSC, no leilão de privatização dos **complexos nacionais**. Esse debate foi iniciado pela ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), que levou a defesa de suas posições ao TCU (tribunal de Contas da União) e ao Ministério da Infraestrutura e agora busca impedir essa participação.

TCU e Ministério da Infraestrutura são questionados sobre impactos da participação de empresas de navegação no leilão de privatização dos portos nacionais pela ABTP

Após a concessão da Companhia Docas do Espírito Santo, a Codesa, o Ministério da Infraestrutura se prepara, com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), para dar continuidade à desestatização dos portos brasileiros ao longo dos próximos anos.

Com a modelagem de privatização já pensada pelo ministério e os preparos para o leilão de concessões, os órgãos do setor portuário começam a questionar as irregularidades no processo.

Entre eles, a ABTP agora levantou um grande e importante problema que pode ser causado pela participação das empresas de navegação no leilão, a concentração das operações de movimentação de cargas na mão de grandes empresas como a Maersk e a MSC.

Assim, a associação levou o seu questionamento ao TCU e ao Ministério da Infraestrutura, buscando medidas para que essas empresas não possam ter a oportunidade de realizar a compra dos portos brasileiros durante o leilão de privatização dos complexos.

A Maersk é um conglomerado de negócios dinamarquês e possui atividades numa ampla variedade de setores de negócio, principalmente nos setores dos transportes e energia, além do foco no transporte marítimo. Já a MSC é uma companhia sediada na Suíça que atua no ramo de cruzeiros marítimos e no segmento de transportes de cargas.

Ambas as empresas são gigantes no setor portuário internacional e possuem recursos suficientes para arrematarem os portos brasileiros no processo de privatização, mas a ABTP alerta para uma possível concentração das operações na mão de gigantes do setor.

Participação de empresas de navegação no leilão de privatização dos portos brasileiros pode impactar a competitividade do setor portuário nacional, diz ABTP

Dentre os problemas que podem ser causados pela participação das empresas de navegação no leilão dos portos brasileiros, o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, destaca: “A participação indiscriminada e sem regulamentação de grupos econômicos que atuam no transporte marítimo de contêineres, os chamados armadores, nos processos licitatórios pode, em médio e longo prazos, gerar aumento dos fretes, diminuir as rotas de escoamento da carga brasileira e provocar aumento no custo de outros elos da cadeia logística em razão de práticas anticoncorrenciais”.

Dessa forma, poderá haver uma concentração de mercado na mão dessas grandes empresas de navegação, que já possuem uma forte atuação no território nacional e poderiam concentrar ainda mais as operações em torno dos seus interesses.

Assim, o escoamento de cargas poderá ser direcionado diretamente para os terminais dessas companhias, diminuindo assim a competitividade no setor de portos brasileiros e contribuindo para uma monopolização do transporte de mercadorias no país.

Além disso, para Jesualdo Silva, o chamado “self preferencing”, a preferência pelos próprios terminais, pode levar ao escoamento de carga para portos mais distantes do local de produção, entre outros desequilíbrios no setor de portos do país, contribuindo para uma retração da forte expansão econômica que vem ocorrendo no Brasil.

Governo federal fecha porto de Parintins às vésperas do festival

22 de junho de 2022

Às vésperas do Festival Folclórico de Parintins (a 369 quilômetros de Manaus), o governo federal interrompeu a operação do porto do município a partir desta quarta-feira (22). O Governo do Amazonas informou que estuda uma solução para evitar problemas às centenas de embarcações que chegam ao município para o evento.

O Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) informou que identificou, no porto de pequeno porte de Parintins, “questões técnicas que inviabilizam o funcionamento pleno da estrutura”. Segundo a autarquia, um plano de contingência para retomada das operações da IP4 a partir desta quinta-feira (23) está sendo elaborado.

O governo estadual informou que, após ser comunicado da decisão do Dnit, iniciou tratativas com a Marinha do Brasil e a Prefeitura de Parintins para “solucionar a necessidade de atracação de embarcações e operações de embarque e desembarque em Parintins”.

Ainda de acordo com o governo estadual, a SSP-AM (Secretaria de Segurança Pública), o Corpo de Bombeiros Militar e a Polícia Militar do Amazonas (PMAM) analisam a questão para, “o mais breve possível, apresentar uma solução para atender as centenas de embarcações que precisam aportar na cidade”. “Tão logo se encontre a solução, o Governo do Estado divulgará as alternativas adotadas”, informou o governo.

O Governo do Amazonas informou que, até a noite desta terça-feira (21), o Porto de Parintins estava operando regularmente com a devida autorização do DNIT e da Marinha.

Fiscalização

No fim de maio, a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) realizou, entre os dias 24 e 26, visitas técnicas ao município com o objetivo de verificar as condições para o recebimento das embarcações de passageiros para o Festival Folclórico.

Em reunião com o prefeito de Parintins, Bi Garcia, a Antaq apresentou o plano de ação em conjunto com o Dnit e a Marinha do Brasil para operação no porto público.

De acordo com a Antaq, 90% do público do festival chega por via fluvial e, também, utiliza o modal como acomodação durante o período de realização do evento.

A agência visitou o município com o objetivo de verificar as condições do porto público e coordenar as ações com os órgãos municipais e a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, ligada a Marinha do Brasil, para definição de áreas de fundeio e atracação disponíveis durante o festival.

A Antaq, junto com o Dnit, também realizou uma vistoria prévia do andamento das obras de restauração do porto, em estágio avançado e dentro do cronograma estabelecido para a plena operação para atender a festa popular.

Leia a nota do Dnit na íntegra:

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) informa que identificou, na Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Parintins, no Estado do Amazonas, questões técnicas que inviabilizam o funcionamento pleno da estrutura.

Desta forma, em conjunto com os demais órgãos envolvidos no funcionamento da instalação, está em elaboração um plano de contingência para retomada das operações da IP4 a partir desta quinta-feira (23).

A diretoria do Departamento já determinou a apuração de responsabilidades a respeito do caso.



Governo Bolsonaro premia melhores gestores do setor portuário e Suape é finalista

Iniciativa do Minfra reconhece excelência na gestão do setor em todo o país. Vencedores das nove categorias da disputa serão conhecidos nesta quinta-feira

22/06/2022 às 13:28

O Complexo Industrial Portuário de Suape é um dos finalistas do Prêmio Portos + Brasil. A condecoração foi criada pelo Ministério da Infraestrutura para agraciar autoridades portuárias que tiveram o melhor desempenho em nove

categorias. Os vencedores serão conhecidos nesta quinta-feira (23), a partir das 18h, em cerimônia realizada no Clube Naval (Brasília).

As categorias avaliadas são Execução de Investimentos Planejados; Variação do Lucro Operacional (margem EBITDA); Ranking do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (Igap); Crescimento da Movimentação Portos Públicos; Crescimento da Movimentação Granel Sólido Agrícola; Crescimento da Movimentação Granel Sólido Mineral; Crescimento da Movimentação Granel Líquido; Crescimento da Movimentação Container; e Avanço Igap.

Atualmente, Suape conta com um conglomerado de 150 empresas de capital nacional e internacional, em operação ou implantação, cujos investimentos privados ultrapassam R\$ 74,5 bilhões.

As empresas do complexo geram mais de 23 mil empregos diretos.

O porto permanece na liderança da navegação por cabotagem e na movimentação de granéis líquidos entre os atracadouros públicos.

Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), do primeiro quadrimestre de 2022, mostram que o porto pernambucano movimentou 5,09 milhões de toneladas por cabotagem – um crescimento de 4,24% em relação ao mesmo período de 2021.

Já na movimentação de granéis líquidos, Suape operou 5,29 milhões de toneladas de janeiro a abril deste ano.

portosenavios

Exclusão da taxa de capatazia tornará importações mais competitivas, dizem especialistas

22 Junho 2022

Mudança normativa, via Decreto 11.090/2022, deve alinhar política aduaneira nacional às diretrizes do Plano Plurianual 2020-2023 do governo federal

A exclusão da taxa de capatazia para as importações do Brasil, que incide nas movimentações de mercadorias nos portos do país, deve tornar o setor mais competitivo, conforme avaliaram especialistas consultados pela **Portos e Navios**.

Regulada pela chamada “Nova Lei dos Portos” – Lei nº 14.047/20, sancionada

em agosto de 2020, a capatazia é o conjunto de atividades executadas nas movimentações de mercadorias nas instalações portuárias do Brasil, do navio até depois de sua passagem pela alfândega.

Pago por quem está adquirindo as mercadorias mediante essa taxa, segundo descreve o governo federal, esse trabalho inclui a abertura de volumes para a conferência aduaneira, recebimento, conferência, transporte interno, manipulação, arrumação e entrega. Também fazem parte dele o carregamento e a descarga de embarcações, quando são feitos por equipamentos portuários.

De acordo com o governo federal, o decreto 11.090/2022, publicado no último dia 8 de junho, altera o inciso II do artigo 77 do decreto 6.759/2009, do Regulamento Aduaneiro, estando ele alinhado às diretrizes do Plano Plurianual (PPA) 2020-2023.

Cálculo do valor aduaneiro

“A alteração da taxa de capatazia impacta, diretamente, na forma de calcular o valor aduaneiro, cabendo às empresas ficarem atentas à extensão dessa medida, que também pode abarcar o PIS-Importação, Cofins-Importação e o IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados)”, informou o advogado José Carlos Higa de Freitas, membro da Advocacia Ruy de Mello Miller.

Especialista em Direito Público, Contratual, Político e Econômico, ele traçou um breve histórico sobre a discussão em torno da legalidade ou não de incluir o custo dos serviços de capatazia no valor aduaneiro, que é usado nos impostos incidentes nas importações.

“Em um passado recente, diversas decisões judiciais permitiram, aos importadores, a exclusão das despesas com capatazia, em respectivos casos concretos. Podemos dizer que houve um entendimento consolidado nos tribunais, nesse sentido. Contudo, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) arrefeceu essa tese quando, no repetitivo Tema 1014, fixou o seguinte enunciado: ‘os serviços de capatazia estão incluídos na composição do valor aduaneiro e integram a base de cálculo do Imposto de Importação’”, lembrou Freitas.

Reflexos imediatos

Para o especialista, essa posição judicial gerou reflexos imediatos, tanto no Poder Judiciário quanto no tribunal administrativo (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF), que passou a aplicar o entendimento do STJ em seus julgamentos, mudando o entendimento anterior.

“Nessa discussão, o decreto 11.090 é um *plot twist* (“reviravolta no mercado”, em tradução livre para o português), pois promove a alteração do Regulamento Aduaneiro, para determinar a exclusão das despesas com a capatazia, na base de

cálculo do imposto de importação”, analisou.

Freitas disse ainda que, “independentemente do reflexo financeiro do decreto, é importante ressaltar que ele confirma uma opção, disposta no Acordo de Valoração Aduaneiro (AVA), de excluir o custo da capatazia da base de cálculo do imposto de importação, tornando o respectivo procedimento mais racional e competitivo para o país”.

Perspectivas

Especialista em Direito Aduaneiro Europeu e sócia do escritório Miranda & Batoni Advogados Associados, a advogada Kezia Miranda comentou que a cobrança da taxa de capatazia, da forma como vinha sendo praticada no Brasil, “estava na contramão do comércio internacional, pois, ao incluí-lo no valor aduaneiro, gerava um custo duplo”.

“Dessa forma, a mudança normativa vai alinhar a política aduaneira nacional às diretrizes do Plano Plurianual 2020-2023, que é o principal instrumento de planejamento orçamentário de médio prazo do governo federal. Ainda vai propor uma solução para se adequar às obrigações assumidas com os países parceiros do Mercosul e no Acordo de Valoração Aduaneira da Organização Mundial do Comércio (OMC)”.

Sobre os impactos orçamentários, Kezia citou uma estimativa do Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Coordenação de Estudos Econômico-Tributários e Aduaneiros da Receita Federal: a exclusão das despesas de capatazia deve causar uma economia estimada em R\$ 461,37 milhões para 2022, e em R\$ 685,63 milhões para o próximo ano.

“Em síntese, a exclusão da taxa de capatazia da base de cálculo do valor aduaneiro vai reduzir, significativamente, o custo de importação e deve abrir muitas portas comerciais para a economia brasileira, com impactos positivos na concorrência e na competitividade internacional, diversificando as mercadorias que circulam nos portos para produtos que vão além do minério de ferro, petróleo e soja – mercadorias mais movimentadas atualmente – e integrando o Brasil aos fluxos globais de comércio”, ressaltou a advogada.

Acordo Mercosul-UE para isenção de alíquotas do agro está parado há 3 anos

22 Junho 2022

Estudo da CNA indica que 39% das linhas tarifárias de produtos agropecuários devem ser zeradas pelo bloco europeu, se a parceria for aprovada pelo Conselho da União Europeia e Parlamento Europeu. Setor da piscicultura pede mais empenho do governo brasileiro

Assim que o acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia (UE) entrar em vigor, 39% das linhas tarifárias de produtos agropecuários podem ter alíquota zero no bloco europeu, logo no primeiro ano, conforme aponta o estudo “Acordo de Associação Mercosul - União Europeia: Perspectivas do agro sobre as cestas ofertadas”, da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). A parceria foi assinada em junho de 2019, há exatos três anos, mas continua pendente da aprovação pelo Conselho da União Europeia e pelo Parlamento Europeu.

Segundo a instituição, esses 39% equivalem a 1.004 das 2.547 linhas tarifárias – representação detalhada de um produto comercializado no mercado internacional –, que descrevem bens agropecuários e pescados na lista das concessões europeias.

Os principais produtos do Mercosul, que terão alíquota zero na UE já no primeiro ano do acordo, são tilápias e filés de tilápias que, atualmente, contam com alíquotas de 8% a 9%; espécies de camarão (até 20%); pimenta do reino triturada; e óleos essenciais de diversas espécies, como laranja e limão, com taxas atuais de até 7%.

A UE é o segundo principal destino das exportações agrícolas do Brasil, respondendo por 15% delas, que chegam à marca de US\$ 18 bilhões de tudo que é exportado pelo agronegócio. Por outro lado, a CNA destacou que o mercado europeu é o maior exportador mundial de produtos agropecuários, sendo a origem de 18,7% ou US\$ 2,9 bilhões das importações brasileiras desse setor.

A diretora de relações internacionais da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil, Sueme Mori, informou que os europeus querem negociar uma carta-paralela (side letter, em inglês) em torno daquilo que já foi negociado, pela qual o Mercosul assumiria compromissos adicionais na pauta ambiental.

“Na prática, eles não colocaram nenhum documento para discussão, portanto, o lado brasileiro continua aguardando. Enquanto isso, está sendo feita a revisão técnica dos textos que foram negociados. Só vai ser possível prosseguir com o acordo, realmente, a partir do momento que os europeus apresentarem o que

querem como compromissos adicionais, até para iniciarmos uma negociação”, disse Sueme, à Portos e Navios.

Cenário da piscicultura
O Brasil é o quarto maior produtor global de tilápia, espécie que representa 63,5% de toda a produção nacional. Dados da Associação Brasileira da Piscicultura (Peixe BR), referentes a 2021, apontaram que a produção de peixes cultivados no país somou 841.005 toneladas, com receitas girando em torno de R\$ 8 bilhões. O setor em geral é responsável por aproximadamente três milhões de empregos diretos e indiretos.

O presidente executivo da Peixe BR, instituição que representa a cadeia nacional de produção de peixes de cultivo, incluindo tilápia e peixes nativos, Francisco Medeiros, informou que as exportações desses itens do agronegócio, para a União Europeia, estão suspensas desde 2018 e continuam sem previsão de retorno.

“Por causa de problemas em barcos pesqueiros, a UE suspendeu as importações, inclusive de tilápia, que é um produto de cultivo e não da pesca. Ou seja, estamos sendo punidos, mesmo o nosso negócio não tendo nenhuma implicação com barcos de pesca. Neste momento, esse acordo – se viabilizado – seria uma das maiores oportunidades de negócios para a tilapicultura brasileira, haja visto que a União Europeia é um dos maiores mercados do mundo para essa espécie”, relatou Medeiros à Portos e Navios.

O executivo salientou que o segmento tem feito constantes cobranças junto ao governo federal, via Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), para que sejam tomadas atitudes de defesa da exportação dos produtos da aquicultura para o bloco europeu, mas, até o momento, não há qualquer avanço nesse sentido.

“O acordo Mercosul-UE é muito bem-visto por nosso setor, pois certamente permitiria o avanço da tilápia brasileira em mercados importantes, que pagam pela qualidade – uma característica dos nossos produtos”, disse o presidente da Peixe BR, destacando que a maior parte desses peixes, que são vendidos congelados, tem como destino a França.

Bens agropecuários e pescados
Ainda de acordo com o estudo da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil, os bens agropecuários e pescados – que figuram entre os 39% das linhas tarifárias da União Europeia – foram responsáveis por mais de 70% do valor das exportações do agronegócio brasileiro destinadas a esse mercado, em 2021.

Conforme o acordo assinado entre Mercosul-UE, do qual o Brasil faz parte, a eliminação gradual das tarifas de importação (cestas de desgravação) nas

concessões do bloco europeu, a mais longa deve alcançar dez anos, depois que entrar em vigor.

Após essa primeira fase, a CNA destacou que 93% das linhas tarifárias estarão isentas, o que significa que esses produtos do Mercosul não enfrentarão alíquotas de importação, ao ingressarem nos mercados dos países membros da União Europeia.

Em relação às importações feitas pelos países do Mercosul, das 1.351 linhas tarifárias que descrevem bens agropecuários e pescados, 423 alcançarão alíquota zero, já no primeiro ano de vigência do acordo, o que equivale a 31% do total do setor. Para os produtos agropecuários que estarão livres de taxas, também na primeira fase dessa parceria, o valor de comércio será de 11,6%, tendo como referência os valores do ano passado. Confira o estudo na íntegra.

portosenavios

Comissão fará ato pela devolução imediata do Inhaúma à CBD

22 Junho 2022

Grupo formado por trabalhadores da indústria naval promete protesto ‘pacífico’ na porta da Petrobras em julho visando solução para reativação de estaleiro com atração de investidores interessados.

O grupo intitulado de ‘Comissão dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro’ organiza, para o próximo dia 4 de julho, um protesto na porta da sede da Petrobras, no centro do Rio de Janeiro (RJ). O objetivo é reivindicar uma solução para reativar o Estaleiro Inhaúma, sem atividades efetivas desde 2016. Eles defendem a devolução imediata do estaleiro à Companhia Brasileira de Diques (CBD), que arrendou o empreendimento à Petrobras, com contrato firmado até 2031. O argumento é que a política atual de desinvestimentos da Petrobras, com foco em aportes prioritariamente no pré-sal, não condiz com o arrendamento do estaleiro que se encontra ocioso há mais de cinco anos.

A comissão pressiona para que a Petrobras ouça a pauta de reivindicações. A principal é que a empresa, que arrendou o estaleiro, faça um acordo que dê mais segurança jurídica para que investidores interessados empreendam nessas instalações. No campo jurídico, o entendimento é que uma eventual saída da Petrobras do contrato representaria um distrato contratual complexo, ao passo que os investidores precisam da garantia de que não perderão investimentos de longo prazo em caso de transição. Existem grupos internacionais estudando como empreender no estaleiro, mas que só viriam se a Petrobras não estivesse mais associada ao ativo. A avaliação é que esse contrato não pode ser interrompido

sem algum tipo de litígio porque a venda desse crédito, na operação de factoring, já foi autorizado.

O grupo também tenta negociar uma forma de que metalúrgicos recebam 12.000 rescisões trabalhistas que, de acordo com a comissão, possuem sentenças favoráveis ao pagamento no Ministério do Trabalho, mas que não foram pagas porque as prestadoras de serviço quebraram. Os trabalhadores da indústria naval sugerem uma diálogo para que o BNDES quite essas rescisões, com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), por meio de uma hipoteca das empresas que estão devendo. Os metalúrgicos ainda reivindicam que a Marinha credencie escolas técnicas que possam formar eletricista, mecânico, montador e categorias navais, a fim de ampliar a formação de profissionais do setor naval. Eles consideram que hoje existe um gargalo para a preparação de novos profissionais para esse mercado.

A comissão recebeu da Petrobras a resposta de que a empresa deve se pronunciar sobre uma reunião para tratar dessa agenda até o próximo dia 8 de julho, porém o ato segue confirmado. Os organizadores dizem que trata-se de um movimento ‘pacífico, apartidário e sem viés sindical’, para implantar projetos e gerar emprego, renda e, conseqüentemente, arrecadação para os cofres públicos. Em fevereiro deste ano, a Petrobras abriu concorrência para sublocar o Estaleiro Inhaúma. O edital prevê a participação de proponentes nacionais ou estrangeiros que estejam autorizados a atuar no Brasil. O processo, no entanto, segue em andamento.

O estaleiro conta com dois diques, um deles considerado um dos maiores da América Latina e outro que eventualmente pode ser utilizado para serviços de reparo. O dique 1 tem 160 metros de comprimento por 25m de largura e o dique 2 tem 350m por 25m. No entanto, a ociosidade e falta de manutenção nos últimos seis anos prejudicaram as instalações do estaleiro, desde as oficinas até os diques, principal e auxiliar, importantes para atividades de construção e reparo naval. Há relatos de equipamentos, como a casa de bombas e o porta-batel, precisando de manutenção.

portosenavios

Asia Shipping cria projeto focado em ESG para intensificar e unificar ações sustentáveis

22 Junho 2022

A Asia Shipping, multinacional brasileira especializada na integração de cargas, acaba de criar o GoGreen Asia Shipping, um projeto direcionado para práticas ESG (Environmental, Social and Governance), que intensifica e reúne todas as informações e atividades da companhia referentes ao tema.

Uma das principais iniciativas é o Comitê ESG, formado por colaboradores voluntários e responsável pelo gerenciamento das práticas sustentáveis e governamentais dentro da companhia. As propostas do grupo, que envolve todas as filiais da empresa, incluem ações como limpeza e recolhimento de lixo em praças ou praias, arrecadação de lacres de alumínio e tampinhas de garrafa ‘PET’ para doação a ONGs, arrecadação de brinquedos e mantimentos para crianças e famílias carentes, campanha para doação de sangue e material escolar, dentre outras.

Atualmente, a companhia é uma das empresas signatárias do Pacto Global da Organização das Nações Unidas (ONU) e assumiu o compromisso de ajudar no desenvolvimento sustentável mundial. Além disso, a empresa também apoia o Movimento Nacional ODS Santa Catarina que visa realizar as metas previstas na Agenda 2030 da ONU.

“Essas iniciativas nos auxiliam a manter e aprimorar o compromisso dos nossos colaboradores na adoção da cidadania, engajando-os em promover um processo contínuo de melhoria, que nos permita gerenciar os riscos econômicos, sociais e ambientais da forma mais adequada possível. Juntos, podemos mobilizar muito mais pessoas e transformar a nossa realidade”, comenta Alexandre Pimenta, CEO da Asia Shipping.

portosenavios

Rumo e Loram firmam primeiro contrato de full service no setor ferroviário brasileiro

22 Junho 2022

Parceria entre as empresas prevê a prestação de serviço de esmerilhamento de trilhos no trecho entre Rondonópolis (MT) e o Porto de Santos (SP)

A Rumo, operadora de ferrovias, firmou contrato com a Loram, líder na transformação digital de manutenção de via e gerenciamento de infraestrutura. Inspirado pelo modelo comumente adotado nos Estados Unidos e na Europa, o contrato full service estabelecido para os próximos 15 anos é o primeiro do tipo no Brasil. A parceria prevê a locação, operação e manutenção de uma esmerilhadora modelo 120 rebolos que atenderá o trecho de 2.183 quilômetros de ferrovia entre Rondonópolis (MT) e o Porto de Santos (SP). O equipamento estará disponível a partir de 2023 e a expectativa é proporcionar uma redução de 50% no consumo médio dos trilhos.

O diretor de suprimentos da Rumo, Felipe Bertoncello, explica que, atualmente, a maioria das concessionárias tem seus próprios equipamentos do gênero, sendo responsáveis pela operação e manutenção dessas máquinas. “Por não se tratar do

core dessas companhias, muitas vezes esse modelo de negócio acaba gerando alto custo com a aquisição de maquinários”, diz Bertoncello. “Quando não há uma demanda para sua utilização, esses equipamentos acabam ficando ociosos. O contrato full service com a Loram representa a oportunidade de executar o esmerilhamento do trilho por meio de um parceiro capaz de realizar o serviço em sua totalidade”.

Para o atendimento à malha da Rumo com a melhor capacidade, o equipamento escolhido conta com nove vagões (carro de controle dianteiro, carro de controle traseiro, carro de potência, dois vagões de água e quatro carros de esmerilhamento) e aproximadamente 200 metros de comprimento. Atualmente, só existe um modelo semelhante em operação, em uma ferrovia focada no transporte de minério na Austrália.

“Este contrato com a Rumo, que será o primeiro no modelo full service da Loram na América do Sul, representa uma mudança de cultura de manutenção de ferrovia no Brasil. A execução da manutenção em ferrovias é bastante complexa”, explica Murilo Martins, diretor geral da Loram do Brasil.

Além da dificuldade no manuseio dos materiais na via, esse tipo de serviço divide espaço com os trens de circulação. “O nosso negócio é, na essência, aumentar a capacidade e produtividade da manutenção com o menor impacto possível na circulação, por meio de inovação, da digitalização e de equipamentos de alta performance, entregando o serviço final que a ferrovia precisa receber de forma personalizada”, ressalta o diretor. “Com a implementação do contrato com a Rumo, iremos desenvolver uma rede robusta de fornecedores de componentes, de peças e de prestadores de serviços locais, vamos gerar empregos e implantar a cultura Loram de manutenção no país. Teremos também a oportunidade de trazer ao Brasil o know-how técnico de ponta disponível em todo o mundo em relação à Indústria 4.0 para ferrovias”.

A decisão por um contrato para o serviço de esmerilhamento foi baseada em estudos de viabilidade e no fato de que a Rumo é uma empresa de transporte ferroviário, não tendo a manutenção como parte da sua operação. Dessa forma, os investimentos em equipamentos podem ser remanejados para outros aspectos importantes que gerem maior valor para o negócio.

O modelo de contrato foi desenhado para o atendimento às malhas Norte e Paulista, que compreendem o trecho entre Rondonópolis (MT) e o Porto de Santos (SP), em função do volume de tráfego de trens. Futuramente, deve ser adotado também na Malha Central e futuras extensões. O esmerilhamento pleno dos trilhos é um dos principais pilares do plano de expansão da Rumo. Tal processo permite a redução da troca de trilhos, que é um dos itens de consumo de maior valor da empresa.

“Devido ao alto volume transportado, essas linhas requerem um processo de esmerilhamento mais frequente do que na Malha Sul, por exemplo”, afirma Jacob. “Por isso, o contrato foi pensado para atender inicialmente o trecho de bitola larga, dobrando o tempo de vida útil dos trilhos. A Rumo é hoje referência dentro do setor quando o assunto é manutenção de via. Não se trata de mudar nossa estratégia. Teremos um parceiro com alta experiência e know-how para compartilharmos as melhores decisões de padrões e parâmetros que possam aumentar nossa performance, trazendo ainda mais viabilidade financeira e operacional para a companhia”.

portosenavios

Embarcação de suprimentos naufraga a caminho de Fernando de Noronha

22 Junho 2022

A embarcação de carga "Thaís", que costumava atracar no Porto do Recife a cada duas semanas para embarcar suprimentos para Fernando de Noronha, naufragou nesta quarta-feira (22).

O barco, operado pela empresa Jaqueline Segundo, desatracou do ancoradouro nesta terça-feira (21), às 14h20, seguindo com destino a Fernando de Noronha com 100 toneladas de materiais diversos. Porém, por volta das 4h30 da manhã desta quarta-feira, a tripulação perdeu o contato com o continente.

No momento, cinco viaturas da Marinha seguem procurando a embarcação próximo a costa do município de Cabedelo, na Paraíba, onde chove muito. Dos tripulantes que estavam no barco, três foram resgatados com vida e os outros cinco seguem desaparecidos.

De acordo com o agente da embarcação, a manutenção estava em dia e a carga não excedia o limite permitido.

portosenavios

Número de poços exploratórios perfurados teve aumento de 38% em 2021

22 Junho 2022

Em 2022, foram perfurados 22 poços exploratórios, 38% mais do que os 16 perfurados em 2020. O número de blocos sob contrato manteve-se estável,

totalizando 246 tanto no final de 2020 quanto no final de 2021. Os dados foram apresentados nesta quarta-feira (22) durante seminário online promovido pela ANP.

Entre 2016 e 2021, foram efetivadas 27 declarações de comercialidade, com destaque para as dez na Bacia do Recôncavo e as sete na Bacia de Santos. Em 2021, foram efetivadas três declarações de comercialidade, sendo uma na Bacia do Parnaíba e duas na Bacia do Recôncavo.

Durante a abertura do seminário, o diretor da ANP Fernando Moura apresentou ainda dados de investimentos previstos para 2022, consequência, em parte, de medidas da agência para incentivar o setor. "A ANP se encontra permanentemente atenta aos impactos conjunturais sobre o segmento de exploração. Os esforços da ANP para que fossem gerados mecanismos de natureza regulatória que viabilizassem aos contratados a faculdade de prorrogação da fase de exploração dos contratos confirma que não interessa à agência e ao país que contratos sejam extintos, investimentos compromissados cancelados e empregos, perdidos. Como será possível verificar no Relatório Anual [de Exploração 2021, da ANP], apenas para o ano de 2022, estão previstos investimentos em atividades exploratórias que superam R\$ 3,3 bilhões", afirmou. O diretor ressaltou ainda a importância dos instrumentos de divulgação da ANP. "O Relatório Anual de Exploração é uma importante fonte de informações e de análises sobre o desempenho do segmento de exploração do nosso país. Também pode contribuir para auxiliar no planejamento e nas decisões futuras sobre os investimentos a serem realizados. E, em linha com o objetivo de divulgação periódica, simples e de fácil acesso dos dados custodiados pela ANP, recentemente a agência disponibilizou também uma nova versão do Painel Dinâmico da Fase de Exploração. Esse é mais um esforço da agência de se manter continuamente conectada com o desenvolvimento de ferramentas que agreguem valor à informação e com os anseios da sociedade de informação de qualidade e conhecimento", disse.

O Painel Dinâmico da Fase de Exploração, também apresentado no evento, foi atualizado recentemente com os dados históricos, a partir de 1998, sobre os Planos de Avaliação de Descoberta concluídos, declarações de comercialidade e poços exploratórios perfurados, sendo possível observar os poços perfurados que apresentaram notificação de descoberta.

portosenavios

TideWise realiza operação pioneira em parque eólico offshore na Bélgica

22 Junho 2022

A inspeção realizada pela empresa brasileira foi feita através da integração de um drone a uma embarcação autônoma

Parte do time da TideWise, empresa brasileira que oferece serviços utilizando embarcações autônomas, esteve em maio, na Bélgica, para realizar pela primeira vez na história a inspeção de um Parque Eólico Offshore por meio do sistema autônomo de um drone integrado a um USV. A iniciativa foi possível pois a companhia foi ganhadora da premiação Open Innovation Challenge 2021, organizado pela Elia Group, uma das principais empresas do segmento de energia da Europa.

A tecnologia testada com excelência na Bélgica consiste na união de um drone ao USV desenvolvido pela empresa chamado W Tupan I. A embarcação autônoma multipropósito, totalmente desenhada e criada no Brasil pela TideWise, foi a primeira do seu tipo registrada no país, além de ser a primeira reconhecida pela Marinha Brasileira. Essa integração permite fazer a identificação de informações relevantes, como o levantamento de dados de batimetria e a observação de feições morfológicas e artificiais.

“Realizar essa Prova de Conceito no Mar do Norte, junto ao time TideWise, foi um enorme orgulho para a empresa e também para a indústria naval brasileira. Pudemos demonstrar e qualificar nossa capacidade de oferecer serviços em um ambiente real com segurança, com menor impacto ambiental e excelência na captação e processamento de dados”, diz o fundador e CEO da TideWise, Rafael Coelho.

Além desse projeto, a empresa ainda possui diversos outros em andamento e serviços já disponíveis ao mercado. Com foco na conservação do meio ambiente, também por meio da integração do USV e o drone, a TideWise realiza o monitoramento do oceano para identificar vazamentos de óleo, além de também viabilizar levantamentos hidrográficos utilizando tecnologia LiDAR e Multibeam Echosounder. Em breve a empresa começará com projetos de inspeção marítima submarina e de mobilidade urbana, também utilizando embarcações autônomas.

“Oferecemos ao mercado serviços completos desde o primeiro rascunho do projeto até a implementação e o controle da operação. Queremos acelerar a transição para uma indústria marítima mais segura e sustentável, revolucionando este nicho e mostrando ao Brasil que uma empresa nacional pode ser referência internacional”, reforça o CEO Rafael Coelho.

Plenário do TCU suspende dispositivos para cobrança da SSE

22 Junho 2022

Em decisão, ministros da Corte de Contas também aprovaram cautelar para evitar recursos de terceiros enquanto Antaq toma providências recomendadas pelo tribunal.

O plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) determinou, nesta quarta-feira (22), que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) anule todos os dispositivos da resolução que prevê a possibilidade de cobrança do serviço de segregação e entrega de contêiner (SSE), também chamada de THC-2. O ministro-relator, Vital do Rêgo, também acolheu a proposta de cautelar apresentada pelo ministro Bruno Dantas, a fim de evitar recursos dos terminais portuários que possam derrubar a decisão de forma imediata. A Corte de Contas analisou recursos sobre três processos que questionaram a análise de impacto regulatório (AIR) e a audiência pública na revisão da resolução 2389/2012 da agência reguladora, além de suposta ilegalidade no estabelecimento da SSE inserida no normativo.

O relator considerou que, após determinação da agência para que revisse o normativo para torná-lo aderente ao regulamento jurídico, a Antaq tomou providências, porém a atual versão de regulamento contém ‘expresso desvio’ e ‘vício de finalidade’. Rêgo avaliou que, ao expedir a resolução 72/2022 permitindo a cobrança do SSE dos recintos secos pelos terminais molhados, a agência editou normativo não aderente ao artigo 4º da lei 13.874/2019, o que incentivaria a criação de ‘reserva de mercado ao favorecer na regulação grupo econômico ou profissional, em prejuízo das demais concorrentes’.

Para o ministro, a resolução da agência que permite a cobrança já vem produzindo como efeitos: prejuízos à livre concorrência e à livre iniciativa, além do abuso de posição dominante de mercado por parte dos terminais portuários. Ele concluiu que o consumidor final é quem paga a conta dessa cobrança, aumentando o Custo Brasil. “A instituição de cobrança ilegal da SSE por meio de normativa não se coaduna com busca do interesse público, além de desvirtuar finalidade das leis que versam sobre proteção do direito à concorrência e sobre princípios da livre concorrência”, afirmou o relator em seu voto.

Durante a sessão, o ministro Bruno Dantas mencionou que estudos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e do Ministério da Economia apontaram que a cobrança da tarifa é abusiva porque deriva de uma posição dominante, já que o terminal molhado teria a primazia na definição da taxa e o retroporto precisaria aceitar a taxa imposta no momento de transportar sua carga da pilha de contêineres para suas instalações.

“Esse voto é histórico porque reconhece irregularidade dessa cobrança e que a agência não está cumprindo papel de proibir a cobrança de tarifa abusiva que aumenta o Custo Brasil”, afirmou. Já a sugestão de Dantas para concessão de cautelar, acolhida pelo relator e aprovada pelo colegiado, teve como justificativa que eventuais recursos sejam avaliados, sem derrubar a decisão, enquanto a Antaq adote as providências que constam no voto.

O ministro Walton Alencar Rodrigues disse que essas cobranças não têm paradigma no mercado internacional, o que mostra um efeito que perdura pela absorção dos interesses das empresas pelas agências reguladoras. “Essa questão mostra um fenômeno usual no Brasil em relação às agências reguladoras que, ao serem inseridas no sistema constitucional brasileiro, houve considerações de que seriam um remédio para todos males. Na prática, verificou-se, em muitas situações, que foram capturadas pelos interesses que elas deveriam supostamente regular. Um fenômeno brasileiro que tem efeitos perversos para o consumidor”, afirmou.

"A decisão segue a linha do entendimento consolidado do Cade e do Ministério da Fazenda (atual Ministério da Economia) de que a cobrança é ilegal e força a Antaq a finalmente se alinhar com esses entendimentos já consolidados dos outros órgãos", comentou o advogado Francisco Todorov, que assessora a Marimex, um dos terminais interessados no tema.

(Em atualização)



Frete do agronegócio subiu 3,9% no último ano, mas reajuste do diesel foi de 53,11%, diz Fretebras

22/06/2022

Após sucessivos aumentos do diesel, os preços dos fretes rodoviários começam a ser reajustados, mas os valores estão longe da elevação dos custos dos motoristas, diz levantamento feito pela plataforma Fretebras. Entre maio de 2021 e maio de 2022, o valor médio cobrado para o transporte de produtos do agronegócio subiu 3,92%, segundo o índice Fretebras, enquanto o preço do diesel S500 aumentou 53,11%.

Com a nova alta de 14,26% anunciada em 17 de junho pela Petrobras, a expectativa da Fretebras é que os caminhoneiros autônomos intensifiquem as negociações dos fretes do setor, para tentar compensar a escalada dos custos de transporte.

A empresa fez uma enquete com mais de 1,3 mil motoristas, no próprio dia 17 de junho, e 44,8% deles disseram que consideravam deixar a profissão em breve devido ao aumento de custos.

Oferta e demanda
O diretor de operações da Fretebras, Bruno Hacad, comenta: “Apesar das iniciativas do governo de gerar mudanças positivas neste cenário de diesel muito alto, como o teto do ICMS e a redução do gatilho nos ajustes da tabela de preço mínimo, a verdade é que o principal fator que influencia no valor dos fretes é a lei de oferta e demanda. Se os caminhoneiros não aceitarem mais viajar a um preço que não compensa, naturalmente o valor do frete vai aumentar. Está nas mãos dos próprios caminhoneiros a força para influenciar o preço no curto prazo, mas para isso eles precisam saber calcular bem os custos do trajeto.”

Segundo o executivo, o cenário é difícil no dia a dia dos caminhoneiros, que cada vez mais precisam estar atentos e fazer contas para entender quando um frete vale a pena ou não. O agronegócio representa quase 40% de todas as cargas ofertadas na plataforma.

As regiões Sudeste e Sul do país apresentaram as maiores altas no frete rodoviário, de 7,20% e 4,10%, respectivamente, na comparação anual.

Entre os Estados, os de maior destaque foram São Paulo, onde houve alta de 8,09%, e Santa Catarina, com 6,82%.

O índice da Fretebras avalia três grandes setores que representam mais de 50% do PIB nacional: agronegócio, produtos industrializados e construção. O preço médio dos fretes de produtos industrializados subiu 4,17% entre maio de 2021 e maio de 2022; no caso da construção, a alta foi de 1,31%.



Governo avalia aumentar proposta de auxílio caminhoneiro de R\$ 400 para até R\$ 1 mil por mês

Governo poderia utilizar atalho de decretar um 'estado de calamidade' para

driblar o teto de gastos; proposta de aumento vem após repercussão negativa em relação ao auxílio caminhoneiro de R\$ 400

22 de junho de 2022 | 19h42

Depois da **reação negativa dos caminhoneiros com a proposta do governo Bolsonaro de criar um “auxílio caminhoneiro”** de R\$ 400 por mês, até o fim deste ano, a cúpula do Palácio do Planalto articula com o Congresso a possibilidade de aumentar esse valor. A pressão é para que o repasse seja expandido para até R\$ 1 mil por mês, mas o valor não está definido até o momento e está em estudo.

A informação é do deputado **Altineu Côrtes** (RJ), que é líder do PL na Câmara, partido do presidente **Jair Bolsonaro**. "Tem que ser R\$ 1 mil", declarou à reportagem, ao confirmar as negociações em torno de um novo valor.

Na terça, governo e parlamentares sinalizaram a ideia de incluir a criação do auxílio-caminhoneiro e o aumento do vale-gás na Proposta de Emenda Constitucional (PEC) em tramitação no Congresso Nacional para compensar Estados pela redução do **ICMS** dos combustíveis. As primeiras sugestões eram de um benefício de R\$ 400 para compensar a categoria pelos aumentos recentes no diesel. A ideia era ter como referência o valor pago no Auxílio Brasil.

A reação contrária dos caminhoneiros, porém, foi imediata. O presidente da **Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava)**, **Wallace Landim**, afirmou que a decisão do governo de pagar um auxílio de R\$ 400 por mês para os caminhoneiros, como forma de enfrentar a alta do diesel, é uma afronta à categoria, que não quer receber esmola, e sim uma solução estrutural.

“Isso é uma grande piada. O caminhoneiro não precisa de esmola, precisa de dignidade para poder trabalhar. O governo tem que parar de dar chique e tomar atitude de verdade, encarar o problema com seriedade”, afirmou Landim ao **Estado**.

Não está claro ainda de onde sairia o dinheiro, mas o fato é que, com a PEC, o governo poderia utilizar o atalho de decretar um “estado de calamidade” no País e, dessa forma, driblar os limites impostos pelo teto de gastos, trava que limita aquilo que o governo pode gastar.

Técnicos fazem as contas agora para estimar o impacto da medida. Além do auxílio, a equipe econômica também sugeriu aumentar o vale-gás para a população de baixa renda. O valor para os gastos estaria limitado e definido na PEC. O custo dessas medidas em estudo, até agora, era de R\$ 6 bilhões (R\$ 2 bilhões para o vale-gás e R\$ 4 bilhões para o bolsa-caminhoneiro), considerando o valor inicial de R\$ 400 por mês. A medida valeria até 31 de dezembro.

Segundo apurou a reportagem, o ministro da Economia, Paulo Guedes quer que o pacote de bondades do governo relacionado aos combustíveis - incluindo a medida que estabelece um teto para o ICMS e compensa os Estados que zerarem a alíquota para o diesel e o gás de cozinha - custe até R\$ 50 bilhões, valor que ficará fora do teto de gastos, regra fiscal que impede o crescimento dos gastos acima da inflação.

Até o momento, a conta está em R\$ 46,4 bilhões. O relator no Senado das propostas do governo para baratear os combustíveis, senador Fernando Bezerra (MDB-PE), estimou que o governo gastará pelo menos R\$ 29,6 bilhões para compensar, fora do teto, os Estados que zerarem as alíquotas do diesel e do gás de cozinha. Outros R\$ 16,8 bilhões se referem as estimativas sobre quanto o governo federal vai abrir mão de receitas para zerar tributos federais sobre a gasolina.

Há dúvidas ainda, no entanto, se a criação desse auxílio aos caminhoneiros pode ser viabilizada. O próprio presidente do Senado, **Rodrigo Pacheco (PSD-MG)**, chegou a afirmar que é preciso verificar se há algum tipo de vedação legal para criar o voucher destinado aos caminhoneiros. No caso do vale-gás, que também foi anunciado pelo governo, trata-se de uma ampliação de um programa que já existe, o que não apresentaria impedimento.

Nos cálculos do presidente da Abrava, o valor original de R\$ 400 seria o suficiente, hoje, para colocar aproximadamente 45 litros de diesel em um caminhão, em qualquer região do País. “Um caminhão faz entre 1,8 km e 2,2 km por litro. Isso quer dizer que o governo que R\$ 400 dá para andar 90 quilômetros em um mês, quando todo trabalho envolve longas distâncias. É inacreditável o que esse governo está fazendo”, disse Wallace Landim.

FOLHA DE S.PAULO



Caminhoneiros argentinos bloqueiam estradas em protesto contra falta de diesel

Manifestação ocorre em momento em que a colheita de grãos necessita de transporte em meio à inflação crescente

22.jun.2022 às 22h00

Caminhoneiros argentinos bloquearam rodovias nesta quarta-feira (22), em protesto contra a escassez e o aumento de preços do diesel, no momento em que a colheita de grãos, crucial para o país, necessita de transporte em meio à inflação crescente.

Sindicatos de caminhoneiros disseram que os protestos no principal país exportador de milho e soja continuarão por um período não especificado, com o objetivo de pressionar o governo a combater a escassez de combustível e o aumento dos preços.

Perto da capital, Buenos Aires, a interrupção do tráfego em uma importante rodovia se estendeu por cerca de 7 km em consequência de um dos protestos, convocados por sindicatos de transporte comercial.

O sindicato nacional de caminhoneiros, Untra, pediu ao governo que assegure o que descreveu como preços proporcionais do diesel, segundo um comunicado na quarta. Outras associações aderiram aos bloqueios nas rodovias, contra o aumento do custo do diesel.

Quase todo o país –21 das 23 províncias– sofre com a falta de combustível, de acordo com a federação nacional de transporte de mercadorias, Fadeeac.

Autoridades graduadas do governo atribuíram a escassez à demanda crescente, enquanto a economia se recupera da desaceleração causada pela pandemia.

"A falta de diesel é um conflito, uma reclamação, que realmente tem a ver com crescimento", disse a porta-voz presidencial Gabriela Cerruti, falando à emissora local Radio Con Vos. Ela acrescentou que os problemas estão sendo resolvidos, mas não entrou em detalhes.

Este mês, o governo aumentou o teor de biodiesel exigido nas misturas de diesel, esperando que isso possa aliviar a escassez do combustível industrial para motores.

A demanda doméstica por diesel saltou 14% ano a ano no primeiro trimestre, segundo dados do governo.



Porto de Itajaí recebe quarta atracação de navio com veículos em 2022

Foram recebidos 737 automóveis, incluindo modelos BMW e um Mustang

22/06/2022 18:12

O Porto de Itajaí recebeu nesta quarta-feira (22) a quarta atracação de navio com veículos importados em 2022. O navio de cargas (Roll On Roll Off) trouxe a bordo 737 veículos de diversos modelos BMW e um Mustang. O peso total dos automóveis é de 1.477.292 quilos. Somente neste ano, o Porto de Itajaí recebeu 2.363 veículos importados por meio de navios de carga.

O navio California Highway veio do Porto de Cartagena, na Colômbia, e possui bandeira do Panamá. Após deixar os veículos, a embarcação segue seu trajeto marítimo com destino ao Porto de Paranaguá (PR), onde concluirá suas escalas. A última atracação com esse sistema foi realizada no dia 25 de maio, com o navio Florida Highway. As duas embarcações executam o mesmo sistema Roll On Roll Off, que consiste na retirada dos veículos por meio de uma rampa elevatória.

“É com muito orgulho e satisfação que o Porto de Itajaí adere a este tipo de sistema. Hoje já somos referência nacional neste tipo de operação e considera-se também o desempenho logístico necessário para algo deste porte. Essa operação colabora para intensificar a economia regional, estadual e nacional. Como não se pode deixar de considerar, essa operação se dá com a ajuda de todo um trabalho em equipe, desenvolvido com capacitação, atenção e comprometimento”, destaca o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

Durante a descida dos carros até o pátio, a operação pode levar até cinco horas, de acordo com a quantidade de veículos a serem retirados da embarcação. “Diretamente da área pública, os veículos da montadora saem cuidadosamente e são conduzidos por agentes da área portuária. Trata-se de uma união que faz a força do Porto de Itajaí, com extrema eficiência operacional. Pretendemos continuar recebendo mais veículos utilizando deste tipo de operação”, explica o superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga.

Após o desembarque, os veículos são deslocados para os pátios da ValePort, e do Recinto Alfandegado Contíguo (RAC), onde passam por vistoria. Após vistoriados, os automóveis são embarcados em caminhões-cegonha e destinados para outras cidades e estados do país.



Com foco na excelência, Portos do Paraná lança Mapa Estratégico 2022-2027

Documento, nas versões impressa e digital, é uma ferramenta de gestão para o período de 2022-2027. Ele dá maior transparência às ações da empresa

pública e projeta expansão dos Portos de Paranaguá e Antonina nos próximos anos.

22/06/2022 - 10:30

A Portos do Paraná lança neste mês o Mapa Estratégico com ações e projetos para o período de 2022 até 2027. O documento, nas versões impressa e digital, é uma ferramenta de gestão e reforça a preocupação da empresa pública com a cultura de planejamento e a transparência nos serviços portuários.

“O Mapa Estratégico é construído de forma coletiva, por funcionários de diferentes setores e com participação da comunidade portuária. Ele aponta diretrizes, objetivos, projetos e ações para o futuro dos Portos de Paranaguá e Antonina”, destaca o diretor-presidente da Portos, Luiz Fernando Garcia.

Segundo ele, essa é a primeira vez que a empresa realiza um trabalho neste sentido. “É um documento que coloca os portos paranaenses na vanguarda do planejamento portuário. Um diferencial para o mercado internacional, que percebe como a organização projeta sua missão com foco em excelência e inovação”, completa.

O Mapa Estratégico é uma versão executiva do Plano Estratégico, elaborado em 2021. Confeccionado usando a ferramenta Balance Scorecard, o documento tem três capítulos, contendo informações sobre os portos do Estado, objetivos, projetos e ações para os próximos anos, de tendências esperadas e oportunidades para novos investimentos.

“A metodologia facilita a conexão entre a Portos do Paraná e outra empresa ou órgão. O documento permite que o leitor faça uma interseção, tenha entendimento para pensar um novo negócio, avaliar o cumprimento de uma exigência regulatória. Também serve para sociedade, trabalhadores portuários, todas as pessoas que tenham interesse na área”, explica o gerente de Planejamento Estratégico, Honorato Chudson.

O Mapa será distribuído em sua versão impressa para parceiros atuais e futuros, comunidade portuária e autoridades, e já está disponível em **versão digital**. Uma versão em inglês será lançada em breve para atender o mercado internacional.

Governo estima que concessão de rodovias no Nordeste será concluída até o final de 2023

Entre as obras previstas está a duplicação da BR-101 em Sergipe, tema da audiência pública

22/06/2022 - 15:16

O Ministério da Infraestrutura informou aos deputados da Comissão de Viação e Transportes da Câmara que, até o fim de 2023, deve estar concluída a concessão de rodovias federais do chamado lote Nordeste, atualmente em estudo pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

O lote tem 2.471 km e abrange desde Feira de Santana (BA) até Fortaleza (CE). Neste total, estarão incluídas as duplicações das BRs 101 e 235 em Sergipe, objeto da audiência pública da comissão nesta quarta-feira (22).

O superintendente de Concessão de Infraestrutura da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Renan Brandão, disse que os trechos precisavam fazer parte de um projeto maior de concessão para que fossem viáveis.

“Na nossa experiência, trechos muito curtos não suportam a concessão porque carregam um conjunto de custos fixos inerentes à estrutura de uma concessionária que precisam ser diluídos em uma extensão maior para que a tarifa quilométrica seja socialmente aceita”, explicou.

De acordo com Brandão, em geral as concessões para a iniciativa privada devem ter entre 300 e 800 km para serem atrativas.

O coordenador-geral de Outorgas Rodoviárias do Ministério da Infraestrutura, Stephane Quebaud, disse que os estudos devem passar por audiência pública em breve. Em seguida, passam por avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU). Se aprovados, são lançados os editais para os leilões.

Duplicação da BR-101

O deputado Bosco Costa (PL-SE) disse que os sergipanos esperam a duplicação da BR-101 há 28 anos. Segundo ele, existem trechos de 45 km que levam duas horas para serem percorridos. Ele acredita que a população vai preferir pagar o pedágio a ter os custos atuais.

“Mil vezes pagar o pedágio e ter uma condição de tráfego à altura da sociedade. Porque com estrada pavimentada você economiza combustível, economiza pneus. Isso você consegue tirar, principalmente o tráfego de caminhões pesados”, afirmou Costa.

Até agora, o governo concedeu 4,3 mil km da carteira estimada de 25 mil quilômetros.



Terminais portuários combatem empresas de navegação em leilão

Associação do setor diz que participação de armadores em disputa pode prejudicar concorrência

22 JUN 2022

Na disputa instalada em torno do modelo para a desestatização dos portos, a ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários) levou a defesa de suas posições ao TCU (tribunal de Contas da União) e ao Ministério da Infraestrutura neste mês.

A entidade questiona a participação das empresas de navegação no leilão.

O receio dos operadores portuários são as gigantes do transporte marítimo MSC e Maersk.

"A participação indiscriminada e sem regulamentação de grupos econômicos que atuam no transporte marítimo de contêineres, os chamados armadores, nos processos licitatórios pode, em médio e longo prazos, gerar aumento dos fretes, diminuir as rotas de escoamento da carga brasileira e provocar aumento no custo de outros elos da cadeia logística em razão de práticas anticoncorrenciais", diz o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, que neste mês esteve com o ministro Marcelo Sampaio.

O setor afirma que a concentração de mercado na mão dos armadores pode provocar um direcionamento da carga para os terminais próprios das gigantes, prejudicando o restante do mercado.

Para o presidente da ABTP, o chamado "self preferencing", a preferência pelos próprios terminais, pode levar ao escoamento de carga para portos mais distantes do local de produção, entre outros desequilíbrios.

EXPORTAÇÃO DE COMPONENTES DE CALÇADOS SOMAM US\$ 175 MILHÕES

22 DE JUNHO DE 2022

As exportações brasileiras de componentes para couro, **calçados** e artefatos somaram US\$ 175 milhões de janeiro a maio, 21% mais do que no mesmo período do ano passado. Apenas no mês de maio, os embarques de componentes somaram US\$ 37,38 milhões, 33% mais do que no mesmo período de 2021. O momento segue positivo para o setor, segundo dados da Associação Brasileira das Empresas de Componentes para Couro, Calçados e Artefatos (**Assintecal**).

“Dos oito principais destinos das exportações, cinco são da América Latina. Os países também registraram um incremento médio superior aos registros medianos (32% contra 21%)”, avaliou em nota o gestor de Mercado Internacional da Assintecal, Luiz Ribas Júnior. Ele ressaltou que segue o movimento de crescimento dos embarques, especialmente para países da **América Latina**, que sofrem com os altos custos dos fretes da China.

O gestor destacou o aumento dos embarques para os **Emirados Árabes Unidos** e para a República Dominicana, resultados de ações realizadas no primeiro semestre. “As exportações para os Emirados aumentaram 98% (para US\$ 947,2 mil) e para a República Dominicana 43% (para US\$ 468 mil). Ambas são resultantes de negociações que ocorreram durante o Inspiramais, em janeiro, e na APLF (feira ocorrida em Dubai), em abril”, contou.

A China segue sendo o principal **destino** dos produtos brasileiros, mesmo com crescimento abaixo da média geral. Os principais produtos embarcados são químicos para tratamento de couros. Entre janeiro e maio, as exportações para o país asiático somaram US\$ 39,88 milhões, valor 11% maior do que em igual intervalo do ano passado.

O segundo principal comprador do período foi a Argentina, que importou o equivalente a US\$ 39,2 milhões em componentes brasileiros, 60% mais do que nos cinco primeiros meses de 2021. O terceiro destino foi Portugal, para onde foram enviados o equivalente a US\$ 24,3 milhões, alta de 49% ante o mesmo período do ano passado.

Os principais estados **exportadores** entre janeiro e maio foram Rio Grande do Sul, com US\$ 100,5 milhões, 17% mais do que no mesmo intervalo de 2021; São Paulo, com US\$ 17,88 milhões, 31% a mais no mesmo comparativo, e Bahia, com US\$ 16 milhões, 72% a mais no mesmo intervalo de 2021.

Nos cinco primeiros meses do ano, o principal material exportado pelo setor foi Químicos para couros, com crescimento de 9%. Na sequência, apareceram os

segmentos de Cabedais, com crescimento de 24%; Químicos para calçados – adesivos, também com incremento de 24%; Solados, com crescimento de 66%; Laminados Sintéticos, alta de 26%; e Palmilhas com crescimento de 27%.

A Assintecal atua na expansão do setor coureiro-calçadista há mais de três décadas. Seu trabalho é reconhecido pelo diálogo com todas as esferas governamentais, pela consolidação do mercado internacional e pelo desenvolvimento em pesquisas e conteúdo de moda. A entidade responde por um setor que conta com três mil empresas.



DÓLAR CAI PARA R\$ 5,15 COM ALÍVIO NO MERCADO EXTERNO

22 DE JUNHO DE 2022

Num dia de alívio no mercado externo, o dólar teve a primeira queda após duas altas. Afetada por riscos na economia local, a bolsa de valores não teve a mesma sorte e fechou em queda, mesmo tendo começado o dia em alta.

O dólar comercial encerrou esta terça-feira (21) vendido a R\$ 5,154, com recuo de R\$ 0,032 (-0,63%). A cotação chegou a operar próxima da estabilidade durante a manhã, mas passou a cair durante a tarde, influenciada por investidores que aproveitaram o valor alto dos últimos dias para venderem dólares e por causa da entrada de fluxos externos.

Com o desempenho de hoje, a moeda norte-americana acumula alta de 8,44% em junho. Em 2022, a divisa caiu 7,57%.

O mercado de ações teve um dia mais turbulento. O índice Ibovespa, da B3, fechou aos 99.684 pontos, com recuo de 0,17%. O indicador descolou-se das bolsas norte-americanas, que subiram hoje, por causa da instabilidade dos papéis da Petrobras, os mais negociados na bolsa brasileira.

As ações ordinárias (com direito a voto em assembleia de acionistas) da Petrobras caíram 1,06%. Os papéis preferenciais (com preferência na distribuição de dividendos) recuaram 1,99%. Desde sexta-feira (17), as ações da estatal estão caindo em meio à troca do presidente da companhia.

Terminal do Pecém está na final de prêmio nacional de gestão portuária

22 de junho, 2022

O Complexo Portuário do Pecém, localizado em São Gonçalo do Amarante, é finalista do Prêmio Portos + Brasil. A premiação reconhece as melhores gestões portuárias do Brasil. A condecoração foi criada pelo Ministério da Infraestrutura. A revelação dos vencedores ocorre nesta quinta-feira, 22, em Brasília.

O prêmio é composto por nove categorias: execução de investimentos planejados; variação do lucro operacional (margem EBITDA); ranking do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (Igap); crescimento da movimentação portos públicos; crescimento da movimentação granel sólido agrícola; crescimento da movimentação granel sólido mineral; crescimento da movimentação granel líquido; crescimento da movimentação container; e avanço Igap.

Ministro da Infraestrutura diz que novas ferrovias podem levar Brasil de volta à produção de trilhos

22 de junho de 2022

Dimmi Amora, da Agência INFRA

O Ministério da Infraestrutura está monitorando interesse do setor de aço na reativação de planta para produzir trilhos no país. Todo o consumo nacional é importado atualmente, após o fechamento das plantas do setor ainda no fim do século passado.

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que a pasta foi procurada para tratar do tema com uma empresa do setor, a partir de análises sobre a demanda de produção para o Brasil nos próximos anos.

Já há uma demanda garantida com os investimentos que terão que ser feitos com as renovações de quatro concessões, três delas já assinadas e uma já aprovada pelo TCU (Tribunal de Contas da União). Nesse caso, são cerca de 6 mil quilômetros de estrada de ferro já renovadas e com previsão de construção. Outros cerca de 7 mil quilômetros, da FCA (Ferrovia Centro-Atlântica), estão em processo de renovação, sem definição ainda de qual extensão será devolvida à União.

Mas, além dessa demanda considerada firme nas concessões, o projeto de autorizações ferroviárias também é considerado outro atrativo para esse setor. Foram feitos pedidos para cerca de 21 mil quilômetros de extensão (alguns trechos, no entanto, são repetidos). A Rumo também obteve licença estadual para outros 730 quilômetros no Mato Grosso.

Em 2012, quando lançou o PIL (Programa de Investimentos em Logística), o governo federal também buscou o setor siderúrgico para reativar a produção no Brasil. Mas foi informado de que haveria a necessidade de uma demanda firme, o que não ocorreu, porque o programa acabou não avançando na área ferroviária.

Nova tentativa

Agora, após o lançamento do Pro Trilhos em agosto do ano passado, há no mercado também alguma sensação de que o projeto de autorizações não tem avançado no ritmo esperado, em parte por causa da falta de apetite de parte das empresas que pediram as autorizações em seguir com o processo.

Mas o ministro Sampaio acredita que desta vez será diferente e as expectativas de investimentos vão ser confirmadas, pelo menos em parte. Ele confia em dois tipos de empresas que, segundo ele, estão mais demandando para a execução de projetos, as atuais concessionárias que pediram novos trechos e as companhias produtoras de celulose.

Um dos sinais de que os projetos vão andar, na avaliação do ministro, é que engenheiros ferroviários que estão trabalhando no Ministério da Infraestrutura estão sendo convidados para voltar ao mercado para trabalhar no desenvolvimento dos projetos do setor.

“Esse, para mim, é o sinal mais claro que teremos investimentos”, disse Sampaio em conversa com a **Agência INFRA**.

Migração de regime

No caso das concessionárias, Sampaio afirmou que há intenção delas em ampliar sua malha em 50% com novas autorizações e, com isso, migrar do regime de concessão para o de autorização, como a lei prevê.

Além das renovações e das autorizações, o ministro da Infraestrutura afirmou que outros dois grandes projetos de ferrovias do país podem ter uma solução em breve, a Transnordestina e a Ferrogrão.

No caso da Transnordestina, o ministro afirmou que já tem os estudos para a solução técnica que vai poder fazer com que a obra da concessão à CSN entre o Piauí e o Ceará possa ter recursos de financiamento público liberados.

Após anos de descumprimentos das previsões de execução do contrato, o TCU barrou em 2017 o aporte de novos recursos públicos para essa construção, decisão que permanece até hoje. A União é sócia do empreendimento pois entrou com recursos de estatais e fundos nesse empreendimento.

Chamamento público

Segundo Sampaio, a solução será levada em breve aos ministros do tribunal para que seja possível destravar a obra e seguir na concessão desse trecho. Já a parte da ferrovia que segue em direção à Pernambuco seria retomada em outro modelo criado no marco legal de ferrovias, o chamamento público.

O trecho que for devolvido pela atual concessionária dentro de Pernambuco seria repassado numa espécie de concurso para escolher quem tem interesse em seguir com a construção, nas condições que forem apresentadas pelo governo, mas dentro do modelo de autorização.

Ferrogrão

Sampaio também acredita que o mesmo modelo poderá ser usado para passar ao setor privado a Ferrogrão, ferrovia de cerca de mil quilômetros que ligaria o norte do Mato Grosso aos terminais portuários no rio Tapajós, na região de Miritituba, no Pará. O governo tinha a expectativa que fosse votado neste mês uma ação que corre no STF (Supremo Tribunal Federal), cuja liminar suspendeu o processo de estudos para a concessão da ferrovia.

A ação analisa a legalidade da lei que, instituída através de medida provisória, desafetou áreas em reservas ambientais para a passagem da ferrovia no Pará. Segundo Sampaio, a pasta está confiante de que haverá uma decisão positiva sobre o tema, o que faria o projeto ter custo menor.

“Quando olhamos o que isso vai gerar de segurança alimentar no mundo, o que a gente tem de expectativa de incremento da produção na região e incremento na ferrovia, é um projeto que se sustenta, fica de pé”, disse Sampaio.