

CLIPPING  
**ASSCOM**

---

ESPECIAL

**Baía de Sepetiba terá quatro termelétricas flutuantes**

Saiba mais na edição completa do Be News.

O projeto é pioneiro no Brasil e as operações serão gerenciadas pela companhia turca Karpowership Brasil Energia (KPS).

portalbenews • Seguir

portalbenews A zona portuária da Baía de Sepetiba, no estado do Rio de Janeiro, receberá quatro termelétricas flutuantes, um projeto inédito que será realizado pela Karpowership Brasil Energia (KPS). O contrato para permitir a instalação de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão foi firmado entre a KPS e a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

Segundo a Autoridade Portuária, trata-se de projeto pioneiro no Brasil, "de grande importância para o País, liderado pela Karpowership, empresa de origem turca, que realizará este tipo de operação".

#benews #portalbenews #jornalbenews #termelétrica #gestaoportuaria #portos #cotaportuária #desenvolvimento

Data: 23/06/2022

portosdobrasil 38 min

**PORTOS+ Brasil**

CATEGORIA

**AVANÇO DO ÍNDICE DE GESTÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA (IGAP)**

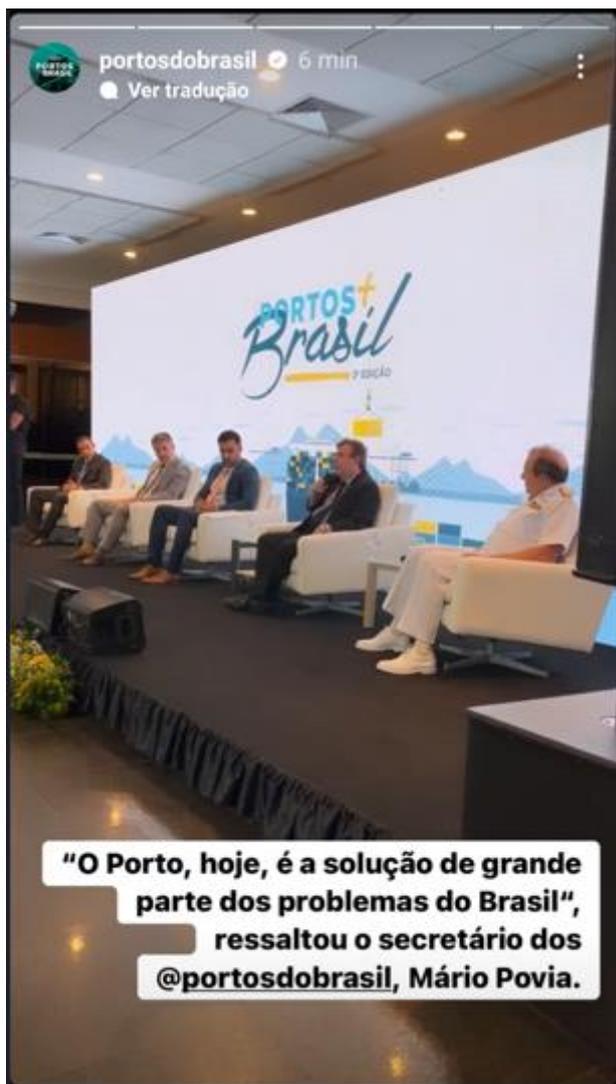
1º SOCIEDADE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA

2º COMPANHIA DOCS DO RIO GRANDE DO NORTE

3º COMPANHIA DOCS DO RIO DE JANEIRO

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUÁTICOS INSTITUIÇÃO DE PORTOS DO BRASIL

Data: 23/06/2022



Data: 23/06/2022

**DEFESA  
EM FOCO**

## Docas do Rio participa de premiação do MInfra

23 de junho de 2022 18:11

A **Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)**, Autoridade Portuária responsável pela administração dos Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, esteve representada por sua diretoria na 3ª edição do Prêmio Portos + Brasil, hoje (23), no Clube Naval, em Brasília.

O diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, e o diretor de Negócios e Sustentabilidade, Jean Paulo Castro e Silva, foram convidados para o evento, em que os melhores portos públicos do Brasil serão premiados pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra) por desempenho.

Foram avaliados todos os 36 portos públicos existentes, além dos portos privados em suas categorias específicas.

Neste ano, o Prêmio Portos + Brasil conta com nove categorias. São elas: 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 no Igap.

Na 1ª edição do Prêmio Portos + Brasil, em 2020, a Docas do Rio foi a 2ª colocada na categoria “Variação do Lucro Operacional (margem Ebitda)”, com crescimento de 424% na comparação do desempenho do ano de 2019 com o ano de 2018.



## **Pelo terceiro ano seguido, Governo Federal premia destaques no setor portuário**

**Edição de 2022 do Portos + Brasil reconhece a excelência de gestão de autoridades portuárias e terminais privados em nove categorias**

23/06/2022 21h36

A Autoridades portuárias e gestores de terminais tiveram seus trabalhos e suas gestões reconhecidos pelo Ministério da Infraestrutura durante a terceira edição do Prêmio Portos + Brasil. A cerimônia que marcou o reconhecimento à excelência de todo o setor ocorreu na noite desta quinta-feira (23), em cerimônia realizada no Clube Naval, em Brasília.

A iniciativa é da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA/MInfra), que criou a premiação em 2020 como forma de avaliar o setor. O principal objetivo da premiação é estimular a busca permanente de excelência na gestão dos portos públicos do Brasil. Para este ano, a novidade é a criação da categoria Avanço IGAP, que mostra os desempenhos do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (Igap).

Em 2018, os portos organizados tiveram um prejuízo de quase R\$ 1 bilhão. Porém, com a profissionalização da gestão e aplicação de práticas mais próximas de mercado, foi possível reverter o resultado para R\$ 350 milhões de superávit. “Gestão é a palavra-chave do Ministério da infraestrutura. É um ministério com

uma pegada quase empresarial, corporativa”, afirmou o secretário-executivo Bruno Eustáquio.

“A boa gestão tem caráter sistêmico. Estamos comemorando a premiação da meritocracia, das boas práticas de governança e de transparência. Os portos são a solução de grande parte dos problemas do país, que estamos e resolvendo as demandas com altivez, resiliência, trabalho e conseguindo reagir aos gargalos provocados pela epidemia”, disse o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia.

## **Premiados**

Os portos organizados são avaliados em áreas que apontam as melhores práticas de gestão e conseqüentemente, melhores resultados. As nove categorias e os respectivos vencedores foram:

### **- Execução de investimentos planejados**

1º - Complexo Portuário de Suape (PE)

2º - Porto do Itaqui - Emap (MA)

3º - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA)

### **- Variação do Lucro Operacional (EBITDA)**

1º - Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba)

2º - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA)

3º - Porto do Itaqui - Emap (MA)

### **- Ranking do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP)**

1º - Porto do Itaqui - Emap (MA)

2º - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA)

3º - Complexo Portuário de Suape (PE)

3º - Santos Port Authority (SPA)

3º - Companhia Docas do Pará (CDP)

### **- Crescimento da movimentação - Portos Públicos**





## Secretário de Portos destaca crescimento da infraestrutura portuária brasileira desde 2019

**Mário Povia participou da audiência pública da Antaq para discutir arrendamento de área no Porto de Santos**

23/06/2022 19h09

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Mário Povia, destacou nesta quinta-feira (23) a evolução da infraestrutura portuária brasileira nos últimos três anos. Isso foi possível com a profissionalização da gestão dos portos e com a parceria do Ministério da Infraestrutura com a iniciativa privada. A afirmação ocorreu durante audiência pública realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para discutir o leilão da área STS53 no Porto de Santos (SP).

São 36 terminais arrendados e a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), a primeira da história do setor, cujos contratos assinados garantem R\$ 6,5 bilhões em investimentos pelos próximos anos. “Desde 2019 nós estamos num ciclo virtuoso de crescimento de infraestrutura de transportes e os portos têm sido essenciais para o enfrentamento dos potenciais gargalos logísticos do país”, afirmou Povia.

Localizado na região de Outeirinhos do Complexo Portuário, a área STS53 destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, visam garantir o atendimento a crescente demanda. A previsão é de investimentos de aproximadamente R\$ 658,8 milhões. As contribuições, subsídios e sugestões da sociedade ainda poderão ser recebidas até o dia 30 de junho e vão auxiliar no aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do projeto.

# CLIPPING ASSCOM

---

## MENU

23 de  
Junho

24 de  
Junho

24 de junho



## Paraná tem melhor gestão portuária do Brasil pelo terceiro ano seguido

Reconhecimento foi feito pelo governo federal na terceira edição do Prêmio “Portos + Brasil”, entregue na noite desta quinta-feira (23) pelo Ministério da Infraestrutura, em Brasília.

24/06/2022 - 08:10

A Portos do Paraná foi eleita pela melhor gestão portuária do País pelo terceiro ano consecutivo. O reconhecimento foi feito pelo governo federal na terceira edição do Prêmio “Portos + Brasil”, entregue na noite desta quinta-feira (23), pelo Ministério da Infraestrutura, em Brasília.

Entre todos os portos públicos brasileiros, os paranaenses (Paranaguá e Antonina) alcançaram a nota máxima no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP): 100 pontos. O indicador é considerado o mais importante para atestar a capacidade de gerência dos portos. Essa foi uma novidade da premiação desse ano.

A categoria considera 15 indicadores, como índices financeiros, contábeis, de transparência administrativa, estrutura organizacional, regularidade tributária e trabalhista, além da manutenção dos acessos aquaviários, por exemplo.

A Portos do Paraná foi destaque em três das cinco categorias públicas. A empresa ficou entre as três primeiras colocadas em execução dos investimentos planejados e variação do lucro operacional.

Ela ficou em segundo lugar em Variação do Lucro Operacional (EBITDA), com alta de 146,6% na comparação entre 2021 e 2020. O indicador é considerado por analistas e investidores como o resultado da operação da empresa e é muito usado nas práticas contábeis para avaliar a situação financeira, econômica e mercadológica de uma companhia.

“O EBITDA é muito importante para o mercado internacional, principalmente em um setor em que com intenção de investimentos em longo prazo. Ele demonstra o quanto a empresa é eficiente em transformar a sua receita em geração de caixa operacional, efetivamente”, explica o secretário estadual de infraestrutura e logística, Fernando Furiatti.

Na categoria Execução dos Investimentos Planejados, o Estado ficou em terceiro lugar, com índice de 81,5%. A métrica mede a proporção do orçamento de investimento disponível que foi efetivamente executada pela autoridade portuária.

**TRANSFORMAÇÃO** – O reconhecimento dos portos de Paranaguá e Antonina no cenário nacional vem acompanhado de uma série de recordes. Entre janeiro de 2019 e maio de 2022 foram 185.023.227 toneladas de cargas movimentadas e 36 marcas batidas, incluindo maior navio de grãos recebido, maior número de caminhões no Pátio de Triagem e maior movimentação da história.

“A premiação é um reconhecimento do trabalho incansável dos funcionários da Portos do Paraná, dos trabalhadores portuários, empresários e membros da nossa comunidade. Além disso, comprova o compromisso do Governo do Estado com a excelência dos serviços prestados para todos os paranaenses”, destacou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Segundo ele, nos últimos três anos, a empresa pública investiu R\$ 437 milhões nos portos paranaenses. Neste ano, as obras em andamento já somam R\$ 77,67 milhões, em recursos próprios.

“Entregamos o novo viaduto na BR-277, a recuperação da avenida Bento Rocha e a ampliação do cais, com o berço 201. A dragagem de manutenção avançou e estamos com a derrocagem da Pedra da Palangana em andamento. Além disso, nos tornamos o primeiro estado do Brasil a receber autonomia para administrar os contratos de exploração, com duas áreas já leiloadas”, lembrou.

Ele também destacou a abertura para investimentos privados. “Desde 2019, foram três novos terminais licitados, voltados para movimentação de celulose, veículos e carga geral, além de contratos de arrendamentos que foram renovados. Agora estamos com outras quatro áreas em processo de licitação”, completou Garcia.

Nos próximos dois anos, os portos paranaenses devem receber cerca de **R\$ 2,3 bilhões em investimentos, públicos e privados**. Estão previstos os estudos e as obras do Corredor de Exportação Leste do Porto de Paranaguá, a construção do “Moegão” exclusivo para descargas ferroviárias, além da continuação da dragagem e implantação de novos silos, armazéns e esteiras transportadoras, entre outros.

**PRÊMIO** – O Prêmio Portos + Brasil é uma iniciativa do Ministério da Infraestrutura. “A boa gestão tem um caráter sistêmico. Temos excelência de gestão, com boas práticas de governança, meritocracia. O porto hoje não é mais gargalo, mas solução para os problemas nacionais e internacionais. Com todas as dificuldades, o setor respondeu com altivez e com números recordes, que foram

importantíssimos para a economia do Brasil”, destacou o secretário Nacional de Portos, Mário Povia



## Porto Itapoá comemora 11 anos de uma história de sucesso

24/06/2022 - 06:52

Terminal é um dos cinco mais importantes do Brasil e uma referência em inovação e práticas socioambientais.

O Porto Itapoá completa 11 anos com indicadores e números a serem celebrados. Apesar de bastante jovem, já figura entre os cinco maiores portos do Brasil, sendo uma referência na movimentação de contêineres. Ao longo de sua história, mais de 5 mil navios atracaram no Terminal, movimentando cerca de 4 milhões de contêineres e 6,5 milhões de TEUs (Twenty-foot equivalent unit).

O crescimento do Porto Norte-catarinense impressiona: seu faturamento saltou de R\$ 25 milhões no começo da operação para mais de R\$ 550 milhões em 2021. Desse montante, 72% correspondem ao mercado interno e 28% ao mercado externo. Os planos, entretanto, são continuar crescendo.

O presidente do Porto Itapoá, Cássio Schreiner, reforça a relevância do Terminal no contexto nacional. “Temos feito investimentos constantes no melhoramento de nossa operação, seja na mão de obra, tecnologia ou infraestrutura de maneira geral. Por conta disso, conquistamos nosso lugar entre os grandes players do mercado”, afirma.

A declaração de Schreiner tem como base algumas das conquistas do Terminal nesses 11 anos. Ainda em 2022, foi considerado, pelo 4º ano consecutivo, o porto mais bem recomendado pelos clientes em todo o Brasil, segundo ranking do Instituto Ibero-Brasileiro de Relacionamento com o Cliente (IBRC).

Para materializar esse crescimento, em 2021 a empresa captou no mercado, através de debêntures incentivadas, R\$ 750 milhões. Este capital vai ser usado para financiar a ampliação do pátio dos atuais 250 mil metros quadrados para 455 mil metros quadrados em sua fase final. Com isso, o Porto Itapoá vai elevar sua capacidade de movimentação de 1,2 milhão de TEUs para 2 milhões de TEUs ao ano.

A capacidade operacional do Terminal pode ser ainda bastante potencializada com a chegada de novas empresas do segmento logístico na chamada retroárea. —Temos uma oportunidade imensa em Itapoá, são mais de dez milhões de metros quadrados de área que podem receber investimentos diversos em empreendimentos de suporte à atividade portuária —explica Cássio Schreiner. — Além disso, temos a chance de planejar esse crescimento para que aconteça de forma ordenada, respeitando as boas práticas socioambientais —conclui.

O cenário futuro do Porto Itapoá tem se desenhado com otimismo. A obra para ampliação e retificação do canal de acesso, na entrada da Baía da Babbitonga, já tem licença prévia emitida pelo Ibama. Isto permitirá que navios maiores, de até 360m, aportem na região. O acesso rodoviário também passa por este processo: todas as rodovias já têm projetos executivos em andamento para suas duplicações. Uma ferrovia também já é estudada por autoridades.

Desenvolvimento regional — O Porto Itapoá tornou-se um vetor para o desenvolvimento da região. Somente em relação a arrecadação de ISS o município teve um salto de R\$ 210 mil por ano (2010) para aproximadamente R\$ 20 milhões por ano (2021). Neste mesmo período, o aumento da receita geral saltou de R\$ 35 milhões para aproximadamente R\$ 200 milhões, mais de 570% de crescimento.

Com mais de mil empregos diretos no Terminal e cerca de 4 mil indiretos, estima-se que 50% da mão de obra de Itapoá esteja ligada à atividade portuária. Somente os colaboradores do Porto Itapoá são responsáveis por fazer circular dentro do município aproximadamente R\$ 30 milhões por ano.

O Porto também já fez investimentos diretos na cidade com a destinação de R\$ 140 milhões para infraestrutura – rede elétrica, acessos rodoviários e segurança pública. Também promove mais de 30 programas socioambientais onde já foram investidos mais de R\$ 30 milhões.

23 de junho



Portos do Brasil  
@portosdobrasil

Com execução de 94,2% do orçamento disponível em 2021, o @complexo\_suape ganhou o 🏆. A Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) levou o 🥈 com 83,5%, e a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) levou o 🥉 com 81,5% da execução do orçamento. 🇧🇷💪





Portos do Brasil

@portosdobrasil

Nesta categoria foi avaliado, em termos percentuais, a variação EBITDA do ano de 2021 em relação a 2020. A @CiaDocasBa levou o 🏆, com 271,4% superior a de 2020. A APPA (@portosdoparana) 🥈 fechou com 146,6% e a EMAP 🥉 com 136%.



8:25 PM - 23 de jun de 2022 - Twitter Web App



Portos do Brasil

@portosdobrasil

Nesta categoria foi avaliado, em termos percentuais, o crescimento da movimentação de 2021 em comparação a 2020 nos portos públicos. A Companhia Docas de Santana 🏆 movimentou 85% a mais do que em 2020. EMAP 🥈 22,6% e Companhia Docas do Espírito Santo (@portodevitoria) 🥉 18,3%.



8:30 PM - 23 de jun de 2022 - Twitter Web App



Portos do Brasil  
@portosdobrasil

Já nesta categoria foi avaliado o crescimento da movimentação de graneis sólidos minerais dos TUPs de 2021 em relação a 2020. O Terminal de Tubarão 🏆 cresceu 17,8%. O Terminal da Ilha Guaíba 🏆 10,9% e o Terminal Portuário de Pecém (@complexodopecem) 7,5% em relação a 2020. 🇧🇷



Portos do Brasil  
@portosdobrasil

Nesta categoria foi avaliado o crescimento da movimentação de graneis sólidos agrícolas dos TUPs de 2021 em relação a 2020. TERFRON 🏆 obteve crescimento de 51,9% superior. TERBIAN 🏆 45,2% e Terminal Portuário Bunge Alimentos 🏆 37%! 🌟🌟🌟





## Quem são os investidores que querem comprar o estaleiro Atlântico Sul por R\$ 1 bilhão, através de leilão, e gerar milhares de empregos?

23 de junho de 2022 às 08:43

### **Ainda oculto, um grupo internacional apresentou a proposta bilionária para assumir estaleiro no Porto de Suape em Pernambuco**

O leilão de áreas do Estaleiro Atlântico Sul, no **Porto de Suape**, no município do Cabo de Santo Agostinho (PE), estava previsto para acontecer na última terça-feira (21), porém a operação da venda foi adiada para julho. Aconteceu que a Tecon Suape, que já opera terminal em Suape, e a local Cone Suape pediram mudanças nas regras e adiamento. Agora, entra no jogo um **consórcio internacional secreto** de investidores que apresentou uma proposta de compra do espaço total por US\$ 215.000.000,00 (duzentos e quinze milhões de dólares), e prometendo milhares de empregos.

No começo deste mês, executivos da empresa **North Tabor Capital**, com sede na Filadélfia (EUA) se dizendo representantes de um consórcio de empresas ocultas do ramo de açúcar e com investidores do UBS Group AG, JP Morgan Chase & Co., Santander Bank e Bank of America estiveram pessoalmente na Justiça do Cabo de Santo Agostinho e oficializam a proposta pela compra do Estaleiro Atlântico Sul, no Porto de Suape.

O que se sabe é que um desses investidores também é armador e operador de navios pelo mundo. Assim, caso o leilão seja vencido pelo grupo de investidores até agora secreto, a expectativa é de que o Estaleiro Atlântico Sul deixe de realizar apenas reparos e volte construir de embarcações, com negócios internacionais no setor do petróleo, fazendo com que o Porto de Suape volte a ser uma potência em geração de empregos.

No documento enviado à juíza de direito Ildete Veríssimo de Lima, da 1ª Vara Cível da Comarca da cidade de Ipojuca, o fundador, sócio e gerente da Capital Tabor Norte, Cole Benoit Mattox, escreve que o grupo pretende concluir a aquisição, através do leilão, do espaço com área de 150 hectares em tempo hábil. Ainda na proposta, é colocado que os clientes e parceiros permanecerão ocultos até a aprovação da proposta de compra.

### **Suape desconhece proposta bilionária de grupo secreto**

Em entrevista a um importante blog de política e economia de Pernambuco, o diretor presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, não vê com bons olhos o fato do Estaleiro Atlântico Sul continuar no negócio de produção de navios.

“É como vender picolé no Polo Norte”, avaliou Gusmão. “Vamos aguardar. Temos que ter concorrência para sermos competitivo em preços e rotas de navegação em Suape. Caso contrário, *tamo* fora do jogo, da nova matriz logística mundial que será feita pós guerra Ucrânia e COVID. E o setor de contêineres é fundamental nisso. Ele exporta e importa produtos com maior valor agregado. Para fora do país e dentro entre portos, ainda mais com a nova lei da cabotagem”, colocou.

### **Leilão movimentou outras propostas milionárias para o Estaleiro Atlântico Sul**

Nos bastidores empresarial de Pernambuco, alguns já apostavam que o leilão do cais interno do Estaleiro Atlântico Sul seria vencido pela gigante global em logística marítima Maersk, operadora de terminais de contêineres. Por meio da subsidiária APM Terminals, da Holanda, a multinacional ofereceu R\$ 895 milhões pelo Cais Sul, na área interna do Porto de Suape (lance mínimo).

A Maersk, até então, seria a única que **ameaçava o monopólio da Tecon**, empresa filipina que já opera um terminal público no porto organizado, atrelado ao controle de regras da União, e que também estava na disputa pela área colocada em leilão no Estaleiro Atlântico Sul.

Acontece que se os filipinos vencerem esse leilão, terão que abrir mão do terminal público para ter um terminal privativo. Assim, o Porto de Suape teria que realizar uma nova licitação.

### **Suape pode voltar ser um potencial gerador de empregos**

Atualmente, o Estaleiro Atlântico Sul conta com cerca de 500 funcionários. Entre os anos de 2007 e 2014, chegou a gerar mais de 11 mil empregos. Naquela época, Pernambuco foi apontado como um Estado em situação de quase pleno emprego.

Em 2021, a empresa realizou serviços em 11 embarcações, o que gerou receitas de R\$ 65,4 milhões tornando possível uma geração de caixa líquida de R\$ 26,6 milhões.



## **Governo do Estado fará investimento de R\$ 7,8 milhões para pavimentação e duplicação da BR-267, visando fazer de Porto Murтинho, um foco no corredor de importação e exportação**

23 de junho de 2022 às 22:14

**Porto Murтинho, no Mato Grosso do Sul, poderá ser um ponto estratégico na Rota Oceânica e vem recebendo diversos investimentos do Governo para ter mais participação no corredor de exportação e importação.**

Na última terça-feira, (21/06), um novo contrato para realização de obra foi publicado no Diário Oficial do Estado. O Governo Estadual irá fazer um investimento milionário para a realizar a duplicação e a pavimentação de um trecho na BR-267, mais precisamente, no 1,3 km. Essa localização onde as obras serão realizadas refere-se a **entrada** da cidade de Porto Murтинho, que fica em Mato Grosso do Sul e faz fronteira com o Paraguai. É uma área que ainda está sendo preparada, mas que já é considerada de extrema importância para o corredor de importação e exportação.

### **A importância por trás do investimento milionário do Governo para a duplicação da BR-267, em Mato Grosso do Sul**

Conforme o que consta na publicação, o valor a ser investido será de R\$ 7,8 milhões, e será utilizado na duplicação dessa BR, que poderá gerar frutos no futuro. O recurso para que tais obras sejam iniciadas e finalizadas serão oriundas do próprio Governo Estadual. A princípio, a companhia responsável terá um prazo estimado de 6 meses, ou seja, cerca de 180 dias para entrega.

Para o Governador Reinaldo Azambuja. “Porto Murтинho está no ápice dos investimentos para preparar aquela região para a concretização do corredor de exportação e importação pela Rota Bioceânica, além do fortalecimento e crescimento dos portos. Uma cidade que terá um desenvolvimento extraordinário nos próximos anos”.

De forma geral, esse investimento feito trará diversos benefícios ao estado do Mato Grosso do Sul, principalmente ao município de Porto Murтинho, que será um ponto estratégico na Rota Bioceânica. Que visa ligar o estado aos países sul-americanos, com o intuito de, futuramente, reduzir o caminho até o Oceano Pacífico.

Tudo isso já vem sendo planejado, para que Porto Murinho receba investimentos e acabe sendo uma rota para os demais portos. E após conquistar esses objetivos, a próxima meta serão negociações com países asiáticos.

### **Porto Murinho poderá contribuir de forma significativa para o setor portuário brasileiro após esses investimentos do Governo**

Até o momento, a cidade teria recebido diversos investimentos, sejam eles para a melhoria da infraestrutura, assim como nos demais setores, como saúde, educação, saneamento, esporte, segurança e habitação.

De 2015 até 2022, o Governo Estadual que está no comando atualmente, já investiu R\$ 109 milhões em Porto Murinho. Desse montante, R\$ 83 milhões foram designados para obras de infraestrutura. Firmando cada vez mais sua meta de fazer do município, um ponto estratégico e bastante valorizado na Rota Oceânica.

Para Nelson Cintra, o prefeito da cidade atualmente, revela que o Governo Estadual têm sido um grande aliado para fazer com que essas obras saiam do papel e se tornem realidade. Fazendo com que Porto Murinho ganhe notoriedade no setor portuário brasileiro. “O Governo abriu as portas para Porto Murinho, que se transformou em um canteiro de obras. É o melhor governador que já tivemos e Murinho agora é o começo do Brasil”, relata Cintra.

No momento, resta esperar que as obras de duplicação e pavimentação fiquem prontas, para que o município comece a crescer grandemente e venha corroborar com os portos brasileiros. Além disso, será uma grande aliada quando o assunto for rota de exportação ou importação. Atraindo para a cidade e seus moradores, mais emprego e visibilidade.

# g1

## **Porto de Parintins é parcialmente liberado para embarques e desembarques após interdição por 'questões técnicas'**

Segundo o DNIT, a interdição havia sido realizada por conta de "questões técnicas que inviabilizam o funcionamento pleno da estrutura".

23/06/2022 19h02

Após ter sido interditado nessa quarta-feira (22), o porto de Parintins, no interior do Amazonas, foi parcialmente reaberto para embarques e desembarques nesta quinta (23).

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), a interdição havia sido realizada por conta de "questões técnicas que inviabilizam o funcionamento pleno da estrutura".

Após testes na estrutura portuária para verificar a eficiência do embarque e desembarque, considerando principalmente a segurança, as operações foram liberadas, de acordo com a prefeitura do município.

Parintins recebe milhares de turista para o festival folclórico previsto para este fim de semana.

**portosenavios**

## **Santos tem urgência de recuperar competitividade no escoamento de fertilizantes, diz Biral**

23 Junho 2022

*Maior parte dos volumes movimentados no complexo é feita em descargas no cais público. SPA espera aumentar participação nesse mercado a partir do arrendamento da área STS-53, previsto para último trimestre deste ano.*

A Santos Port Authority (SPA) espera aumentar a competitividade do complexo portuário a partir do arrendamento da área STS-53, que será dedicada à movimentação e armazenagem da carga e de granéis minerais. De acordo com a autoridade portuária, na comparação com os demais produtos agrícolas, os fertilizantes são a carga em que Santos hoje tem a menor participação de mercado: 21% de share. A SPA estima que, na maior parte dessas cargas, os percentuais hoje ultrapassam a marca de 60%. Em 2021, o Porto de Santos movimentou 8 milhões de toneladas. Localizada na região de Outeirinhos, a área a ser arrendada tem previsão de ser licitada no 4º trimestre deste ano.

O complexo portuário santista hoje conta com um terminal especializado para fertilizantes — Termag, com um berço de atracação, e um terminal multipropósito — Tiplam, que opera essa carga, em média, em dois berços. A maior parte das operações com fertilizantes, contudo, é operada no cais público, via descargas diretas, que não apresenta as mesmas condições de produtividade.

“O processo licitatório criará um dos mais importantes terminais de fertilizantes do país. Tirar STS-53 do papel é importante para que o porto atenda à demanda

de descargas de granéis sólidos, principalmente fertilizantes”, projetou o presidente da SPA, Fernando Biral, nesta quinta-feira (23), durante audiência pública sobre o arrendamento da área STS-53, promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Biral acrescentou que, apesar de o corredor logístico de exportação da soja, milho e açúcar ser praticamente o mesmo das importações de fertilizantes, Santos hoje aproveita apenas 14% do potencial do frete de retorno criado pela rota das exportações do agronegócio. Em Paranaguá (PR), atual líder nas descargas de fertilizantes, esse indicador é de 46%. O objetivo, segundo o executivo, é que Santos consiga ser o caminho mais curto e com melhor custo para produtor e consumidor, revertendo o cenário atual.

"O fertilizante é, ou deveria ser, a típica carga de retorno dos vagões que descem do interior do país com destino aos portos com produtos para exportação, mas a falta de oferta dedicada no cais santista produziu uma anomalia logística que onera o produto na prateleira do supermercado", disse Biral.

O presidente da SPA destacou que o crescimento anual das importações de fertilizantes pelo Porto Santos tem se mantido em dois dígitos desde 2016. Ele disse que essa expansão só não é maior porque Santos carece de capacidade especializada para receber fertilizantes destinados ao Centro-Oeste, região de influência para esse segmento de carga. “O STS-53 é importante para Santos e urgente para escoamento do agronegócio brasileiro a custos competitivos”, defendeu Biral.

**portosenavios**

## Após transporte inédito de biodiesel por cabotagem, BSBIOS pretende ampliar negócios

23 Junho 2022

*Primeiro transporte de biocombustível da empresa por nova rota foi feito pelo navio 'Taruca', saindo do Porto de Paranaguá (PR) em direção ao Porto de Suape (PE)*

Uma rota inédita de cabotagem criada para a usina BSBIOS, produtora de biodiesel do ECB Group, resultou no primeiro transporte deste biocombustível com 100% de neutralização das emissões de gases de efeito estufa (GEEs). O trajeto foi desenvolvido pela Norsul, companhia de logística multimodal que tem buscado oferecer soluções inovadoras.

Os quatro milhões de litros de biodiesel saíram da usina, no município paranaense de Marialva, por transporte rodoviário até o Porto de Paranaguá (PR), e depois seguiram por cabotagem até o Porto de Suape (PE). O trajeto, feito pelo navio *Taruca*, durou aproximadamente 14 dias. O biocombustível teve como destino três distribuidoras do Nordeste.

O trabalho marcou a estreia do fornecimento de biodiesel da BSBIOS para cidades nordestinas, envolvendo um processo para operacionalização da nova rota, que levou 90 dias. Ele contou com a integração de profissionais da usina e da Norsul. Para ambas, a cabotagem foi a melhor solução logística e ambiental para o transporte da carga.

“O Brasil é um país de dimensões continentais com polos de produção de biocombustíveis regionalizados. Fizemos essa operação logística, integrando os modais rodoviário e marítimo, e estamos prontos para atender e levar soluções de suprimento para centros consumidores mais distantes dos centros produtores, conforme a necessidade de cada mercado”, informou o diretor comercial da BSBIOS, Leandro Luiz Zat, à **Portos e Navios**.

De acordo com Zat, nesse sentido, Norte e Nordeste são as regiões que apresentam essa característica, pois, apesar de terem produção local, não é suficiente para atender à demanda toda.

### **Uso da cabotagem**

Outros estados produtores de biodiesel utilizam muito pouco a cabotagem, por considerarem um tipo de transporte muito dispendioso, levando em conta a necessidade de usar outros modais, como as rodovias.

Conforme ressaltou Zat, a diferença da empresa – em comparação a outras usinas que ainda não usam esse meio de transporte para biocombustíveis – foi “a localização logística das plantas da BSBIOS e a expertise que desenvolvemos em outras operações similares, que já estamos realizando, como a exportação de biodiesel”.

Ao ser questionado se teria um custo exato (valor em reais) de todo o transporte e logística realizados, o diretor comercial da BSBIOS disse ser possível contabilizar, “mas para ter mais precisão, seria necessário olhar o comportamento de todo o processo, ao longo de uma sequência maior de operações, sobretudo, no atual momento de grande volatilidade nos custos do diesel e, conseqüentemente, nos preços de fretes”.

“Tão importante quanto o custo comparativo é a redução de emissões de gases de efeito estufa e ganhos de escala, proporcionado pela utilização de modais de alta capacidade”, disse Zat.

Depois do feito inédito, a BSBIOS está estudando mais operações similares, devendo realizá-las nos próximos meses. “Entendemos que o mercado ditará a demanda desse tipo de operação, considerando a existência de regiões que, estruturalmente, precisam trazer produtos de outros locais para suprir suas demandas. Queremos estar preparados para ser o melhor provedor dessa solução”, ressaltou o diretor comercial.

Uma das maiores produtoras de biodiesel do Brasil, a BSBIOS estabeleceu, como meta, se tornar uma das três maiores produtoras de biocombustíveis do mundo e carbono neutro, até 2030. Além de duas unidades produtivas no país – uma, em Passo Fundo (RS) e outra, em Marialva (PR) –, o grupo também conta com uma unidade de produção na Suíça e ainda conduz o projeto de construção da biorrefinaria Omega Green, no Paraguai, que irá produzir biocombustíveis avançados (HVO – diesel verde, SPK – bioquerosene de aviação e naphtha verde), a partir de 2025.

### **A iniciativa**

De acordo com a usina, a totalidade das emissões de gases de efeito estufa pela cabotagem foi neutralizada por meio do “Programa Carbono Neutro Norsul”, que já contabilizou mais de 450 mil toneladas de gás carbônico (CO<sub>2</sub>) neutralizadas desde o começo do projeto, em 2020.

“Somos a primeira empresa 100% carbono neutro do mundo no segmento de cabotagem, com o Programa Carbono Neutro Norsul, utilizando créditos gerados pela preservação de mata nativa e, também, nos aterros sanitários. Desde 2020, neutralizamos todas as emissões de CO<sub>2</sub> nos modais marítimo, ferroviário e rodoviário”, comentou o diretor de Novos Negócios da Norsul, Gustavo Paschoa, em publicação do site da BSBIOS, quando o transporte por cabotagem da usina foi anunciado publicamente.

A iniciativa da Norsul visa à preservação das florestas em pé e à redução do desmatamento, ao mesmo tempo que incentiva o desenvolvimento socioeconômico das comunidades locais e apoia a conservação de estoques de carbono. Já os aterros sanitários capturam metano e o transformam em biometano que, futuramente, poderá ser usado como combustível alternativo para embarcações de emissão zero.

### **Produção nacional**

Mais de 80% de toda a produção de biodiesel do Brasil se concentra nos Estados de Goiás, Mato Grosso, Rio Grande do Sul e São Paulo, conforme dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Outros números, desta vez da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), indicam que a região Centro-Oeste responde por 44% de todo

o biocombustível fabricado, seguido das regiões Sul (39%) e Sudeste (7%).

O presidente do Sifaeg e Sifaçúcar – sindicatos goianos que representam as usinas produtoras de etanol, açúcar e bioeletricidade – e vice-presidente da Federação das Indústrias do Estado de Goiás (Fieg), André Luiz Baptista Lins Rocha viu com bons olhos o transporte por cabotagem da BSBIOS.

“Esse meio de transporte está sendo cada vez mais utilizado, no entanto, ele ainda tem uma pequena participação no total de cargas transportadas. O problema é que temos de utilizar uma combinação de transportes: rodoviário + cabotagem, ou rodoviário + ferroviário + cabotagem, ou rodoviário + dutoviário + rodoviário + cabotagem, e nem sempre o preço fica competitivo”, avaliou Rocha.

De acordo com o executivo, o transporte por cabotagem já é feito para outros combustíveis (etanol, gasolina e diesel). “Muito bom que seja utilizado um meio de transporte mais eficiente, no que diz respeito ao menor dispêndio de CO2. Temos de trabalhar as regulações para que os meios alternativos ao transporte rodoviário sejam estimulados, mas nosso grande gargalo continua sendo o preço”.

**portosenavios**

## **VLI registra primeiras movimentações da segunda safra de milho em 2022**

23 Junho 2022

Na sequência da safra da soja, o sistema integrado da VLI começa agora a transportar o milho, que, após um ano de quebra de safra, tem uma grande projeção de crescimento em 2022. As primeiras composições carregadas com o grão estão saindo do Terminal Integrador de Palmeirante (Tipa), no Tocantins. As cargas são transportadas pela VLI por meio da Ferrovia Norte-Sul, no Arco Norte, e exportadas para Ásia e Europa por meio do Terminal Portuário de São Luís (TPSL).

O crescimento da abrangência do sistema multimodal gerido pela VLI favorece o desenvolvimento da nova fronteira agrícola brasileira, ao oferecer possibilidades de captação e escoamento para as produções agrícolas da região Matopiba, formada pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. De acordo com a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a expectativa para produção de milho nesta segunda safra é de 90 milhões de toneladas, ante 57,1 milhões no mesmo período em 2021 – considerando a produção da região do Matopiba.

A companhia utiliza três corredores logísticos para dar vazão a este fluxo de milho. Além do Tramo-Norte da Ferrovia Norte-Sul (FNS), a VLI é

administradora dos Corredores Centro-Sudeste e Centro-Leste da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

**portosenavios**

## **Hapag-Lloyd adquire negócio de contêineres de transportadora alemã**

23 Junho 2022

A Hapag-Lloyd fechou a aquisição do negócio de contêineres da transportadora alemã Deutsche Afrika-Linien (DAL), após ter assinado o acordo-quadro em março de 2022. Com antecedência, a transação foi aprovada por todas as autoridades antitruste responsáveis no começo de junho.

“Estamos muito satisfeitos com o fechamento da transação e ansiosos para receber os colegas da DAL”, diz Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd. “Com sua ampla experiência e conhecimento de mercado, eles nos apoiarão significativamente para crescermos ainda mais na África, que continua sendo um importante mercado estratégico para nós. Agora vamos integrar totalmente as atividades de contêineres da DAL em nossos negócios.” Particularmente para a oferta de serviços de e para a África do Sul, a DAL é uma adição valiosa, permitindo que a Hapag-Lloyd ofereça a seus clientes uma melhor rede e cobertura portuária adicional nesta região.

Com sua longa história, a DAL é uma empresa de transporte marítimo regular estabelecida para o transporte de carga containerizada e opera com quatro serviços regulares entre a Europa, África do Sul e Oceano Índico. Com sede em Hamburgo, a especialista em África está representada com escritórios próprios na Alemanha e na África do Sul, bem como através de agentes terceirizados em 47 países em todo o mundo. A DAL possui um navio porta-contêineres de 6.589 TEUs e opera uma frota de contêineres de cerca de 17.800 unidades próprias e arrendadas, que integram a aquisição.

Em 2021, a Hapag-Lloyd adquiriu a transportadora especializada em África NileDutch, o que fortaleceu significativamente a presença da transportadora e a oferta de serviços de e para a África Ocidental. Esta estratégia orientada para o crescimento também foi sublinhada por várias novas aberturas de escritórios em África em 2021 e 2020.

## **Complexo portuário de Itajaí e Navegantes movimentou mais de 1,3 milhão de toneladas em maio**

23 Junho 2022

Durante o mês de maio, o complexo portuário de Itajaí e Navegantes registrou 126.306 TEUs, alcançando a marca de 1.385.808 toneladas de cargas movimentadas em contêineres.

Ao todo, durante o mês de maio, o complexo portuário registrou ainda 78 atracções, sendo 19 realizadas na APM Terminals (margem direita/área arrendada), cinco no Teporti, três no Cais Comercial, um na Poly Terminals e dois no Terminal Barra do Rio.

Na Portonave (Porto de Navegantes), a movimentação registrada no decorrer do mês de maio somou 48 escalas, com 96.934 TEUs e 1.050.671 toneladas na movimentação de cargas em contêineres.

No Porto de Itajaí (berços públicos e APM Terminals/área arrendada), foram movimentados 29.372 TEUs com 335.137 toneladas na movimentação de cargas em contêineres registrados.

A movimentação total de cargas, seja de carga a granel, em contêiner ou contêineres vazios, foi de 1.489.301, considerando exportação e importação.

No período de janeiro a maio deste ano, o Porto de Itajaí, em sua área pública, recebeu a terceira atracção de navios com cargas de celulose. A próxima embarcação deste tipo de operação está com data prevista para chegada nos próximos dias.

A celulose é um tipo de carga que pode ser movimentada em fardos ou em forma de bobinas. Por se tratar de produtos extremamente frágeis, a logística nos segmentos de papel e celulose exige o emprego de equipamentos específicos e cuidados especiais, de modo a proteger as cargas e evitar que sejam, principalmente, molhadas ou danificadas. A primeira operação de celulose no Porto de Itajaí ocorreu em agosto de 2019.

## **Diretoria da Petrobras aprova venda de participação nos campos Golfinho e Camarupim à BW Energy**

23 Junho 2022

A diretoria executiva da Petrobras aprovou, em reunião nessa quinta-feira (23), a venda de sua participação nos conjuntos de concessões marítimas dos polos Golfinho e Camarupim, em águas profundas no pós-sal, na Bacia do Espírito Santo. Os ativos foram adquiridos pela BW Energy Maromba do Brasil (BWE) por até US\$ 75 milhões.

Desse montante, acrescenta a petrolífera em comunicado, US\$ 3 milhões serão pagos na data da assinatura dos contratos, US\$ 12 milhões no fechamento da transação e até US\$ 60 milhões, a depender das cotações futuras do petróleo Brent e desenvolvimento dos ativos.

Valores não consideram os ajustes devidos até o fechamento da transação, que está sujeito ao cumprimento de condições precedentes, como a aprovação pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e pela Agência Nacional do Petróleo (ANP).

## **Campos de petróleo e gás na Rússia, Turcomenistão e Texas são os mais prejudiciais ao clima**

23 Junho 2022

Os campos de petróleo e gás natural na Rússia, Turcomenistão e Texas são os mais prejudiciais ao clima da Terra, de acordo com o primeiro estudo que analisa as emissões de gases de efeito estufa em todas as cadeias de suprimentos. Os campos mais sujos emitem mais de 10 vezes mais dióxido de carbono equivalente do que os locais com menos emissões.

Lançada na quinta-feira pela organização sem fins lucrativos Rocky Mountain Institute, a ferramenta Índice do Clima do Petróleo mais Gás (OCI+, na sigla em inglês) classifica 135 recursos globais de produção de petróleo e gás — que juntos representam metade do suprimento mundial dessas commodities — com base em uma vida completa de suas emissões em 2020.

O campo de gás natural de Astrakhanskoye, na Rússia, tem a maior pegada em toda a sua cadeia de suprimentos devido a vazamentos em oleodutos e outras infraestruturas “a jusante”, de acordo com a análise. A bacia do Cáspio do Sul do Turcomenistão e a Bacia do Permiano no oeste do Texas ocupam o segundo e terceiro lugar; a maioria de suas emissões surgem “a montante”, durante a produção.

Criada por pesquisadores da RMI, da Universidade de Stanford, da Universidade de Calgary e da Koomey Analytics, a ferramenta OCI+ e um relatório que a acompanha concluem que emissões significativas de combustíveis fósseis ocorrem não apenas no ponto de combustão, mas diretamente na cabeça do poço e durante o processamento, refino e transporte. A RMI estima que o programa de relatórios de gases de efeito estufa da Agência de Proteção Ambiental dos EUA reconta as emissões da indústria de petróleo e gás por um fator de dois.

O projeto recebeu financiamento da organização filantrópica de Michael Bloomberg, fundador e proprietário majoritário da Bloomberg LP, proprietária da Bloomberg News.

O metano, um gás de efeito estufa que é o principal componente do gás natural e um poderoso agente de aquecimento global, é responsável por mais da metade das emissões operacionais em locais em todo o mundo. Conter a queima e a ventilação do gás e garantir que os equipamentos do campo petrolífero estejam funcionando corretamente podem ajudar a reduzir significativamente as emissões a montante, diz o relatório, chamando as reduções de metano de “a maior prioridade para o setor de petróleo e gás”. A iniciativa se baseia em anos de pesquisa de acadêmicos e instituições sem fins lucrativos, dados públicos e imagens de satélite.

Tudo se resume às perguntas: “Quem tem o pior barril e quem são os otários que compram as coisas ruins?”, disse Deborah Gordon, diretora sênior de inteligência climática da RMI, líder da pesquisa. É aí que os holofotes precisam estar para combater as mudanças climáticas, disse ela.

Os preços do petróleo e do gás dispararam depois que a demanda se recuperou da pandemia de covid-19 e devido a deslocamentos causados ??pela guerra da Rússia na Ucrânia. Apesar do crescimento na geração de energia renovável, a dependência global de combustíveis fósseis deve crescer antes de diminuir em meio a uma transição para alternativas como eólica e solar.

No entanto, a urgência de reduzir as emissões aumentou. Um painel de cientistas apoiado pelas Nações Unidas alertou recentemente que as emissões devem ser significativamente reduzidas até 2030 para ajudar a evitar os impactos catastróficos que resultariam do aquecimento superior às metas do Acordo de Paris de 1,5° e 2° Celsius.

O relatório recomenda a compra de combustível localmente o máximo possível para economizar nas emissões relacionadas ao transporte, mas, de acordo com a análise do OCI+, a Europa pode realmente evitar algumas emissões comprando gás dos EUA que é super-resfriado em líquido e enviado pelo oceano, em vez do da Rússia. O fornecimento de gás da Rússia é "horrrível" por causa de vazamentos, Gordon disse "No mapa de emissões digitais OCI+, o sistema de oleodutos da Rússia salta em amarelo brilhante e laranja devido às emissões concentradas de metano. (Nova York e Boston, que têm infraestrutura de tubulação envelhecida, aparecem como pontos quentes menores e menos intensos, enquanto o terminal de exportação de gás natural liquefeito da Rússia na Sibéria é um pontinho)".

Por décadas, as políticas visaram reduzir as emissões de carros e usinas de energia, que colocam a responsabilidade no consumidor com pouca transparência sobre as emissões dos próprios produtores, disse Gordon. "A sabedoria convencional é que o consumidor é responsável por 86% das emissões do barril." Mas a pesquisa mostra que esse não é o caso dos campos de petróleo e gás mais poluentes, disse ela.

Os pesquisadores também estimaram um preço para carbono, e o OCI+ mostra como a contabilização das emissões do ciclo de vida atingiria mais de US\$ 50 por barril para os locais de maior emissão. Se uma taxa refletindo o custo social do carbono fosse imposta hoje, o custo médio ponderado de produção para os 135 campos seria de US\$ 7 por barril de óleo equivalente, menos de US\$ 1 para refinarias e US\$ 4 para embarcadores, de acordo com a análise. Os valores são baseados em um custo de US\$ 56 por tonelada métrica que foi modelado pelo governo dos EUA. (As taxas de carbono podem ser ajustadas em OCI+ para considerar diferentes cenários.) Os campos de petróleo e gás envelhecidos se tornam mais intensivos em GEE, pois mais energia e água são necessárias para extrair o combustível do subsolo.

As emissões médias de um grande campo petrolífero típico dobrarão em 25 anos, de acordo com pesquisas anteriores. Dois principais candidatos ao descomissionamento são o campo de minas na Indonésia e em Wilmington na Califórnia, pois já exigem grandes injeções, disse Gordon. A ferramenta da web também divide a parcela das emissões dos locais de queima ou queima de excesso de gás natural. Essa prática é notoriamente comum na Bacia do Permiano, onde o petróleo é o combustível mais lucrativo e o gás natural é um subproduto incômodo.

"O Permiano parece terrível", disse Gordon, mas "se o Texas limpar seu ato e realmente se concentrar em não vazar metano e não queimar seu gás, ele estará lá no topo" das áreas de emissão mais baixa.

## **Porto de Santos receberá mais de 600 participantes em nova edição do AAPA Latino**

23 Junho 2022

Entre os dias 28 e 30 de novembro, o Porto de Santos será o epicentro da indústria logística e portuária de todo o continente. Durante esses dias, o principal porto do Brasil e um dos gigantes regionais do setor receberá centenas de participantes no XXX Congresso Latino-americano de Portos da Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA).

O principal encontro anual de líderes portuários do continente completa três décadas e celebrará o marco com um evento de alto nível na cidade que abriga o principal complexo portuário do continente. Serão mais de 600 representantes de autoridades portuárias, diretores, gerentes, executivos, fornecedores e consultores de portos, terminais, empresas de logística, navegação e demais atores do setor, que se reunirão no Centro de Convenções Blue Med, na cidade de Santos.

No total, delegações de mais de 35 países se juntarão aos 50 palestrantes internacionais e a uma centena de expositores que apresentarão seus produtos e serviços nos mais de quatro mil metros quadrados do centro de convenções. Nesta edição, todos os participantes poderão desfrutar da Fan Fest, um espaço que os organizadores projetaram para garantir que ninguém perca os jogos da Copa do Mundo, levando em conta a grande ascendência futebolística que caracteriza o Brasil e os países da região.

“Receber o XXX Congresso da AAPA Latino é oportunidade única de reunir o setor em um momento especialmente estratégico para o Porto de Santos, que tem uma robusta carteira de oportunidades de negócios e está avançando no seu principal projeto, a desestatização. Estamos trabalhando com bastante antecedência com a equipe organizadora, certamente será um dos maiores congressos do AAPA Latino”, resumiu Fernando Biral, diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA).

O coordenador para a América Latina da AAPA, Rafael Díaz-Balart, destacou que para a associação "é uma honra que o principal porto da América Latina nos abra as suas portas para aquele que será um dos maiores eventos já realizados no setor; e que também nos permitirá conhecer suas instalações, nos aproximar de sua realidade como centro de negócios e entender o papel fundamental que desempenha para a economia do Brasil e do continente”.

Enquanto isso, Zulma Dinelli, diretora geral do AAPA Latino, convoca os principais players do setor do continente a garantir sua participação no evento. “É

o congresso onde devem estar, porque reúne efetivamente aqueles que tomam as grandes decisões do setor na América Latina, uma região que reúne mais de 1,5 mil instalações portuárias, que continuará crescendo e que exige novas soluções. Aliás, porque Santos também se prepara para nos receber em uma grande festa do setor”, afirmou.

Em seu programa de conferências, o evento abordará questões essenciais para a indústria portuária regional e seus próximos desafios, no âmbito do ciclo de recuperação pós-pandêmica da atividade logístico-portuária, que inclui processos de transformação digital e importantes investimentos em infraestrutura e tecnologia, financiamento para crescimento estratégico, cibersegurança e transição de energia no transporte, entre outros.

Como é tradicional, também inclui uma visita técnica ao Porto de Santos que, só em 2021, movimentou mais de 147 milhões de toneladas de carga, e atualmente é o maior complexo portuário da América Latina, sendo a principal fonte de troca comercial de açúcar, café, soja, suco de laranja, combustíveis, grãos líquidos e automóveis no país, gerando conexões marítimas com mais de 200 terminais ao redor do mundo.

Além da visita, também haverá espaço para reuniões e atividades de networking, uma enorme feira comercial, visitas culturais e outros eventos sociais especialmente desenhados e criados para os participantes.

Mais informações sobre o evento, seus participantes e conteúdos, bem como suas diferentes formas de participação, podem ser encontradas no site [www.aapalatino.com](http://www.aapalatino.com) ou entrando em contato através do e-mail [info@aapalatino.com](mailto:info@aapalatino.com).

A Portos e Navios é mídia apoiadora do evento.

**portosenavios**

## **SSE: Tecons veem insegurança jurídica e prometem recorrer da decisão do TCU**

23 Junho 2022

*Abratec afirma que julgamento da denúncia ocorreu sob sigilo processual, sem oportunidade de conhecimento e manifestação por outras partes interessadas, além da agência reguladora. Antaq, que recebeu prazo de 30 dias para anular dispositivos da resolução 72/2022, informa que aguarda notificação da Corte de Contas.*

Representantes dos principais terminais de contêineres consideram que a proibição de cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) proferida pelo

Tribunal de Contas da União (TCU), por considerá-la ilegal, aumenta a insegurança jurídica no setor portuário. A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec) alega que o julgamento da denúncia ocorreu sob sigilo processual, sem oferecer a outras partes interessadas, além da agência reguladora, a oportunidade de conhecimento e manifestação. A entidade, que reúne 14 empresas com Tecons em 9 estados, informou que tomará as medidas necessárias para reverter a presente decisão da Corte de Contas.

Na sessão realizada na última quarta-feira (22), o plenário do tribunal determinou que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) suspenda cautelarmente todos os dispositivos da resolução normativa 72/2022 que dizem respeito à possibilidade de cobrança do SSE pelos terminais de contêineres do país. A agência tem prazo de 30 dias para anular os dispositivos da RN. Procurada pela **Portos e Navios**, a Antaq informou em nota que aguarda a notificação do TCU para conhecer os fundamentos da decisão da Corte.

A Abratec entende que a decisão foi bastante peculiar, já que o TCU reconheceu a competência da Antaq em outros processos sobre o mesmo tema. A associação defendeu o reconhecimento da Antaq sobre as decisões do setor, que devem ser respeitadas. “É importante ressaltar que a instituição é a agência reguladora do setor para normatizar este e outros serviços prestados pelos terminais especializados na movimentação de contêineres”, comentou em nota o diretor-executivo da Abratec, Caio Morel.

A Abratec acrescentou que a competência da Antaq foi recentemente confirmada pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), que reafirmou entendimento de que a competência de normatização do setor portuário é exclusiva da autarquia, em julgamento proferido do recurso na Justiça de Brasília, ocorrido no último dia 14 de junho, proposto pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) em face à Libra Terminais.

Na avaliação da Abratec, a decisão do TCU em atuar em área de competência legal da Antaq, reafirmada em processo julgado no STJ, ocorreu em um momento inoportuno, onde grandes investimentos em infraestrutura serão necessários para solucionar os problemas logísticos consequentes do crescimento dos volumes de contêineres movimentados no ‘pós-pandemia’.

A Abratec entende ainda que a RN 72/2022 foi elaborada em processo transparente, com realização das audiências públicas necessárias e contando com ampla participação. Para a associação, a resolução teve a validade confirmada pelo poder Judiciário em seis processos judiciais para a anulação da norma que foram propostos pelos portos secos. “A Abratec tomará as medidas necessárias para reverter a presente decisão do TCU”, ressaltou Morel.

# **NORSUL ADOTA CRÉDITOS GERADOS EM ATERROS SANITÁRIOS PARA NEUTRALIZAR EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA NO TRANSPORTE DE CARGAS**

23 DE JUNHO DE 2022

Há 58 anos no mercado, a Norsul, empresa de navegação e logística multimodal com soluções inovadoras de norte a sul, é a primeira empresa do mundo na Cabotagem a neutralizar 100% das emissões de CO<sub>2</sub> do transporte de cargas, feito que mantém desde 2020. É através do Programa Carbono Neutro Norsul que a empresa neutraliza todas as emissões de seus transportes (incluindo todos os modais), utilizando créditos gerados a partir de atividades de conservação na Floresta Amazônica brasileira e agora também por aqueles gerados em aterros sanitários – esses capturam o metano e o transformam em BioMetano que, futuramente, poderá ser utilizado como combustível alternativo para embarcações de emissão zero.

A empresa já realizava ações de ESG (Governança ambiental, social e corporativa) antes mesmo da sigla existir, tendo a sustentabilidade como um valor desde sua fundação. Agora, com o intuito de ajudar ainda mais o meio ambiente, a Norsul diversifica os tipos de créditos utilizados no Programa Carbono Neutro Norsul. O novo crédito incluído no Programa é gerado em Aterros Sanitários, e proporciona a não emissão de um gás que é 86 vezes mais poluente do que o próprio carbono na escala dos gases do efeito estufa (GEE).

“Estamos sempre atentos as possibilidades de otimizar nossas operações e processos para reduzir as emissões de dióxido de carbono na atmosfera. Essa nova aposta de crédito de carbono agrega ao trabalho que já estávamos fazendo com o crédito tipo REDD+, que conserva as Floresta em Pé na região da Amazônia, e nos permite olhar também para um gás mais poluente ainda do que o CO<sub>2</sub> na atmosfera, mas do qual pouco se fala ainda”, Gustavo Paschoa, Diretor de Novos Negócios da Norsul. A Biofílica, líder no desenvolvimento de projetos de carbono florestal, é parceira da Norsul e responsável por viabilizar esse processo.

Com a adoção dessa nova modalidade de créditos, a empresa contribui também para uma fonte geradora de energia, o biogás. Esse elemento, composto de dióxido de carbono e metano, pode ser absorvido para geração de energia elétrica e térmica. Isso é possível porque os aterros sanitários são locais propícios ao desenvolvimento de bactérias, especialmente as anaeróbias – que produzem o

biogás através da decomposição da matéria orgânica. Existe uma preparação do solo para evitar a degradação do lençol freático e dos arredores nos aterros, além do monitoramento do ar (que avalia as emissões dos gases a partir da decomposição dos resíduos enterrados).

O biometano, um combustível derivado do biogás, é uma fonte renovável de energia e pode substituir a gasolina e o diesel nos transportes rodoviários e marítimo, sendo um combustível de emissão zero.

“O processo de descarbonização é um tema central para a Norsul e nossos clientes. Nosso compromisso é sempre estar na vanguarda destas ações e estamos investindo fortemente na neutralização e nas pesquisas de combustíveis alternativos e tecnologias. A Norsul é a primeira empresa 100% carbono neutro no mundo da Cabotagem brasileira, e temos orgulho disso. Mas é preciso ir além para chegar a um momento em que não haverá mais emissão de carbono para neutralizar”, finaliza Gustavo.



## Ferrovias pedem reajustes de até 19% e gatilho permanente sobre diesel

**Estudo realizado a pedido da ANTT aponta que a alta do combustível acarreta às operadoras despesas adicionais que podem chegar a quase R\$ 500 milhões por ano**

23 de junho de 2022 | 15h15

Com o impacto da escalada do **diesel** nas operações ferroviárias, concessionárias de **ferrovias** pleiteiam um gatilho permanente para proteger os contratos de oscilações bruscas do **combustível** e, em paralelo, reajustes extraordinários dos tetos tarifários que vão de 2,5% a 19%, a depender da concessão. A proposta do gatilho já foi apresentada à **Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)** e a opção de uma revisão das tarifas deve ser protocolada até o fim desta semana.

O pleito é liderado pela **Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF)**, que convidou o professor e pesquisador **Armando Castelar Pinheiro** para elaborar propostas e cálculos para a entidade. Os estudos de Castelar apontam que a alta do combustível, descolada dos índices que reajustam os contratos de **concessão**, acarreta às operadoras despesas adicionais, por ano, que podem chegar a quase R\$ 500 milhões. A disparada do diesel e o aumento do peso desse item nas operações ferroviárias já estão há meses no radar das empresas, que passaram a se articular para recorrer à ANTT.

"Já apresentamos para a ANTT a criação de um gatilho, como acontece no setor rodoviário, e seguimos conversando com a agência", afirmou ao *Estadão/Broadcast* o presidente da ANTF, Fernando Paes. Ele explicou que os pedidos de reajuste que serão levados à ANTT surgem como uma alternativa "imediate e pontual" à regra do gatilho, que, por ser uma mudança estrutural na regulamentação do setor, pode demandar mais discussões e tempo da agência reguladora.

## **Defasagem**

Para calcular as propostas de revisão nas tarifas, Castelar usou uma fórmula que reflete a importância que o diesel tem nas operações de cada concessionária, e a variação do preço do combustível desde a data do último reajuste concedido à operadora - o que captaria a extensão da defasagem atual. Uma vez que costumam existir vários tetos tarifários dentro de uma concessão, a opção foi por fazer uma média que representa em até quanto cada operadora poderia reajustar seus valores. A expectativa é que a agência reguladora possa decidir sobre o assunto até o mês de julho.

No setor ferroviário, os reajustes anuais dos tetos tarifários são realizados pelos índices **IPCA** e **IGP-DI**. Castelar, que é professor da **FGV** Direito e do Instituto de Economia da **UFRJ**, argumenta, no entanto, que tais índices não refletem a real **inflação** de custos do setor, uma vez que o óleo diesel é apenas um de seus componentes. Por outro lado, o item representa em torno de 30% e 35% dos custos de uma transportadora ferroviária.

O setor alega, portanto, ser necessário um mecanismo que possa reparar, automaticamente, quando há um descolamento grande entre os índices usados no contrato e o preço do diesel. Por isso, o primeiro pedido feito pela ANTF foi a do estabelecimento de um gatilho permanente que responda a situações excepcionais, como a enfrentada hoje em razão dos efeitos da **guerra na Ucrânia**.

Segundo o mecanismo proposto, sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 5% em relação ao preço considerado no cálculo do teto tarifário vigente, para mais ou para menos, um novo valor para o teto tarifário deverá ser publicado pela ANTT.

A ideia de um gatilho a ser acionado para corrigir o teto tarifário para o frete ferroviário no caso de variação atípica do preço do diesel não é nova, diz o professor da FGV. Ele destacou que a ANTT já adota um procedimento como esse no caso do piso do frete no transporte rodoviário de cargas. A diferença é que, no caso do setor rodoviário, o comando veio por lei, em resposta à **greve dos caminhheiros** de 2018.

"Uma lição da atual crise é que os atuais procedimentos de reajuste e revisão dos tetos tarifários, que funcionam bem em tempos normais, mostram-se inadequados e insuficientes para lidar com crises", afirma Castelar.

## FOLHA DE S.PAULO

★ ★ ★

### Rumo tem reajuste de 11,73%

**Empresa afirma que revisão é ordinária e não significa repasse automático**

23.jun.2022 às 21h06

Em meio à disparada nos preços do diesel que impacta as operações ferroviárias no país, a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) determinou reajuste de 11,73% na tabela de tarifa da malha central da Rumo.

A empresa diz que o aumento é ordinário e só atualiza a tabela, alterando o teto que pode ser praticado. Segundo a Rumo, a revisão não significa um repasse automático aos usuários.

Enquanto isso, o setor como um todo vem pleiteando ao órgão regulador um reajuste extraordinário no frete por meio da ANTF, associação que reúne transportadores ferroviários.

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

## Boqnews

### Em meio à audiência pública, Prefeitura quer saber futuro de terminal de navios

**Audiência pública de futuro terminal de fertilizantes ocorre nesta quinta. Oportunidade para esclarecimento de dúvidas ambientais e econômicas, além do futuro sobre o terminal de passageiros**

23 DE JUNHO DE 2022

Nesta quinta (23), a **ANTAQ** realizará audiência pública, no modelo virtual, para obter contribuições visando ao aprimoramento da documentação relativa à licitação da área STS53, no Porto de Santos (SP).

A área será destinada à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.

A reunião acontecerá a partir das 15h.

A audiência está envolta em uma série de situações as quais a prefeitura de Santos aguarda respostas.

“Queremos saber como ficará o futuro terminal de passageiros, pois a área pretendida afetará diretamente a movimentação de pessoas, atingindo o fluxo de transatlânticos e de passageiros na Cidade”, alerta o secretário de Governo de Santos, Flávio Jordão.

Jordão participou do **Jornal Enfoque – Manhã de Notícias** desta terça (21), onde relatou a preocupação da Administração em relação ao futuro terminal.

Ele ocupará uma área de 87.981 metros quadrados – cerca de 10 campos de futebol oficiais – junto ao terminal de passageiros do Concais.

O vencedor terá direito à exploração por 25 anos.

O local também receberá a famosa **pera ferroviária**

Conforme o governo, ela ampliará a capacidade de transporte ferroviário de cargas ao Porto de Santos.

No entanto, há um imbróglio envolvendo uma empresa que ocupa a área (Marimex).

O **Governo Federal** não renovou o contrato com a empresa por mais 20 anos e assim há uma batalha judicial em voga.

## **Problemas**

No entanto, o futuro terminal STS53 não traz apenas este problema. Primeiro, há a questão dos impactos ambientais.

Afinal, o futuro terminal movimentará produtos químicos semelhantes ao que estavam armazenados no **porto de Beirute, capital do Líbano**, que foi aos ares em agosto de 2020, matando centenas de mortes e milhares de feridos.

“Além dos riscos ambientais, há preocupação com os impactos junto aos moradores de bairros vizinhos, como o Macuco”, salientou.

Outro ponto que preocupa a prefeitura, conforme Jordão, é a indefinição em relação ao futuro do terminal de passageiros, que seria diretamente afetado com a chegada da nova operadora no cais, com mudança do perfil na movimentação de cargas – hoje um terminal de contêineres.

“Queremos ter a garantia que o terminal irá mudar de lugar para Santos não correr o risco de perder seu terminal de passageiros afetando toda a cadeia turística”, destaca.

A ideia da autoridade portuária é que o futuro terminal seja transferido para o Valongo, junto aos antigos armazéns, de forma a potencializar o espaço turisticamente, agregando o Centro Histórico, Museu Pelé, igrejas e outros atrativos.

“No entanto, até agora só houve uma discussão rasa. Queremos garantias”, salienta.

Até porque o investimento para o futuro terminal é representativo: R\$ 1 bilhão estimados.

“A situação não está confortável. Queremos respostas”, enfatizou.

## **Visita**

Assim, segundo Jordão, representantes da Antaq virão a Santos na próxima sexta (24) para esclarecer dúvidas sobre o processo de licitação tanto deste terminal, como de outros, como o do STS-10 e até detalhes da proposta de desestatização do Porto de Santos.

“Enviamos nossos questionamentos em fevereiro”, ressalta Jordão preocupado com o fato do risco do período eleitoral contaminar as discussões de projetos tão importantes para o País, mas que afetarão diretamente as economias local e regional.

“A pressa é inimiga da perfeição”, enfatiza.

## **Judicialização**

Assim como já falado pelo prefeito Rogério Santos no programa Jornal Enfoque – Manhã de Notícias (confira o programa completo [aqui](#)) que promete judicializar a questão, caso as demandas enviadas pela prefeitura não estejam contidas no processo de desestatização do porto de Santos.

Casos da manutenção dos berços públicos para operação de empresas de porte menor da região, a garantia dos empregos aos trabalhadores portuários e o futuro do terminal de passageiros .

Assim, Jordão reafirma que há possibilidade real da prefeitura de Santos entrar na Justiça.

“Não queremos chegar neste ponto. Mas se for necessário, assim o faremos”, enfatizou.

Além disso, o secretário acredita que isso poderá ocorrer em consonância com as demais cidades portuárias, como Guarujá e Cubatão, tendo a força do Condesb – Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista para atuar em conjunto.

### **Nota**

Em nota, o Ministério da Infra-Estrutura – a qual a Antaq responde – garante que todas as demandas de outros setores serão ouvidas.

“Todas as modelagens elaboradas pelo Ministério da Infraestrutura nos mais de 50 leilões realizados nos últimos anos levam em consideração as manifestações de diversos órgãos.

Prioritário para o Ministério da Infraestrutura, o projeto levará em consideração todas as contribuições recebidas durante as audiências e consulta públicas.

A proposta visa transformar o Porto de Santos no maior ancoradouro do Hemisfério Sul.

A projeção de investimentos supera R\$ 16 bilhões e de geração de empregos, 60 mil postos de trabalho.

A desestatização também vai aumentar a competitividade e resultará na duplicação da capacidade do porto.

A análise das contribuições sobre a desestatização da Autoridade Portuária e a concessão do Porto de Santos está em análise, bem como a avaliação dos impactos na modelagem acerca das contribuições.

Ressaltamos que, após a análise das contribuições de toda a sociedade, haverá a formatação do projeto e, na sequência, envio ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Conforme informado pelo Ministério da Infraestrutura em diversas oportunidades e reiterado nas duas audiências públicas, o projeto de desestatização do Porto de Santos não impacta o trabalhador portuário avulso registrado no Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). A previsão do órgão e sua exclusividade são definidas em lei e não há qualquer iniciativa do Ministério para propor alteração no modelo”, assegurou.

## **STS 53**

Assim, uma oportunidade para conhecer detalhes desta proposta poderá ser acompanhar o leilão nesta quinta.

Além disso, a Agência também prorrogou o prazo de envio de contribuições, por meio de formulário eletrônico, para o dia 30 de junho.

Dessa forma, para mais informações sobre a Audiência Pública nº 18/2021-ANTAQ e orientações de como enviar as contribuições basta clicar neste **link**  
A receita bruta global alcançará R\$ 6 bilhões.

Os investimentos totais serão de R\$ 658,8 milhões. A movimentação total atingirá 89,8 milhões de toneladas.

### **Dinâmica da Audiência Pública**

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. O prazo já se esgotou.

Os participantes também poderão se manifestar na sala de reunião criada na plataforma “Zoom”.

### **Programa completo**

Confira o programa completo com o secretário de Governo, Flávio Jordão. Além disso, ele falou também sobre política, eleições, propostas e planos da Administração.

**<https://www.youtube.com/watch?v=trLVT3gvHok>**

# Financiamento e novos operadores são importantes para impulsionar concessões de infraestrutura

No caso de empreendimentos novos, que demandam um grande volume de investimentos antes do início da cobrança, uma solução apontada por ele é a introdução de aportes públicos no começo do contrato

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

23/06/2022 18h01 - Atualizado há 18 horas

Diante do cenário de inflação e juros elevados, o **setor de infraestrutura** terá que buscar novos mecanismos para viabilizar o **financiamento dos projetos** e atrair **mais operadores** ao setor.

A avaliação é de **Camillo Fraga**, sócio do grupo **Houer**, e de **Luciano Machado**, sócio da **MMF Projetos**, que participaram hoje da **Live do Valor**.

Para Machado, o primeiro passo para a viabilidade das licitações é uma boa modelagem. “É preciso fazer uma estruturação bem feita e dar tempo hábil para os grupos fazerem um estudo completo sobre os ativos”, disse.

Na avaliação de Fraga, hoje, o principal desafio a ser vencido é a financiabilidade. “De nada adianta definir boas premissas, ter um corpo de engenharia focado, programas com indicadores de desempenho adequados se não há financiabilidade”, afirmou.

No caso de empreendimentos novos, que demandam um grande volume de investimentos antes do início da cobrança, uma solução apontada por ele é a introdução de aportes públicos no começo do contrato. “O problema é a largada. No caso de rodovias, por exemplo, há casos em que o contrato tem um ano ou mais sem nenhuma entrada de receita. Isso demanda uma necessidade de caixa do acionista. Porém, há modelagens possíveis que podem ser construídas para facilitar a financiabilidade”, diz.

Nos últimos meses, o ambiente de negócios desafiador tem levado à suspensão ou adiamento de leilões importantes, principalmente no setor de rodovias. Alguns exemplos são as licitações da BR-381, do Rodoanel Norte e de projetos rodoviários estaduais, de Minas Gerais e Pará.

Porém, na avaliação dos especialistas, ainda há espaço para leilões bem-sucedidos neste ano.

“A questão eleitoral vai impactar os ativos que vão ser levados a leilão. O que veremos são os ativos mais interessantes, como é o caso dos leilões de aeroportos, principalmente o aeroporto de Congonhas”, avalia Machado.

Outro grande desafio apontado é a atração de novos operadores. Para Fraga, a realização de leilões de porte não tão grande pode ser uma saída para incentivar a entrada de grupos. “Talvez seja preciso mudar o tamanho dos projetos para ter mais atração. Temos visto projetos de grande vulto, o que é um complicador para a obtenção de crédito e é uma barreira de entrada para novos entrantes”, afirma. Ele cita o exemplo de algumas concessões estaduais, de menor porte, que têm tido êxito em atrair operadores novos.

“A quantidade de interessados nos leilões de infraestrutura não é pequena, mas a quantidade de quem consegue é pequena”, diz Machado. “É importante fazer com que ‘players’ interessados consigam participar, dar viabilidade.”