

CLIPPING  
**ASSCOM**

---

ESPECIAL



portosdobrasil 34 min



minfraestrutura

nasce  
#onovo  
Brasil

# PERÍODO ELEITORAL

## Novos perfis:

-  @govminfra
-  @gov.infraestrutura
-  @gov.infraestrutura
-  @govinfraestrutura

MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA



minfraestrutura O Minfra informa que durante o período eleitoral, a partir de 2 de julho até 30 de out/22, nossos...

## Codern conquista 2º lugar no Prêmio Portos + Brasil por avanço no IGAP

30/06/2022 - 07:31

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) teve seu trabalho e gestão reconhecidos pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra) durante a terceira edição do Prêmio Portos + Brasil. A cerimônia que marcou o reconhecimento à excelência de todo o setor ocorreu na noite do dia 23 de junho (quinta-feira), no Clube Naval, em Brasília, onde a Companhia foi representada pelo presidente do seu Conselho de Administração, Leandro Augusto Santos Bernardino da Silva. A premiação foi criada pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), em 2020, com o objetivo de avaliar o setor e estimular a busca permanente de excelência na gestão dos portos públicos do Brasil.

A Codern ficou em segundo lugar por avançar no Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP), que avalia o desempenho financeiro, a eficiência na gestão de recursos humanos, a capacidade operacional para concretizar investimentos, o comprometimento em atender/corrigir as irregularidades constatadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a qualidade da gestão ambiental dos portos organizados, a transparência na publicação de informações e a regularidade fiscal e trabalhista.

1º – Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH)/RO |

2º – Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern)/RN |

3º – Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)/RJ.



## ANTAQ aprova contribuições para concessão do Porto de Itajaí (SC)

Vigência do contrato a ser assinado será de 35 anos, podendo ser prorrogado. Investimentos alcançarão cerca de R\$ 2,8 bilhões

29/06/2022 10h51

A ANTAQ aprovou a análise das contribuições relacionadas à Audiência Pública nº 05/2022 que trata da licitação para a concessão do Porto de Itajaí (SC). A

aprovação aconteceu nesta terça-feira (28). Agora, os autos serão encaminhados para o Ministério da Infraestrutura.

A concessão permitirá ao futuro concessionário administrar o porto e operar contêineres, prestando serviços diretamente aos usuários dos portos (embarcadores, exportadores e importadores). Os investimentos previstos para adequação da infraestrutura somam cerca de R\$ 2,8 bilhões, que deverão ser feitos ao longo da vigência do contrato – 35 anos, prorrogável até o limite de 70 anos, a critério do Ministério da Infraestrutura. Além dos investimentos em ativos novos, deverá ser indenizado à atual arrendatária o valor de mais de R\$ 44,4 milhões, referente a ativos não amortizados/depreciados.

O valor estimado do contrato de concessão, correspondente ao valor presente das receitas tarifárias e não-tarifárias, para todo o prazo, é de R\$ 7,8 bilhões. O valor de outorga, para servir de critério de julgamento do leilão, deverá ser, no mínimo, de R\$ 603 milhões.

Poderão participar do leilão pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, incluindo instituições financeiras, bem como Fundos de Investimento em Participações (FIPs) e entidades de previdência complementar.

Acesse a documentação da [Audiência Pública nº 05/2022](#).



## **ANTAQ emite doze notificações durante Operação Parintins**

**Agência realizou a ação durante os dias 21 e 27 de junho**

29/06/2022 16h00

A ANTAQ realizou, entre os dias 21 e 27 de junho, a Operação Parintins. Durante a ação, foram emitidas 12 notificações de correções de irregularidades e lavrado um auto de infração. O tradicional festival ocorreu no município amazonense de 24 a 26 de junho.

As irregularidades encontradas relacionaram-se a não prestação de serviço adequado e ao descumprimento de esquema operacional sem informar à ANTAQ. A lavratura do auto de infração ocorreu porque a empresa não atendeu as determinações do plano de atracação contingenciado na instalação portuária de Parintins.

Conforme balanço apresentado pela Gerência Regional da ANTAQ em Manaus, foram abordadas mais de 70 embarcações, fiscalizados dois terminais registrados de apoio à navegação e verificados quatro pontos alternativos de atracação. O objetivo foi fiscalizar a prestação do serviço de transporte fluvial.

O foco da fiscalização foi durante o desembarque e o embarque, pós-festival, na Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Parintins, além das saídas de embarcações de Manaus rumo ao local do evento. Nos oito dias de operação, a ação fiscalizatória ocorreu de forma segura e sem grandes intercorrências.

A fiscalização aconteceu de maneira conjunta, com a participação de outros órgãos, entre eles a Marinha do Brasil, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a Prefeitura de Parintins. Além disso, participaram também pela ANTAQ a Gerência de Assessoramento Técnico, a Gerência Regional de Florianópolis, a Unidade Regional de Porto Velho e a Unidade Regional de Curitiba.



## **Assinatura de seis contratos de TUPs garantem cerca de R\$ 10,5 bilhões em investimentos privados**

**Terminais ficam localizados nos portos de Ponta de Pedras (PA), Santos (SP), Santarém (PA), Manaus (AM) e Paranaguá (PR)**

29/06/2022 20h25

Por meio do Ministério da Infraestrutura, o Governo Federal garantiu nesta terça-feira R\$ 10,470 bilhões em investimentos privados em seis terminais de uso privado (TUPs) de quatro estados brasileiros. Com a assinatura do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e das empresas autorizadas, chega a 138 o número de contratos de TUP firmados pela pasta desde 2019.

A maioria dos acordos é para a construção de novos terminais, em áreas conhecidas como greenfields. Os empreendimentos vão ampliar a oferta de serviços e a capacidade de armazenamento de grãos sólidos líquidos e gasosos, cargas gerais e containerizadas, agregando maior competitividade ao comércio brasileiro no mercado internacional. Além disso, serão novas alternativas para as cadeias logísticas, ampliando a competitividade, a concorrência e, potencialmente, a redução de custos operacionais.

Para o ministro Marcelo Sampaio, os TUP são indutores de desenvolvimento e servem como referência positiva de modernização para os portos organizados. “Os terminais de uso privado têm boas práticas e exemplos de gestão que devem ser seguidos. Os R\$ 10 bi de hoje vão tornar os portos mais modernos e produtivos, e quem ganha com isso é a cadeia logística, com mais competição e eficiência nas operações portuárias”, afirmou.

## **Evolução**

As empresas que assinaram contrato com Ministério da Infraestrutura são: Louis Dreyfus Company Brasil; Terminal Portuário Logístico (TPL); Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais (EBT) (SP); Atem’s Distribuidora de Petróleo; Lajes Logística; Porto Guará Infraestrutura. Os terminais ficam localizados nos portos de Ponta de Pedras (PA), Santos (SP), Santarém (PA), Manaus (AM) e Paranaguá (PR).

“Os portos deixaram de ser gargalos e viraram parte da solução de problemas do Brasil. Estamos entregando para o setor portuário uma logística eficiente, graças à legislação moderna que temos hoje e à confiança da iniciativa privada”, comentou o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia.

# CLIPPING ASSCOM

---

## MENU

29 de  
Junho

30 de  
Junho

30 de junho

**MONEYTIMES**

## Para TCU, país não tem planejamento a longo prazo de infraestrutura hídrica

30/06/2022 - 6:22

Em levantamento feito pelo **Tribunal de Contas da União**, os técnicos constataram a falta de planejamento de longo prazo na área de infraestrutura hídrica no âmbito do Ministério do Desenvolvimento Regional.

Para os auditores, além da falta de planejamento de longo prazo que, quando existe, ocorre no âmbito do órgão setorial, sem integração com demais setores, há também deficiências na coordenação central da carteira de investimentos no âmbito do governo, sem uma maior coordenação com os demais órgãos públicos intervenientes.

Inexistem igualmente um sistema centralizado de informações sobre os empreendimentos em andamento e critérios técnicos e objetivos que orientem a seleção e a priorização de investimentos.

O ministro-relator, Aroldo Cedraz, comentou “a baixa capacidade do país em executar e fazer entregas dos empreendimentos de recursos hídricos é aparente, segundo informações trazidas no relatório apresentado pela equipe de auditoria”. Conforme dados coletados no Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento (SIOP), entre os anos de 2012 e 2020, somente foram pagos 50% dos recursos empenhados nos programas de investimento federais em infraestrutura hídrica e 36% dos valores estabelecidos como dotação na Lei Orçamentária.

**Portogente**

## Porto-indústria de Santos atrasado 25 anos

30 de Junho de 2022 às 00:06

Os historiadores da Baixada Santista foram limitados pelos muros do Porto de Santos

Se as administrações do principal porto do Hemisfério Sul, em vez do alinhamento político, priorizassem o logístico e atentassem às oportunidades para um planejamento mestre para o desenvolvimento, há muito o Porto de Santos teria uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) respaldada no Decreto-Lei nº 2.452/88, como fizeram outros portos brasileiros. Assim, ser também um

porto-indústria usufruindo o regime de drawback, eliminando tributos nas importações utilizadas em produtos exportados. Forma clássica de gerar trabalho, riqueza e desenvolver tecnologia.

Esse é um debate que está sendo estruturado e abrange a utilização da ampla rede de rios e canal para estender o processo industrial verde aos municípios vizinhos. É um tema nada trivial, a começar pelas barreiras causadas pelas alturas de pontes, sem calado aéreo para trânsito de contêiner. Da mesma forma, a construção do porto em mar aberto (off-shore) faz parte dessa perspectiva de comércio pujante. Na relação porto-cidade, a construção do túnel submerso é prioridade.

A zona portuária de Santos, localizada na sua área insular e junto ao urbano adensado, tem limitações rígidas na nova cultura ESG – sigla em inglês para Ambiente, Social e Governança. Preservar a cidade para as pessoas é um item determinante da conduta. Na visão operacional, tivesse a Tectis mudado para Bertiooga a sua fábrica de pás para geradores eólicos em Sorocaba, proposta do Portogente, eles não teriam fechado essa unidade nem demitido 400 funcionários. A logística das suas carretas na descida da serra inviabilizou o negócio.

Potencializar o papel desenvolvimentista e no grau histórico do Porto de Santos vai além do curto espaço de tempo de um mandato presidencial. Doravante, o cenário ESG e o tecnológico estabelecem novo modo de fazer, com nova tecnologia para decidir e fazer mais ágil, com sustentabilidade. Ao mesmo tempo, acontece uma revolução industrial descarbonizando o planeta. Tudo junto, construindo a nova história do centenário porto líder no Hemisfério Sul. O secretário de Portos, Mário Povia, profissional competente e de diálogo franco, beneficia o porto e serve ao País.

Portogente articula a elaboração de uma proposta, com quem entende de Porto de Santos, para debater com grandiosidade o programa de porto do governo Bolsonaro e do candidato Lula, os dois que disputam o próximo mandato presidencial. Das perguntas enviadas aos demais, houve resposta do ex-candidato Doria e ela será incluída neste debate. É um momento de renovação de um Brasil com 200 anos gloriosos de independência.



**TERMINAL DE CONTÊINERES DE  
PARANAGUÁ BATE RECORDE DE  
MOVIMENTAÇÃO, ATINGINDO 108.635**

# TEUS EM UM ÚNICO MÊS

30 DE JUNHO DE 2022

Prestes a encerrar o primeiro semestre do ano, a TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, anuncia mais um recorde de movimentação: somente em maio, o Terminal movimentou 108.635 TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), superando a marca anterior de 104.497 TEUs, atingida em agosto de 2021. No último ano, a TCP movimentou mais de um milhão de TEUs e pretende aumentar este número até o final de 2022.

O segmento de carne de frango congelada continua sendo o principal produto de exportação do terminal, considerado líder mundial neste segmento, com aproximadamente 1.957 mil tons exportadas em 2021 — número acima de grandes portos como o de Savannah, nos EUA. Já no primeiro quadrimestre deste ano, a exportação do produto pela TCP teve um aumento de 8% com relação ao mesmo período do ano passado. “Para atender essa demanda, estamos ampliando a nossa área reefer em 43%. Ou seja, passará a contar com 5.178 tomadas para energização e armazenamento de contêineres”, acrescenta Thomas Lima, diretor comercial e institucional da TCP.

As cargas congeladas também foram responsáveis por um outro recorde alcançado no mês de maio no terminal: o maior número de contêineres refrigerados movimentados em uma única embarcação. O feito se deu no navio Cap San Augustin, do armador Maersk, com 805 contêineres reefer movimentados no dia 20 de maio.

Mas os navios não são os únicos a ter destaque no terminal. O trem é um grande diferencial da TCP que, atualmente, movimenta 23% de todos os contêineres de exportação pela ferrovia. No mês de maio, foram 16.972 TEUs no total, o maior volume da história já transportado por este modal. Parte desse acréscimo é resultado do sucesso obtido com o maior projeto de logística intermodal do mundo, dedicado a um único cliente na indústria do contêiner, realizado pelo terminal. “Com novos projetos implementados em parceria com grandes exportadores em 2021, a previsão é que o volume de contêineres movimentados na ferrovia dobre até 2025”, diz Lima.

Segundo o diretor, os grandes números são um reflexo dos contínuos investimentos realizados pela administração do terminal para garantir uma infraestrutura moderna, com ampla área de armazenamento, logística de ponta, bem como serviços que atendam às necessidades dos clientes. “Acabamos de anunciar nosso plano de investimento portuário de mais R\$ 370 milhões, o qual contempla tais melhorias para que possamos posicionar a TCP na vanguarda das soluções logísticas, trazendo opções customizadas cliente a cliente”, finaliza Thomas.

# SPA CONVIDA SETOR PORTUÁRIO PARA O XXX CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE PORTOS

30 DE JUNHO DE 2022

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

O Congresso Latino-americano de Portos (mais conhecido como AAPA Latino) conta com 29 edições realizadas, reunindo líderes portuários e referências internacionais, e visa oportunizar o conhecimento e discussão dos principais projetos portuários em nível internacional, além de incluir atividade social e de networking.

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

O edital pode ser conferido [neste link](#), ou no banner disponível na capa do site da SPA.

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

## ***Tecnologista***

### **Norsul inicia rota de cabotagem para o Porto de Suape**

**Malha foi criada para a empresa de biodiesel Bsbios e conecta o Porto de Paranaguá à Região Nordeste**

30 de Junho de 2022

A Norsul, empresa de logística multimodal, criou uma rota de cabotagem para a Bsbios, empresa de biodiesel do ECB Group, realizando o primeiro transporte deste biocombustível com neutralização de 100% das emissões de gases de efeito estufa. O trajeto feito pelo navio Taruca começou no Porto de Paranaguá (PR) e seguiu em direção ao Porto de Suape (PE). A movimentação levou cerca de 14 dias e marcou a estreia do fornecimento do biocombustível da Bsbios para a Região Nordeste.

Ao todo, foram transportados 4 milhões de litros de biodiesel, que saíram da usina da Bsbios em Marialva (PR) e foram fornecidos a três distribuidoras de combustíveis no Nordeste. A totalidade das emissões oriundas deste modal foi neutralizada por meio do Programa Carbono Neutro Norsul, que já contabiliza mais de 450 mil toneladas de CO2 neutralizadas desde o início do projeto, em 2020.

“Estamos muito felizes em poder colaborar ampliando a rota da Bsbios de maneira sustentável, explorando todo o potencial da nossa área de Novos Negócios, desenvolvida justamente para trazer novas soluções aos nossos clientes, possibilitando-os de irem além”, diz o diretor de Novos Negócios da Norsul, Gustavo Paschoa.

Já o diretor Comercial da Bsbios, Leandro Luiz Zat, conta que o processo para a operacionalização da nova rota levou 90 dias e contou com integração dos funcionários de ambas as empresas. “Nossa atuação é pautada no monitoramento e na busca de soluções que possam aprimorar os processos de forma que os impactos ambientais causados por nossas operações sejam reduzidos. A escolha por este modal com a Norsul vai ao encontro dos nossos objetivos estratégicos de sustentabilidade.”

Paschoa, da Norsul, garante que a empresa é a primeira 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 CO2 nos modais marítimo, ferroviário e rodoviário.”

O executivo ressalta que a iniciativa visa a preservar as florestas em pé e reduzir o 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 utilizado como combustível alternativo para embarcações de emissão zero.

A operação, que beneficia ambas as partes, fomenta a expansão dos negócios da Bsbios e amplia rotas da Norsul. “Estamos muito felizes e satisfeitos em desenvolver uma nova rota de mercado a quatro mãos. Chegamos pela primeira vez neste formato com o nosso biodiesel à região Nordeste, ampliando ainda

mais a nossa atuação e levando produtos de qualidade e excelência que contribuem para a descarbonização”, pontua Zat.

**Valor** | CONFERÊNCIAS

# Força Aérea Brasileira planeja ceder área no Porto de Santos para terminal

FAB contratou BNDES para desenvolver leilão da área, que será 'arrendada' a operador portuário

Por Taís Hirata — De São Paulo

30/06/2022 05h03 · Atualizado há 7 horas

A Força Aérea Brasileira (FAB) planeja ceder parte de sua base área no Porto de Santos para a construção de um novo terminal portuário no local. A FAB firmou um acordo com o BNDES para desenvolver o projeto.

Trata-se de um arranjo incomum.

A ideia é que o terreno dê lugar a um terminal de uso privado - a área está fora do porto organizado (administrado pela estatal Santos Port Authority). Porém, a escolha da empresa que ficará com o local será feita por meio de concorrência pública. A expectativa é que o leilão seja realizado no segundo semestre de 2023, segundo Osmar Lima, chefe de Departamento da Área de Desestatização do BNDES.

Trata-se de um território grande, de 600 mil m<sup>2</sup>, com acesso ao estuário do porto e um espaço de retroárea para armazenagem. A base aérea da FAB está localizada na margem esquerda do porto, em frente à Ilha Barnabé.

Em uma avaliação preliminar, foi identificado potencial para um terminal de granéis sólidos ou de granéis líquidos. Porém, os estudos para encontrar essa vocação do terreno serão aprofundados a partir de agora.

A avaliação do banco é que haverá forte interesse privado pela área. “Vários grupos logísticos já manifestaram interesse e pensaram em projetos para o local. A demanda não será um problema”, afirma Lima.

O objetivo da FAB não é vender a área, mas fazer um “aluguel” de longo prazo. Em troca, o novo arrendatário terá que prestar serviços de engenharia para a Força Aérea - por exemplo, contratando obras e reformas a serem feitas em outras bases operacionais da Força Aérea, como pistas de pouso e decolagem, prédios que abrigam os militares etc.

O arranjo foi pensado para garantir o aproveitamento dos recursos pela própria FAB. Caso o pagamento do “aluguel” fosse feito em dinheiro, o valor iria para o caixa geral da União. Essa modalidade de cessão a partir de contrapartidas (serviços de engenharia) foi permitida a partir de 2020, com uma lei que trouxe novas regras para gestão de imóveis da União.

Além da Base Aérea de Santos, o BNDES também foi contratado para fazer a modelagem de cessão de outra área da FAB, no Rio de Janeiro, localizada entre a Avenida Brasil e Linha Amarela. Trata-se de um terreno de cerca de 100 m<sup>2</sup>, que provavelmente será destinado a instalações logísticas, com foco em última milha.

Os detalhes dos projetos e do arranjo de cessão ainda serão definidos. O BNDES deverá abrir em breve o processo de seleção dos consultores que irão analisar os empreendimentos. Os estudos deverão ser feitos entre o fim de 2022 e início de 2023, para que a concorrência seja realizada no segundo semestre do próximo ano. Pelo porte do ativo em Santos, a previsão é que serão realizadas audiências públicas.



## **Eldorado contribui para processo de transformação do Porto de Santos**

Por Santa Portal em 30/06/2022 às 06:36

Pensando no futuro do Porto de Santos, que atualmente é o maior da América Latina e na soberania do complexo portuário em todo o Hemisfério Sul, principalmente após a desestatização, a Eldorado Brasil Celulose prevê grandes investimentos.

Um novo terminal será construído pela empresa, que também faz parte do processo de transformação do Porto, considerado revolucionário para toda a cidade de Santos e para a região.

Os altos investimentos serão possíveis graças ao contrato de concessão a ser firmado com a iniciativa privada. Ao todo, será exigida a aplicação de R\$ 18,55 bilhões pelo novo operador. No caso específico de melhorias e intervenções na estrutura do cais santista, o montante é de R\$ 1,4 bilhão.

No entanto, antes mesmo de a transferência da gestão do Porto sair do papel, a viabilização de projetos de expansão já começa a dar uma nova cara ao local. São as empresas mostrando o caminho para o aumento da eficiência e da produtividade.

A favor de mudanças que tragam mais agilidade e menos burocracia para o complexo, o gerente geral de Logística de Celulose da empresa, Flávio da Rocha Costa, observa a privatização como positiva, desde que a escolha do modelo a ser seguido tenha como premissa a busca pela eficácia, com absoluto respeito à segurança jurídica, ponto crucial para o conjunto da economia, mas ainda mais vital no setor de infraestrutura. "Sem previsibilidade e respeito às condições contratuais e às tarifas contratadas não há como o Brasil receber os investimentos privados de que precisa para crescer", destacou.

Foi com base nesse pensamento que a empresa decidiu participar do leilão público organizado pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra) e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), arrematando as duas áreas destinadas à celulose. Conforme previsto no edital, foi necessária a escolha de apenas um dos trechos, e hoje a Eldorado dá andamento ao investimento de R\$ 500 milhões no terminal STS14, cuja área é de 44,5 mil metros quadrados. Neste mês, teve início a construção do prédio administrativo, e também é esperada a colocação dos pilares e das vigas do armazém. O objetivo é que as operações no empreendimento comecem no 2º trimestre de 2023.

"A PDZ organizou e consolidou as grandes operações de exportações no Porto – uma delas foi a criação do cluster da celulose, onde os três maiores fabricantes do país estão presentes e investindo mais de R\$ 1 bilhão", disse Costa. O executivo se refere ao novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do cais santista, aprovado pelo Minfra em 2020, após quase uma década e meia sem revisão, prevendo a modernização do complexo ao planejar estrategicamente a ocupação das áreas públicas pelos próximos 20 anos.

O terminal que a Eldorado está construindo terá capacidade para receber uma composição inteira com 64 vagões e atracação de dois navios simultaneamente. A estrutura moderna e competitiva permitirá a movimentação de 3 milhões de toneladas de celulose por ano. Diante do potencial da área, o gerente geral de Logística de Celulose da companhia não tem planos para aquisição de outros espaços no complexo.

---

"O STS14, onde estamos construindo a EBlog, terá capacidade para exportar 3 milhões de toneladas de celulose por ano, volume maior que os atuais 1,8 milhão de toneladas por ano, produzidas pela fábrica da Eldorado Brasil em Três Lagoas (MS), o que nos dá, inclusive, condições para suportar uma futura expansão na produção da celulose", ressaltou Costa. Durante a obra, um pico com 600 empregados é esperado. Já quando entrar em operação, a Eldorado deverá ter 200 colaboradores em Santos (SP). Isso sem contar o desenvolvimento de alta tecnologia, com controles realizados de uma central por operadores que poderão executar o içamento, controle de entrada e saída de vagões, caminhões e manuseio de carga.

O presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, já havia considerado o investimento da Eldorado como reflexo do planejamento a longo prazo do Porto, lançado em 2019, oferecendo segurança e abrindo espaço para novos e vultosos projetos. "Hoje, temos áreas corretamente destinadas. Antes, havia uma série de 'puxadinhos', terminais que operavam com contratos de transição que não exigiam qualquer investimento", afirmou o executivo, que não tem dúvidas sobre a necessidade de desestatização do cais santista.

### **História**

A Eldorado Brasil tem, atualmente, um terminal portuário em Santos, a Rishis Empreendimentos, que está em plena operação desde junho de 2015. Ele conta com 10 mil metros quadrados e tem capacidade para abrigar até 30 mil toneladas de celulose. Isso significa que a companhia pode movimentar quase 1 milhão de toneladas de celulose por ano.

Já a área do STS14 foi adquirida em 28 de agosto de 2020, por meio de leilão promovido pela Antaq, órgão do Governo Federal. Dali em diante, a companhia cumpriu os trâmites necessários para dar andamento às etapas seguintes da obra, tais como aprovação de projetos, obtenção de licenças e licitação da empresa responsável pela construção do terminal.

De acordo com pesquisa realizada pela EPE (Empresa de Pesquisa Energética) e pela IEA (International Energy Agency), com contribuição da IBÁ (Indústria Brasileira de Árvores), o setor de papel e celulose desempenha uma função importante na economia nacional e também no cenário mundial. Isso acontece devido à receita gerada, aos elevados investimentos, ao impacto que esse setor tem sobre diversos outros setores econômicos (tanto para os localizados antes, quanto depois de sua cadeia produtiva), assim como a sua influência na geração e consumo de energia e ao impacto social e ambiental positivos. Os dados deixam clara a relevância dos investimentos feitos pela Eldorado Brasil Celulose.

### **Sobre a Eldorado**

A Eldorado Brasil é uma empresa de base florestal, com mais de 200 mil hectares de florestas plantadas no Mato Grosso do Sul e outros mais de 100 mil hectares de conservação. Em Três Lagoas (MS), a companhia opera uma fábrica com capacidade para produzir mais de 1,8 milhão de toneladas de celulose por ano e uma usina termelétrica que gera 50 megawatts/hora de energia – suficiente para abastecer uma população de 700 mil pessoas. A Eldorado conta com o trabalho de mais de 5 mil colaboradores no Brasil e em escritórios internacionais.

29 de junho



## **Investimentos no modal hidroviário por todo o Pará melhoram acessibilidade e condições de escoamento de produção**

29/06/2022 19h00

Um levantamento realizado pela Companhia de Portos e Hidrovias do Estado do Pará (CPH) mostra que, dos 144 municípios paraenses, mais da metade é atendida pelo modal hidroviário e 25% (31 municípios), dependem dos rios para o transporte de pessoas e cargas. Todos os terminais hidroviários contam com infraestrutura com banheiros, cadeiras confortáveis, carrinhos para bagagens, guichês para vendas de passagens, lanchonetes, TV's, bebedouros e salas para órgãos do Estado. Alguns, como os do Baixo Amazonas, também possuem terminais de cargas. Em virtude das variações das marés, os terminais possuem rampas metálicas articuladas e flutuantes cobertos, além de sistemas de amarrações e fundeios, o que garante o uso em períodos de seca ou cheia dos rios.

No dia 2 de julho, sábado, será a vez de Algodual, no nordeste paraense, receber um novo terminal hidroviário. Para os meses de agosto, setembro, outubro e novembro estão previstas entregas de outros seis novos equipamentos, todos na região do Marajó, nos municípios de Muaná, Melgaço, Soure, Portel, Afuá e Bagre. Em paralelo, há outros 12 terminais em construção nas cidades de Anajás, Breves, Chaves, Salvaterra, Maracanã, Mocajuba, Acará, Aveiro, Oeiras do Pará, Senador José Porfírio, São João da Ponta (sede) e São João da Ponta (vila de Porto Grande).

“Desde o começo da gestão, o governador Helder Barbalho tem se empenhado em construir e reconstruir terminais hidroviários por todo o Estado. Em muitas regiões, os rios são as nossas ruas, então os usuários precisam de conforto e segurança para embarcar e desembarcar. Até o momento, são 16 terminais entregues em várias regiões, sendo o Terminal Hidroviário de Santarém o maior e mais moderno porto de passageiros do Brasil. Os terminais hidroviários são essenciais no Estado, pois fomentam o turismo, proporcionam o escoamento de produção e desenvolvimento local”, destaca Abraão Benassuly, presidente da CPH.

**Terminais entregues**

- Terra Santa (11.06.2019): a obra, orçada em R\$ 3.998,594 milhões, assiste a mais de 18 mil pessoas.

- Faro (08.02.2020): o terminal beneficia mais 12 mil pessoas. A obra foi orçada em R\$ 4.694.222,99, com recursos financiados pela Caixa Econômica Federal.

- Curuá (11.11.2020): com uma estrutura completa, o equipamento atende mais de dois mil usuários por mês. A obra naval compreende duas rampas metálicas articuladas cobertas, uma rampa para acesso ao flutuante principal coberto, além de sistema de amarração e fundeio para embarcações.

- Prainha (11.11.2020): o terminal beneficiará cerca de 30 mil usuários. Com 405,69m<sup>2</sup> de estrutura física, conta com terminal de cargas, carrinhos para transporte de bagagens, cadeiras confortáveis, guichês para vendas de passagens, sala para órgãos de defesa social, televisão, bebedouro, banheiros masculino, feminino e para pessoas com deficiência. Oferece viagens diárias para diversos municípios do Baixo Amazonas, e é administrado pela prefeitura municipal, atendendo mais de três mil passageiros/mês.

- Almeirim (07.05.2021): recebe cerca de quatro mil usuários por mês e melhorou o acesso ao município, cujo principal meio de entrada é o hidroviário.

- Santana do Tapará (22.06.2021): recebe cerca de dois mil usuários por mês e beneficia 300 mil habitantes da região. Melhorou o acesso ao distrito do município de Santarém, cortado pela rodovia PA-255, cujo principal meio de entrada é o hidroviário.

- Óbidos (01.10.2021): atende mais de 50 mil habitantes do município e auxilia na integração do modal hidroviário paraense. Com a reconstrução e adequação, o porto ganhou sala de embarque, salas para órgãos oficiais, banheiros masculino, feminino e necessidades especiais, lanchonete, guarda-volumes, e guichês para vendas de passagens. Além disso, o terminal também conta com Estação de Tratamento de Esgoto (ETE), sinalização interna, e novas instalações elétrica e hidrossanitária. O Estado investiu quase R\$ 4 milhões na reconstrução e adequação do local.

- Monte Alegre (09.03.2022): beneficia cerca de 60 mil habitantes da região. Com a reconstrução e adequação, o porto ganhou nova sala de embarque, carrinhos para transporte de bagagens, salas para órgãos oficiais, banheiros masculino, feminino e para pessoas com deficiência, lanchonete, guarda-volumes e guichês para vendas de passagens. A obra naval compreende instalação de rampa metálica articulada e flutuante para embarque e desembarque de passageiros, equipamentos que o antigo porto não oferecia aos usuários. Recebe embarcações que fazem várias linhas na região, com destinos para Belém, Santarém, Almeirim, Prainha e Macapá, no Amapá. Além disso, pelo porto é

realizado o escoamento de produção da cidade, logo a obra também representa desenvolvimento econômico para o município.

- Santarém (20.04.2022): a ausência de um porto público obrigava os usuários ao embarque e desembarque em condições precárias, mas isso mudou com a entrega do Terminal Hidroviário de Passageiros e Cargas de Santarém “Joaquim da Costa Pereira”, considerado o maior e mais moderno terminal hidroviário público de passageiros do Brasil. A obra histórica beneficia cerca de 700 mil habitantes de municípios do Baixo Amazonas, e tem capacidade para atender, diariamente, cinco mil usuários. Tem toda a estrutura planejada para receber grandes embarcações, como navios de cruzeiros, inclusive internacionais, que devem fomentar a atividade turística na região, gerando emprego e renda. Também oferece viagens diárias para os estados do Amapá e Amazonas. Com mais de 22 mil metros quadrados de área construída, conta com guichês para venda de passagens, guarda-volumes, carrinhos para bagagens e cadeiras de rodas. A sala de embarque dispõe de 1.205 cadeiras, rede wi-fi gratuita e duas escadas rolantes, que facilitam a acessibilidade ao segundo piso.

- Currealinho (25.04.2022): as obras de reconstrução e adequação do Terminal Hidroviário da cidade beneficiaram mais de 34 mil habitantes da região. Conta com espaço de embarque, carrinhos para transporte de bagagens, salas para órgãos oficiais, banheiros masculino, feminino e para pessoas com deficiência, bebedouro, lanchonete, TV, guarda-volumes e guichês para vendas de passagens. Recebe embarcações que fazem linhas na região, com destino para vários municípios marajoaras.

- Ponta de Pedras (30.04.2022): as obras de reconstrução e adequação beneficiaram mais de 32 mil habitantes. A nova estrutura viária ganhou conjunto naval com rampa metálica e flutuante para o embarque e desembarque de usuários. Com investimento superior a R\$ 1,9 milhão, recursos do Tesouro Estadual, o terminal é administrado pela prefeitura municipal. O espaço conta com cadeiras confortáveis, banheiros, guichês para venda de passagens, lanchonete, salas para órgãos oficiais, guarda-volumes, televisão, bebedouro e lojas para vendas de artesanato. Já a obra naval incluiu a instalação de rampa metálica articulada coberta, com 22 metros, e flutuante metálico coberto de 15 metros para embarque e desembarque de passageiros. As instalações elétricas e hidrossanitárias também foram refeitas, e o terminal ganhou sinalização e identidade visual.

- Limoeiro do Ajuru (17.05.2022): fruto de investimento superior a R\$ 1,4 milhão para atender aos padrões estabelecidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Ao todo, o novo terminal beneficia quase 30 mil pessoas da cidade, além dos moradores dos municípios da Região de Integração do Tocantins. Além de promover o turismo, garante também o escoamento da produção de açaí e pesca, principais atividades econômicas do município. O projeto de reconstrução do terminal de Limoeiro de Ajuru trouxe a

instalação de rampa articulada para acesso ao flutuante principal; pintura geral; revisão e recuperação de instalações elétricas, hidrossanitárias e da cobertura do espaço. O terminal também passa a dispor de novo mobiliário para a sala de espera, bebedouro, televisor, comunicação visual, paisagismo, extintores de incêndio, guichês para vendas de passagens e salas para órgãos oficiais do Estado.

- Santa Cruz do Arari (10.06.2022): o equipamento hidroviário, que resulta de investimento de R\$ 2 milhões, oferece estrutura para o transporte de passageiros e escoamento da produção local. A nova estrutura conta com cadeiras, banheiros, climatização, guichês para vendas de passagens, lanchonete, salas para órgãos do governo, guarda-volumes, televisão, bebedouro e lojas para venda de artesanato. Oferece ainda terminal específico de cargas.

- Currealinho (25.06.2022): o porto foi reconstruído e oferece acessibilidade, o que antes não era assegurado. Conta com espaço de embarque, carrinhos para transporte de bagagens, salas para órgãos oficiais, banheiros masculino, feminino e para pessoas com deficiência, bebedouro, lanchonete, TV, guarda-volumes e guichês para vendas de passagens. O porto também ganhou estação de tratamento de esgoto, sinalização interna e novas instalações elétricas e hidrossanitárias. Já a obra naval contemplou instalação de rampa metálica articulada coberta e flutuante coberto para embarque e desembarque de passageiros, equipamentos que o antigo porto não oferecia aos usuários.

- Cachoeira do Arari (27.06.2022): a reconstrução e adequação do terminal custou R\$ 2,6 milhões. É uma infraestrutura importante para a acessibilidade ao deslocamento das pessoas e também na logística de distribuição da produção das cidades. Atende mais de 25 mil habitantes do município. Com a reconstrução e adequação, o terminal conta com cadeiras confortáveis, banheiros masculino, feminino e para pessoas com deficiência (PcD), carrinhos para bagagem, guichês para venda de passagens, lanchonete, salas para órgãos do governo, guarda-volumes, televisão e bebedouro. A obra naval contempla a instalação de rampa metálica biarticulada coberta e flutuante coberto, para embarque e desembarque de passageiros, equipamentos inexistentes na antiga estrutura. O terminal também conta com Estação de Tratamento de Esgoto (ETE), sinalização, equipamentos de acessibilidade e paisagismo. Administrado pela prefeitura, oferece viagens diárias para os demais municípios do arquipélago.

- Alenquer (28.06.2022): o Estado investiu mais de R\$ 4,5 milhões no novo equipamento público na obra que beneficia mais de 60 mil habitantes. O novo terminal conta com cadeiras confortáveis, banheiros masculino, feminino e pessoas com deficiência, carrinhos para bagagens, guichês para vendas de passagens, lanchonete, salas para órgãos do governo, guarda-volumes, TV e bebedouro. Já a obra naval contempla a instalação de rampa metálica biarticulada coberta e flutuante coberto, para embarque e desembarque de passageiros, equipamento que o antigo por não possuía. O terminal também conta com

Estação de Tratamento de Esgoto (ETE), além de sinalização, acessibilidade e paisagismo.

## FOLHA DE S.PAULO

★ ★ ★

# Superintendência do Cade vê eventuais problemas em leilão de terminal no Porto de Santos

**Regulador vê possível concentração de mercado que pode reforçar grupos Maersk e MSC no país**

29.jun.2022 às 21h51

A Superintendência-Geral do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) publicou nesta quarta-feira (29) uma nota técnica que identifica eventuais problemas de concentração de mercado no planejado leilão de um terminal de contêineres no Porto de Santos que pode reforçar verticalização dos grupos internacionais Maersk e MSC no país.

A área, STS-10, é conhecida como "Cais do Saboó" e possui cerca de 600 mil metros quadrados contíguos à área ocupada pela BTP Santos, joint venture de movimentação de contêineres controlada por Maersk e MSC, segundo a nota técnica publicada pelo Cade.

O governo federal planeja o leilão do STS-10 para o quarto trimestre deste ano e o edital tem expectativa de ser publicado no terceiro trimestre. O empreendimento tem previsão de investimento de R\$ 3,28 bilhões, segundo dados do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos).

Segundo a nota técnica, caso a BTP Santos vença o leilão, sua capacidade de movimentação passará de 2 milhões para 4,32 milhões de TEUs por ano, "permitindo que suas acionistas, Maersk e MSC, possam ampliar a movimentação de suas cargas em terminal próprio, o que atualmente não é integralmente possível em razão da falta de capacidade ociosa do [terminal] BTP Santos".

Maersk e MSC são as duas únicas armadoras verticalizadas com serviços de terminais portuários no Brasil, segundo a nota técnica da autarquia elaborada para auxiliar a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) a formatar o leilão. A MSC detém participação nos terminais de contêineres Multi-Rio (RJ), Portonave (SC), Terminal de Vila Velha (ES); já a Maersk detém fatias nos terminais de contêineres APMT Pecém (CE), APMT Itajaí (SC) e Itapoá (SC).

A nota técnica foi publicada cerca de um mês depois que a Superintendência do Cade recomendou a aprovação, sem restrições, da venda do controle da operadora logística brasileira Log-In para uma subsidiária do grupo marítimo MSC.

Segundo a ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), a presença de armadores, empresas que atuam no transporte de contêineres, em leilões como o do STS-10 pode atingir o valor dos fretes.

"A participação indiscriminada e sem regulamentação de grandes empresas do mercado de transporte marítimo de contêineres nos processos licitatórios pode gerar aumentos nos preços dos fretes a longo prazo e diminuir as rotas de escoamento da carga brasileira", afirmou o presidente ABTP, Jesualdo Silva, em comunicado.

Procurada, a BTP Santos não pode comentar o assunto de imediato.

**portosenavios**

## **Acidente em porto da Jordânia serve de alerta para o Brasil**

29 Junho 2022

*Especialistas ouvidos pela Portos e Navios para avaliar tragédia decorrente da queda e explosão de contêiner com gás cloro destacam importância da segurança do transporte de produtos perigosos e/ou tóxicos, em terminais portuários brasileiros*

O grave acidente no pátio do Porto de Aqab na Jordânia, que até o momento causou a morte de 13 profissionais e deixou mais de 250 feridos, chamou a atenção de especialistas em segurança de produtos perigosos e/ou tóxicos, que entram e saem dos terminais portuários do Brasil. A tragédia ocorreu na última segunda-feira (27), após a queda de um contêiner do tipo isotanque contendo gás cloro, que é tóxico para as pessoas.

Executivo titular da International Risk Veritas – consultoria em gestão de riscos empresariais, Alfredo Chaia lamentou o acidente e as perdas de vidas, ponderando que o episódio traz para debate a importância dos controles, preparação e resposta a acidentes relacionados ao manuseio e transporte de produtos perigosos.

“As informações oficiais são limitadas, mas as circunstâncias e os vídeos que

circularam induzem a considerar que o acidente teria sido causado a partir do rompimento dos cabos de aço, durante a operação de içamento e carregamento de contêiner Isotânque, com supostamente 25 toneladas de gás cloro”, salientou Chaia à **Portos e Navios**.

Em sua opinião, a tragédia serviu para alertar para o fato de que, para cada tipo de carga perigosa, há uma embalagem adequada, devendo estar clara a existência de riscos, para que todo o processo possa ser feito em conformidade com as regras de segurança.

Ele explicou que o cloro é um elemento utilizado na indústria e em produtos domésticos, mas em algumas circunstâncias pode formar gás venenoso. “O gás de cloro pode ser reconhecido pelo seu odor picante, irritante, que é como o odor de alvejante; e amarelo esverdeado na cor. O cloro em si não é inflamável, mas pode reagir explosivamente ou formar compostos explosivos com outros produtos químicos, tais como terebintina e amoníaco”, relatou Chaia, que também é sócio fundador e atual presidente do Clube Internacional de Seguros de Transportes e membro do Conselho de Administração da Associação Brasileira de Gerenciamento de Riscos.

Ele também informou que o gás cloro pode ser pressurizado e resfriado para transformá-lo em líquido, podendo ser transportado e armazenado, como foi o caso na Jordânia. “Quando o cloro líquido é liberado, ele rapidamente se transforma em um gás que fica próximo ao solo e se espalha rapidamente. O gás cloro tem cor amarelo-esverdeada. O limite de odor do cloro é varia de 0,2 a 0,4 ppm (partes por milhão), mas a toxicidade ao cloro gasoso depende da dose e duração da exposição”, detalhou.

Chaia completou que, em concentrações de até 3 ppm, o cloro gasoso atua como irritante ocular e da mucosa oral. “A 15 ppm, há o início dos sintomas pulmonares, podendo ser fatal a 430 ppm, em 30 minutos. Nesse caso [do acidente no porto da Jordânia], a concentração foi muito maior”.

### **Medidas de segurança**

Ao avaliar o setor de transporte e logística de modo mais amplo, o executivo da International Risk Veritas disse que o segmento é repleto de desafios, tanto na hora de programar a entrega e cumprir prazos quanto no próprio transporte, além da missão de atuar na carga e descarga de produtos pesados, frágeis e de cargas perigosas.

“Nesse contexto a Organização Marítima Internacional (IMO) estabelece normas para classificação e transporte de cargas perigosas. Nesse grupo estão todas as substâncias que possam colocar em risco a saúde das pessoas, o meio ambiente e a segurança pública por meio de explosão, incêndio, toxicidade e envenenamento”, pontuou.

No caso do território brasileiro, Chaia destacou os critérios para que diversas substâncias sejam enquadradas ou não como cargas perigosas, sendo elas determinadas na portaria 204/1997 do Ministério dos Transportes, atual Ministério da Infraestrutura. Esses tipos de cargas são divididos em nove classes, incluindo os gases tóxicos. Em sua visão, como o Brasil está inserido na complexa cadeia internacional de produção e consumo, os portos daqui operam, largamente, com produtos perigosos. “Os portos e terminais, que operam com navios full contêiner, devem estar particularmente atentos ao manuseio de cargas perigosas”.

“Todas as pessoas envolvidas na carga, descarga e transporte de produtos perigosos precisam estar treinadas e usar equipamentos de proteção individual, seguindo as características da carga. A sinalização e rótulos devem deixar evidente o risco possível que o produto transportado gera. O número ONU-IMO com quatro dígitos deve ser colocado à vista no rótulo, abaixo do painel laranja. Esse cuidado simplifica a identificação do produto, em caso de acidente ou vazamento, por exemplo”, acrescentou.

Chaia também citou o IMDG Code (*International Maritime Dangerous Goods Code* ou Código Marítimo Internacional de Produtos Perigosos, em português), que é voltado para o transporte marítimo em viagens internacionais, nos moldes estabelecidos pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Solas, na sigla em inglês). “Considerando a expectativa de ampliação das viagens de cabotagem, o tema [*segurança portuária*] ganha maior relevância no Brasil, além da harmonização da logística intermodal e da aplicação de outras normas”.

A diretora administrativa da Zorzin Logística, Gislaine Zorzin, salientou que, no Brasil existem muitas leis, resoluções e normas que regulamentam o transporte e a logística internacional de cargas. “Creio que um acidente desse tamanho, certamente, traz muitos aprendizados sobre como reduzir riscos, já que o cloro é um produto perigoso, mas extremamente necessário e presente em inúmeros setores essenciais para a sociedade. Logo, quanto melhor for a qualidade no serviço de distribuição e armazenamento dele, melhor será para a economia do nosso país”, comentou à **Portos e Navios**.

### **Espaços adequados e regras de transporte**

Sobre a adequação de espaços nos portos para embarque e desembarques de cargas perigosas e/ou tóxicas, o executivo da Risk Veritas afirmou que existem terminais específicos para navios-tanque de cargas do gênero. Nesses casos, a especialização e atenção com a segurança das operações fazem parte de todo o processo. “Entretanto, em terminais de cargas diversas é importante ficar atento às sinalizações apresentadas no contêiner e ter planos de preparação, prontidão e resposta a emergências ambientais”.

Para essa finalidade, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) determina todas as regras de transporte das cargas perigosas via resolução 5.232/2016. “Anteriormente, eram apenas 90 produtos incluídos nessa lista. No entanto, ela foi atualizada e agora a lista de mercadorias consideradas cargas perigosas tem mais de três mil itens”, informou Chaia.

Ele também citou os documentos obrigatórios para o transporte marítimo de cargas perigosas no Brasil, que incluem: FISPQ (Ficha de Informação de Produto Químico), MDGF (Multimodal Dangerous Goods Form), Ficha de Emergência (Anexo VIII da NR 29), MSDS (Material Safety Data Sheet), Certificado de conclusão do curso de Transporte de Produtos Perigosos (TPP), Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel (CIPP), além de todas as exigências relativas ao transporte de cargas.

### **EPIs são vitais**

Antes de qualquer ação em terminais portuários ou em quaisquer atividades que demandem o transporte e manuseio de produtos perigosos e/ou tóxicos, segundo a diretora administrativa da Zorzin Logística, Gislaine Zorzin, é crucial se certificar de que a equipe, que fará a operação, esteja devidamente treinada, habilitada e munida com os equipamentos de proteção individual (EPIs) necessários, de forma que possa atendê-la de forma segura, em relação a qualquer tipo de emergência ligada ao produto que será movimentado.

“Os EPIs variam conforme o tipo da carga e do formato do transporte. Todas essas variáveis são instituídas e documentadas pela ANTT e transmitidas aos colaboradores por meio de treinamentos, acompanhamentos diários e inspeções. Além disso, é fundamental fazer uma vistoria prévia completa dos equipamentos de içamento, como guindastes, plataformas, cabos ou gaiolas, visando garantir que tudo esteja em perfeito estado, evitando qualquer problema mecânico que possa causar um acidente”, disse Gislaine.

O vice-presidente da Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP), Sergio Sukadolnick, destacou outros acessórios que protegem os operadores desse tipo de carga. “Existem máscaras portáteis que permitem o uso imediato, em caso de acidentes. No Brasil, isso é obrigatório em qualquer local que manuseie esse tipo de produto, sendo o treinamento também obrigatório”, ressaltou.

Sobre o transporte em contêiner isotanque, como foi o caso no porto da Jordânia, Sukadolnick informou que ele é comum em todos os portos do país, lembrando que o Brasil é um grande importador de produtos químicos e que, em grande parte, são classificados como perigosos. “Os terminais portuários devem seguir as regulamentações da NR-29 (Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário), que traz exigências como a compatibilidade e segregação

destes produtos”, salientou o executivo.

### **Como evitar acidentes**

Conforme o vice-presidente da ABTLP, todas as operações envolvendo produtos perigosos devem ser aprimoradas, com revisões periódicas. “Tipos de acidente iguais a esse [na Jordânia] podem ser evitados. Basta seguir as recomendações dos órgãos competentes, principalmente, seguindo as boas práticas quanto ao sistema de gestão, incluindo treinamentos específicos sobre os produtos manuseados, a manutenção adequada dos equipamentos de modo geral e para aqueles que fazem as operações de carga e descarga é imprescindível”.

Na opinião de Sukadolnick, ficou evidente o despreparo tanto do pessoal envolvido na operação como o atendimento à emergência, no porto de Aqab. “Temos de fazer tudo que estiver ao nosso alcance para evitar e prevenir acidentes. É nosso dever promover ações que eliminem qualquer acidente grave com vítimas, mas também devemos nos preparar para minimizarmos seus efeitos, se acontecerem”, avaliou.

**portosenavios**

## **‘Não há solução única para descarbonização’, dizem players do setor marítimo**

29 Junho 2022

*Fabricantes, empresas de navegação e de logística e consultores veem avanços e potencial para soluções flexíveis para novos combustíveis e redução de emissões de gases de efeito estufa*

Players relevantes do setor marítimo afirmam que o caminho para reduzir e alcançar as metas de emissões do transporte aquaviário passa por encontrar soluções híbridas e o desenvolvimento mais acelerado de fontes alternativas que possam performar juntas e ampliar a flexibilidade no uso de combustíveis em embarcações. Fornecedores de equipamentos, companhias de navegação, de logística integrada e especialistas apontaram que atingir as especificações globais de carbono zero nas próximas décadas também depende que empresas, academia e governo unam forças para um resultado mais sólido, com linhas de financiamento à inovação e pesquisas.

A sócia fundadora da ISKRA, Gabriela Timerman, observa que o Brasil e a indústria nacional não partiram do zero nessa transição porque, a partir da crise energética em 2001, surgiu uma demanda por projetos de fontes alternativas para garantir o abastecimento energético. Ela sugeriu, no entanto, que a indústria busque diálogo com reguladores, empresas do setor de energia, operadores

logísticos e representantes de segmentos fortes como o agronegócio a fim de buscar novas soluções.

Gabriela percebe que, nos últimos anos, o gás natural liquefeito (GNL) como combustível passou a ser uma demanda que deve se desenvolver cada vez mais, porém não atenderá as especificações da Organização Marítima Internacional (IMO) a partir de 2050, por ser uma energia de transição. Ela vê uma intensificação das discussões sobre hidrogênio no Brasil e outras fontes, como amônia e metanol, ainda pouco debatidas.

“É importante olhar para agora e para um pouco mais à frente”, alertou Gabriela, nesta terça-feira (28), durante painel do evento ‘Path to NetZero’, promovido pela Wärtsilä Brasil, no Rio de Janeiro, e que reuniu players do setor para discutir soluções e melhores práticas para acelerar a jornada de descarbonização da indústria marítima brasileira. Ela acrescentou que na Europa muitos dos financiamentos são mapeados pelos governos com olhar para a transição energética.

Para o gerente sênior da Wärtsilä para a América Latina, Mário Barbosa, não basta pensar apenas no limite das regras para redução de CO<sub>2</sub>. Ele ressaltou que os fundos de investimentos cada vez mais pressionam os gestores a encontrar soluções mais sustentáveis. A fabricante avalia que o motor a combustão ainda deve ser utilizado, mas com avanços progressivos nas conversões e com novos equipamentos mais flexíveis, que trabalhem com mais de um tipo de combustível.

“Não existe solução única. O que vai existir, tanto pela disponibilidade, quanto pela questão econômica do combustível é a flexibilidade para a escolha dentro do negócio [das empresas]”, analisou Barbosa. Ele acredita na flexibilidade do etanol, mas vê que ainda existe certa resistência do mercado quanto a aprofundar os estudos e pesquisas sobre essa fonte como alternativa. “Buscamos levar um ‘tempero brasileiro’ para as discussões, trazendo etanol como alternativa. Temos que desmistificá-lo. As pessoas estão acordando e, conhecendo a cadeia de valor, já começam a abrir os olhos”, disse Barbosa.

O gerente de novos negócios para transição energética e investimentos da Raízen, Samuel Pereira, considera que o Brasil já tem na cana de açúcar uma fonte alternativa, que é certificada e tem um potencial que pode ser convertido em biomassa e que, com uso de tecnologias, pode aumentar os volumes sem a necessidade de avançar sobre outras áreas de cultivo. Ele estima que atualmente já seja possível produzir 80 toneladas por hectare no Brasil. “Desconheço um biocombustível com pegada de carbono como esse (...) Se trocássemos o diesel marítimo pelo etanol teríamos uma redução de 60% nas emissões em nossas viagens”, estimou.

A consultora de navegação da Norsul, Denise Grundler, concorda que não há

solução única e vê a indústria com motores híbridos com possibilidade de operar alternando dois a três combustíveis, podendo sofrer adaptações e melhorias ao longo do tempo. Para a consultora, é preciso trazer autoridades e demais agentes setoriais para a discussão. Ela destacou que a navegação continua sendo o modal mais eficiente em termos de emissões de CO2 e demais gases de efeito estufa.

A Norsul assinou compromisso global com outras 150 empresas do setor, de diferentes países, a fim de cooperar e estruturar parcerias para alcançar emissão zero de carbono até 2050. A empresa foca em buscar parcerias integradas para descarbonizar toda a cadeia. Uma delas permitiu alcançar a neutralização de 280.000 toneladas de CO2 em 2021, por meio do programa ‘Carbono Neutro’, iniciado pela companhia em 2020.

Para Denise, a escolha do combustível no segmento de cabotagem vai depender da rota e do tipo de cargas transportadas. “Teremos soluções customizadas, que serão avaliadas para cada embarcação com base nos combustíveis para os quais ela estiver preparada”, comentou. “Não haverá queda no segmento marítimo. O Brasil tem grande potencial de produção de energia e precisará transportar esse combustível para os consumidores finais. Não vejo queda na atividade de shipping, vejo incremento”, concluiu Denise.

**portosenavios**

## **Empresas apostam em tecnologia e monitoramento para ampliar eficiência operacional**

29 Junho 2022

*Setores de petróleo e gás e de navegação firmam parcerias com fabricantes e empresas de tecnologia para desenvolver soluções que reduzam custos e emissões de seus ativos*

Empresas de navegação e do setor de petróleo e gás projetam que ainda possuem muitos avanços tecnológicos a serem alcançados em busca de aumento de eficiência operacional. A tendência é buscar parcerias para soluções que reduzam custos, emissões e contribuam com o monitoramento dos ativos, de forma alinhada às boas práticas e às metas globais de descarbonização.

A maior parte da frota de apoio marítimo da CBO, de mais de 40 embarcações, foi construída em estaleiros do grupo. Com a mudança estratégica nos últimos anos, que priorizou a expansão por meio da compra de embarcações existentes e novas, além da aquisição de outras empresas, a empresa vê o desafio de manter a eficiência operacional, além de um olhar constante do que será uma empresa de

navegação nos próximos anos. O gerente de engenharia da CBO, Eduardo Marquez, contou que o grupo vem discutindo melhorias com fabricantes e outros parceiros. Ele acrescentou que a empresa vem firmando compromisso de redução de emissões em seus contratos, visando a obtenção de créditos de carbono.

A CBO tem diversas frentes que trabalham desde o monitoramento das embarcações em um centro de inteligência operacional e de telemetria para controle, até estudos sobre a eficiência energética com uso de baterias. Marquez vê como tendências a busca por informações precisas de consumo, avaliação da saúde dos equipamentos e dados que ajudam na manutenção preventiva, reduzindo o custo de manutenção. Ele contou que o projeto de um sistema de baterias, em parceria com a Wärtsilä, está avançado e praticamente pronto para instalação a bordo. A previsão é que, em breve, a empresa opere a primeira embarcação híbrida funcionando com bateria no Brasil.

Para o gerente executivo de frota da Norsul, Leonardo Brum, não é possível fazer projeto piloto ou qualquer tipo de melhoria para mitigar emissões de carbono sem tecnologia envolvida. Ele observa no mercado a tendência de embarcações 100% eletrificadas na parte de controles de equipamentos e projetos de melhorias associados à eficiência energética, com uso de ferramentas como ‘Internet das Coisas’ (IoT, na sigla em inglês). Outra solução, com pintura de silicone para os cascos, alcançou 10% de ganho de economia e melhoria de até 7% na gestão de velocidade, com consumo mais eficiente.

A Norsul, junto a empresas parceiras e startups, desenvolve uma solução para leitura do casco com utilização de inteligência artificial, por meio da captura de imagens do casco que reduzem os riscos para mergulhadores. Brum contou que ainda existem algumas dificuldades para envio de dados devido a limitações de serviços de internet. Para ele, ainda existe muita experimentação e espaço para desenvolvimento no campo da IA em todo o mundo.

“Temos muitas possibilidades de melhorias, trazendo informação de bordo para terra (monitoramento)”, afirmou Brum, na última terça-feira (28), durante o evento ‘Path to NetZero’, promovido pela Wartsila Brasil, no Rio de Janeiro, e que reuniu players para discutir soluções e melhores práticas para acelerar a jornada de descarbonização da indústria marítima brasileira.

No mesmo painel, a gerente de tecnologia e inovação do IBP, Melissa Fernandez, acrescentou que o setor de O&G será importante para a transição energética que está em discussão e trabalha para inovação, com olhar para gestão de conhecimento. Ela citou que ferramentas como digital twins (gêmeos digitais, em tradução livre) já são uma solução bastante discutida, assim como a automação, vista como um caminho seguido pelo setor na virada de chave na gestão energética.

Melissa disse que ainda existe no setor predomínio de investimentos em

combustíveis fósseis, com tendência de empresas de petróleo buscarem outras fontes. O setor espera que sejam criadas linhas de financiamento para ampliar cada vez mais investimentos em tecnologias. “É ruim ser dependente de uma única fonte energética”, ressaltou. Ela lembrou que hoje existe uma cláusula de investimentos em PD&I, que prevê 1% da receita bruta em pesquisa, desenvolvimento e inovação.

**portosenavios**

## Inteligência artificial e automação ditam novos rumos aos trabalhadores portuários avulsos

29 Junho 2022

*Com adoção de novos sistemas tecnológicos e estratégias de escalas funcionais e de segurança voltadas para TPAs do Ogmo Paranaguá, objetivo é aperfeiçoar mão de obra, mantendo profissionais dispostos a se adaptarem ao futuro do trabalho no porto paranaense*

Os avanços tecnológicos implantados nas operações no Porto de Paranaguá (PR) já são percebidos à beira do cais, graças a sistemas de automação e Inteligência Artificial (IA). Mesmo que o uso de contêineres, portêineres, sistemas de correias transportadoras, shiploaders e coletores de dados tenham eliminado diversas funções, reduzindo a mão de obra humana, a atuação dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs) continua fundamental para que grande parte de tudo isso funcione, no entanto, suas habilidades tendem a evoluir.

Com o objetivo de prepará-los para o futuro do trabalho no terminal portuário paranaense, o Órgão de Gestão de Mão de Obra – Ogmo Paranaguá está desenvolvendo um projeto de um parque de simuladores portuários de física realística. “Com isso, será possível aperfeiçoar a mão de obra existente, mantendo aqueles dispostos a se adaptarem a esse novo ambiente de trabalho, bem como treinar novas equipes mais preparadas, tecnologicamente”, salientou a diretora executiva da instituição, Shana Carolina Bertol, à **Portos e Navios**.

De acordo com ela, muitos equipamentos já podem ser operados em modo remoto e esses simuladores, por sua vez, vão preparar essa mão de obra, permitindo empregar não apenas trabalhadores do sexo masculino, como também as mulheres, criando oportunidades mais diversificada.

“O transporte de sacaria, por exemplo, que antes era realizado apenas pela força braçal dos trabalhadores portuários [*homens*], hoje é feito, predominantemente, por meio de guindastes que içam as lingadas ou por shiploaders que, sendo totalmente mecanizados e funcionando como espirais, descarregam e distribuem os sacos nos navios de forma uniforme, no porão dessa embarcação”, destacou

Bertol.

Outra situação envolve as correias transportadoras, que levam a carga direto do navio ao terminal, sem interferência humana. “As cargas containerizadas eliminaram funções dos TPAs e reduziram o quantitativo de homens nas equipes”, contou a diretora.

Ela também citou que, em algumas operações, são utilizados coletores de dados para contagem de volumes de carga, tipos de cargas e assistência à pesagem, que lançam as informações de movimentação direto para o sistema integrado de informações.

### **Falta mão de obra**

O Ogmo Paranaguá, assim como demais do gênero em outros portos do Brasil, administra as atividades dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs), que antigamente eram chamados de estivadores. Trata-se de profissionais sem vínculo empregatício convocados, diariamente, para atender às operações em navios que atracam nos terminais portuários. Eles são remunerados por tarefas.

Bertol disse que, mesmo que as novas tecnologias possam vir a substituir ou já estejam substituindo o trabalho humano, nos últimos meses, “as operações portuárias têm sofrido sérios prejuízos com a falta de mão de obra avulsa. Por essa razão, em conjunto com o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Paraná (Sindop), foi estabelecido um conjunto de medidas para suprir a ausência desses profissionais no Porto de Paranaguá, tais como:

- Assiduidade: Implantada desde 18 de maio de 2022, visando ao estímulo da frequência e do comprometimento do TPAs com as ofertas de trabalho;

-Escala funcional: Implantada desde 17 de junho deste ano, funcionando somente em caso da falta de mão de obra, preservando tanto o direito de escolha do TPA quanto da funcionalidade do terminal. “Sendo assim, ao ocorrer a falta de mão de obra, o sistema fará o preenchimento das faltas, aproveitando as habilitações desses profissionais que, em suas escolhas, não foram escalados”, informou Bertol.

- Outras medidas: Em paralelo, o Ogmo Paranaguá, o Sindop e os sindicatos laborais seguem analisando outras medidas, que possam elevar a eficiência da mão de obra avulsa.

Atualmente, o quadro de TPAs do Ogmo Paranaguá, no terminal paranaense, é composto por 1948 trabalhadores avulsos, que atuam nas áreas de estiva (939 profissionais registrados no sistema), capatazia/arrumador (565), bloco (292), vigia (91), conferente (61). Na função de consertador, não nenhum cadastro.

## **Mais ferramentas de controle**

Outras ferramentas também estão sendo utilizadas para o controle do trabalho diário dos TPAs, como um aplicativo lançado em outubro de 2019, especialmente, para os trabalhadores portuários avulsos e operadores portuários associados ao Ogmo Paranaguá (operadores). Ele visa facilitar a requisição de mão de obra por parte do operador e para a habilitação do TPA às respectivas vagas ofertadas. O uso do app não é obrigatório, permanecendo a possibilidade de requisição de mão de obra e habilitação para o trabalho pelo site do Ogmo.

“O aplicativo é mais uma opção de mobilidade para que os TPAs possam se habilitar para o trabalho, conferir ofertas, resultados de escalação, entre outros. Tudo isso via web e sem precisar se deslocar. O operador portuário também pode utilizar o app para fazer sua requisição de oferta de trabalho”, informou Bertol.

Outro sistema, implantado no último dia 17 de maio e considerado pelo Ogmo Paranaguá envolve o “Diálogo de Segurança Integrado” (DSI) do órgão gestor. “O DSI é uma ferramenta que integra o Ogmo, autoridades portuárias, operadores portuários e trabalhadores portuários avulsos, como objetivo de fortalecer os relacionamentos e promover a segurança do trabalhador portuário. Ele ocorre no início dos turnos, em operações pré-determinadas, abordando temas reflexivos que possam contribuir para a conscientização desses profissionais”, destacou a diretora executiva.

Segundo Bertol, “espera-se que esses diálogos melhorem, progressivamente, as decisões dos TPAs diante dos riscos presentes na operação, auxiliando-os em uma melhor tomada de decisão e diminuindo acidentes”.

Ela ainda ressaltou que, com todos esses sistemas integrados, o objetivo do Ogmo Paranaguá é se tornar essencial para o desenvolvimento das atividades portuárias, assegurando as melhores práticas para os profissionais envolvidos.

“Para tanto, o Ogmo busca a transformação do modelo de fornecimento de mão de obra portuária, agregando mais valor para o sistema, por meio dos seguintes pilares: qualidade, segurança e eficiência. Por isso, adotamos ações de profissionalização do nosso modelo de gestão, equalização do passivo trabalhista, treinamento e qualificação, escalas funcionais de trabalho, saúde e segurança dos TPAs e políticas sociais e sustentáveis”, pontuou Bertol.

## **Autossuficiência em petróleo: Brasil ainda tem longo caminho a percorrer**

29 Junho 2022

*Documento do Ipea aponta melhorias urgentes na cadeia produtiva petroléira, como as refinarias, chegando às regulamentações do pré-sal*

O petróleo e seus derivados, que compõem a cesta de commodities estratégicas da balança comercial do Brasil e de tantos outros países, em um cenário de economia global, são mais que fundamentais para a produção de energia e combustíveis, além de gerarem outros fatores geoeconômicos. Não é à toa que, volta e meia, o insumo é usado como “mola propulsora” para disputas territoriais entre diversas nações, muitas delas bem violentas.

Mesmo sendo visto como uma potência nesse setor, em quase 70 anos, o Brasil não conquistou sua autossuficiência e isso vem ocasionando limitações no crescimento econômico e, mais recentemente, problemas no bem-estar da população que vão além da pressão da inflação, dos efeitos da pandemia de Covid-19 e da guerra no leste europeu.

Seus gargalos antecedem a tudo isso. É o que destacou o documento “O setor de petróleo no Brasil e os impactos do projeto de lei 3.178/2019 no pré-sal”, divulgado recentemente pela Diretoria de Documentos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura (Diset) do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), vinculado ao Ministério da Economia.

Para ter ideia da dimensão de sua importância por aqui, a indústria nacional de petróleo e gás é responsável, sozinha, por 11% do Produto Interno Bruto (PIB) e por 33,1% da oferta interna de energia, envolvendo uma ampla cadeia produtiva formada pela exploração e produção de petróleo que, de forma predominante, extrai petróleo offshore (97%); o refino de petróleo; e a distribuição de derivados desse insumo de origem nacional ou importada.

Fortemente dominada pela empresa estatal Petrobras, a produção de petróleo cresceu 140% nas últimas duas décadas, conforme dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Mesmo assim, isso não fez do Brasil um país autossuficiente na produção de combustíveis e outros derivados.

### **Setor de refino**

De acordo com a análise do Ipea, uma das atividades que continua com grandes

desafios é a de refino, apesar de a extração e a produção de petróleo serem bem maiores do que as necessidades do país. Isso porque, para o Ipea, esse segmento limita a produção de derivados, levando a economia à dependência da importação. “Essas questões demandam soluções de curto prazo, que mitiguem os impactos dos problemas existentes no setor e que impactam, sobremaneira, a sociedade brasileira”, apontou o documento.

A capacidade instalada de refino, atualmente no Brasil, é de 2,4 milhões de barris por dia, no entanto, o refino efetivo apresenta capacidade menor, levando em conta que as refinarias não produzem no máximo da capacidade nominal informada à ANP. A utilização efetiva, conforme o Ipea, foi de 76% em 2021 ou 1,8 milhão de barris por dia de óleo bruto processado na produção de derivados, incluindo petróleo de origem nacional e importado.

No ano passado, sua produção final girou em torno de 1,9 milhão de barris diários, considerando que o processo de refino adiciona aditivos, solventes e outros produtos, equivalentes a 0,1 milhão de barris por dia.

### **Dependência das importações**

Ainda como decorrência das deficiências no setor de petróleo e derivados do país, a falta de capacidade nacional na produção de gasolina e diesel se reflete no aumento da dependência das importações.

“A atual falta de capacidade de refino de uma maior quantidade de petróleo nacional pela Petrobras reflete as diversas falhas incorridas pela companhia na construção de quatro grandes refinarias, na década passada: Refinaria Abreu e Lima (Rnest), cujo conjunto de refino 2 não foi ainda completado; Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), que previa duas unidades de refino, que utilizariam petróleo pesado nacional e teve a construção paralisada em 2015; e as refinarias Premium I e Premium II, que seriam construídas no Maranhão e no Ceará para a produção de óleo diesel de alta qualidade, inclusive para exportação, e tiveram as obras encerradas pela Petrobras em 2015”, enumerou o Instituto.

Segundo o Ipea, “à época do encerramento da construção das duas refinarias, a Petrobras informou que as razões para o não prosseguimento estavam relacionadas à falta de empresas parceiras, para complementar os investimentos, e a projeções de baixa demanda de derivados nos mercados interno e externo”.

“As reformas realizadas pela Petrobras nas refinarias antigas e a construção das novas refinarias absorveram valores expressivos da estatal, que foram em grande parte perdidos. O Tribunal de Contas da União (TCU) identificou falhas de planejamento e de gestão da Petrobras na construção das refinarias. Após a descoberta de grandes desvios de recursos, por meio de superfaturamento das obras, foram paralisados o término da unidade de refino 2 da Rnest e a

implantação das três outras refinarias”.

### **Situação do pré-sal**

Embora a cadeia produtiva de petróleo e derivados ainda possua diversas limitações, por outro lado, há outras demandas por soluções de médio e longo prazos, que poderiam ser aceleradas, a exemplo do Projeto de Lei 3.178/2019, que modificou a Lei de Partilha (12.351/2010), dispondo sobre a exploração e a produção de petróleo em áreas do pré-sal e em áreas estratégicas. Na análise do Ipea, esse PL oferece uma oportunidade para aumentar a competição do país na exploração e produção de petróleo, especialmente no pré-sal.

As modificações propostas pelo projeto de lei visam, até então, permitir a aplicação do regime de concessão em blocos da área do pré-sal, se esse regime for o mais vantajoso para o Brasil; e revogar a atual preferência prévia concedida à Petrobras em relação à escolha dos blocos exploratórios, conforme seu interesse nas licitações de partilha da produção.

“Os objetivos das mudanças são atrair maior número de empresas nas licitações e proporcionar igualdade de condições competitivas entre todas as empresas participantes das licitações de áreas exploratórias no pré-sal”, destacou o documento.

### **Cronologia**

Conforme a cronologia traçada pelo Ipea, o regime de concessão de contratos de explorações de petróleo foi instituído pela chamada “Lei do Petróleo” (Lei 9.478/1997), que regulamentou a abertura do setor, efetivada em 1995 pela Emenda à Constituição nº 9.

Esse regime foi aplicado no primeiro leilão de áreas exploratórias, em 1999. Desse ano até 2021 foram feitas 16 rodadas de licitações de áreas sob concessão, sendo que, na segunda e na terceira rodadas, em 2000 e 2001, foram licitados blocos localizados na área do pré-sal, quando ainda não se conhecia o potencial petrolífero da área.

Em 2010, foram ainda aprovadas outras duas leis: nº 12.304/2010, que autorizou a criação da estatal Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) para, entre outras funções, comercializar a parte da produção de petróleo que as petroleiras pagam à União (parcela do excedente em óleo); e a segunda (Lei nº 12.276/2010), que autorizou a União a ceder à Petrobras os direitos de exploração de sete áreas do pré-sal, sob o contrato de “Cessão Onerosa”.

### **Políticas centralizadoras**

Na visão dos analistas do Ipea, as novas leis do pré-sal tornaram as políticas mais

centralizadoras, pois parte das decisões sobre as explorações e a produção de petróleo do país foram transferidas para órgãos do governo federal e a Petrobras.

“As leis de 2010 deram à Petrobras, como única operadora dos campos, o papel hegemônico nas decisões sobre as explorações e a produção de petróleo na nova e extensa fronteira petrolífera. Entre os campos recebidos pela Petrobras, no contrato de Cessão Onerosa, encontra-se o campo supergigante de Búzios (RJ), o maior campo em águas profundas do mundo”, detalhou o Ipea.

Para os analistas, um aspecto negativo do processo de formulação pelo governo federal e de votação das leis do pré-sal, de 2008 a 2010, seguido das discussões na votação da lei que redistribuiu os royalties para os Estados e municípios não produtores (Lei nº 12.734/2012, cuja entrada em vigor foi suspensa pelo Supremo Tribunal Federal (STF), foi a completa paralização das licitações no regime de concessão durante quatro anos (2009-2012).

“Da mesma forma, ocorreu longo atraso na primeira licitação no regime de partilha, somente realizada em 2013, sete anos após as primeiras descobertas no pré-sal. As demoras provocaram impactos duradouros sobre a produção brasileira de petróleo e sobre as empresas fornecedoras de serviços (perfurações, apoio a plataformas e a embarcações, entre outros serviços) e equipamentos para as explorações e a produção de petróleo, que tiveram a demanda fortemente diminuída durante vários anos.”

Conforme destacou o documento, no regime de partilha de produção vence a licitação de um determinado bloco exploratório a petroleira que oferecer, à União, a maior parcela de excedente em óleo do petróleo produzido. “O excedente em óleo (ou óleo-lucro) corresponde à parte da produção de petróleo ou gás resultante da diferença entre o volume total da produção e a soma do custo em óleo (os custos e investimentos da empresa exploradora nas fases de exploração, desenvolvimento da produção, produção e a desativação futura das instalações) e dos royalties recolhidos sobre a produção. Além do pagamento de uma parcela do excedente em óleo, a empresa vencedora recolhe à União um valor fixo em bônus de assinatura, definido antes do leilão”.

Na avaliação do Ipea, a decisão mais polêmica adotada na Lei de Partilha foi a que indicou a Petrobras como operadora única e obrigatória de todos os blocos contratados sob o regime, com participação mínima de 30% no capital do consórcio que arrematar o bloco exploratório. “Em todos os países que adotam o regime de partilha, em nenhum deles há exigência de que uma empresa, sob controle do Estado, assuma a operação do campo de petróleo.”

Revogada em 2016, essa obrigatoriedade significava que a estatal ou o consórcio de empresas, que vencesse uma licitação, deveria obrigatoriamente se associar em um consórcio com a Petrobras, que ficaria responsável pelo comando das atividades de exploração e produção.

“Enquanto perdurou o dispositivo legal, o ritmo das explorações e da realização de leilões ficou na dependência das disponibilidades de recursos financeiros e humanos da Petrobras para participar dos leilões”.

Embora tenha um longo caminho a percorrer, o pré-sal ainda pode ser visto como área atrativa, devido ao sucesso exploratório da Petrobras. “Nesse sentido, medidas que aumentem o interesse das empresas petroleiras em participar de licitações, como propõe o PL 3.178/2019, ao revogar o atual mecanismo anticompetitivo que privilegia a Petrobras nas licitações de áreas, e permite a adoção do regime mais simplificado de concessão no pré-sal, podem ter papel importante em atrair empresas para participar dos próximos leilões de áreas”. Clique [aqui](#) para ter acesso ao documento completo do Ipea – “O setor de petróleo no Brasil e os impactos do projeto de lei nº 3.178/2019 no pré-sal”.

*\* Com informações do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)*

**portosenavios**

## **Condição precária das rodovias dificulta escoamento da safra de grãos**

29 Junho 2022

*No Arco Norte, trechos em estado crítico comprometem a trafegabilidade, danificam veículos, encarecem o preço do frete e colocam vidas em risco*

Um levantamento elaborado pela Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) em parceria com as áreas de logística e transporte de suas associadas verificou as reais condições das principais rodovias do Arco Norte. Os dados mostram muitos pontos em condições precárias, tanto nas federais quanto nas estaduais.

O relatório, produzido a partir de inspeções mensais realizadas entre fevereiro e maio, contemplou eixos importantes para o escoamento de grãos: a BR-163, a BR-158 e o trecho da PA-287/TO-335 que liga o Pará até o pátio ferroviário de Palmeirante (TO).

Nas federais, foram identificados trajetos não asfaltados e inúmeros com asfalto esburacado, que degrada pneus, encarece a manutenção dos veículos e dificulta a trafegabilidade, aumentando o consumo de combustível e o tempo de viagem. Há, também, ausência de acostamento e terceira faixa em algumas partes que, somada à profundidade dos buracos, torna o trânsito perigoso, gerando riscos de acidentes que poderiam ser evitados com investimentos na pavimentação, sinalização e geometria das rodovias.

Na BR-158, por exemplo, em épocas de chuva são registrados atoleiros, como na localidade entre o entroncamento do “Luizinho” e Alto da Boa Vista. Ali, as enchentes já chegaram a mais de um metro. Trechos sem pavimentação, com muitos buracos e pedras pontiagudas, limitam as velocidades. É o que acontece entre Alô Brasil e Canabrava do Norte - o tempo médio de travessia é de sete horas para os veículos pesados e não permite velocidades acima de 20 km/h.

A BR-163 também apresenta inúmeros obstáculos. Alguns pontos com grande movimentação não possuem terceira faixa e acostamento, como entre Jangada e Posto Gil. Mesmo as pistas duplicadas já mostram sinais de necessidade de manutenção. São muitos buracos em curvas, no início dos morros e em locais de baixa visibilidade.

O economista-chefe da Abiove, Daniel Furlan Amaral, ressalta que o Arco Norte é fundamental para o escoamento da safra brasileira de forma a minimizar as distâncias até os portos e alerta: “Sem boas condições, o frete aumenta, a produtividade obtida até o embarque se perde, as empresas não conseguem se planejar e a competitividade é diluída. O resultado disso tudo é que o desenvolvimento regional fica aquém do potencial”.

Segundo dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), 73,0% das rodovias sob administração pública mostraram irregularidades, acarretando um acréscimo estimado de 35,2% nos custos operacionais. Ainda, 71,8% dessas estradas possuem o pavimento classificado como regular, ruim ou péssimo. Essas condições refletem diretamente no frete. Em média, quando um caminhão roda em uma via de qualidade regular, o valor aumenta em 41,0%. Em condições ruins 65,6%, e em péssimas condições o valor quase dobra, chegando a 91,5%.

Estimou-se, inclusive, um consumo desnecessário de 956 milhões de litros de diesel, em 2021, devido à má qualidade do pavimento. Dados da NTC&Logística informam que os custos de manutenção, seguros e pneus apresentaram variações de 6,54%, 22,06% e 17,06%, respectivamente, em relação a 2020.

**portosenavios**

## **Terminal de contêineres de Paranaguá bate recorde de movimentação, atingindo 108.635 TEUs em um único mês**

29 Junho 2022

*Carnes e congelados continuam encabeçando as exportações realizadas pelo terminal, que é líder nacional no segmento*

Prestes a encerrar o primeiro semestre do ano, a TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, anuncia mais um recorde de movimentação: somente em maio, o terminal movimentou 108.635 TEUs, superando a marca anterior de 104.497 TEUs, atingida em agosto de 2021. No último ano, a TCP movimentou mais de um milhão de TEUs e pretende aumentar este número até o final de 2022.

O segmento de carne de frango congelada continua sendo o principal produto de exportação do terminal, considerado líder mundial neste segmento, com aproximadamente 1.957 mil toneladas exportadas em 2021. Já no primeiro quadrimestre deste ano, a exportação do produto pela TCP teve um aumento de 8% com relação ao mesmo período do ano passado. “Para atender essa demanda, estamos ampliando a nossa área reefer em 43%. Ou seja, passará a contar com 5.178 tomadas para energização e armazenamento de contêineres”, acrescenta Thomas Lima, diretor comercial e institucional da TCP.

As cargas congeladas também foram responsáveis por um outro recorde alcançado no mês de maio no terminal: o maior número de contêineres refrigerados movimentados em uma única embarcação. O feito se deu no navio "Cap San Augustin", do armador Maersk, com 805 contêineres reefer movimentados no dia 20 de maio.

O trem é um diferencial da TCP que, atualmente, movimenta 23% de todos os contêineres de exportação pela ferrovia. No mês de maio, foram 16.972 TEUs no total, o maior volume da história já transportado por este modal. Parte desse acréscimo é resultado do sucesso obtido com o maior projeto de logística intermodal do mundo, dedicado a um único cliente na indústria do contêiner, realizado pelo terminal. “Com novos projetos implementados em parceria com grandes exportadores em 2021, a previsão é que o volume de contêineres movimentados na ferrovia dobre até 2025”, diz Lima.

**portosenavios**

## **Estudo do Pacto Global da ONU no Brasil revela que brasileiro pode contribuir com 16kg de plástico no mar por ano**

29 Junho 2022

*Pesquisa inédita, que será apresentada na Conferência dos Oceanos das Nações Unidas, mostra que 33% do plástico consumido pode chegar ao mar*

Um estudo inédito, encomendado pelo Blue Keepers, projeto ligado à Plataforma de Ação pela Água e Oceano do Pacto Global da ONU no Brasil, aponta que cada brasileiro pode ser responsável por poluir os mares com 16kg de plásticos por ano. São 3,44 milhões de toneladas desse material propensas ao escape para o ambiente no país, ou um terço do plástico produzido em todo o Brasil corre o risco de chegar ao oceano todos os anos.

A pesquisa inédita, feita entre julho de 2021 e abril de 2022, faz parte dos dois primeiros relatórios produzidos pelo Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo, e será apresentada em primeira mão na Conferência dos Oceanos das Nações Unidas, que contará com a presença de chefes de estado, organizações e setor privado para discutirem todos os assuntos ligados ao oceano — econômicos, sociais e ambientais.

“Estamos na Década dos Oceanos e o Brasil tem e deve ter cada vez mais protagonismo no tema. As empresas são parte do problema e devem ser parte da solução. Temos um longo caminho a seguir, mas o diagnóstico trazido pelo estudo conduzido pelo Blue Keepers e o Instituto Oceanográfico da USP mostra o que precisamos fazer imediatamente, que é criar soluções não somente em áreas costeiras do Brasil. E para já”, diz Carlo Pereira, CEO do Pacto Global da ONU no Brasil. “O Blue Keepers instrumentaliza, com base em ciência, as ações e as estratégias de prevenção do lixo no mar no Brasil. Entramos num novo estágio dessa discussão, que nos possibilita atuar de forma mais estratégica. Contamos com as empresas nesse trabalho, elas são fundamentais”.

O estudo Blue Keepers, que tem patrocínio da Braskem e da Ocean Pact, além de apoio técnico da USP, observou também que existe um alto risco desse estoque plástico chegar até o oceano por meio de rios. Esse nível de risco varia ao longo do território brasileiro, mas áreas como a Baía de Guanabara (RJ), rios Amazonas (Amazonas e Pará), São Francisco (entre Sergipe e Alagoas) e foz do Tocantins (Pará), e na Lagoa dos Patos (Porto Alegre), são especialmente preocupantes. Além disso, diversos municípios, mesmo no interior, têm alto risco de contribuir para o lixo plástico encontrado no oceano e, por isso, é necessário agir localmente nessa questão.

A metodologia desenvolvida é inédita e traz avanços sobre modelos globais usados em estudos anteriores. O Blue Keepers utilizou parâmetros socioeconômicos e geográficos que não haviam sido representados anteriormente, como a reciclagem informal e a presença de barragens no país. Portanto, a própria metodologia em si é um resultado importante para que outros países busquem diagnosticar suas poluições por plástico.

Realizado o diagnóstico Brasil, o projeto inicia ações locais começando no segundo semestre de 2022, priorizando 10 municípios. O Rio de Janeiro será a primeira cidade a ser assistida pelo Blue Keepers, que identifica de onde vêm os resíduos para criar soluções para prevenir o problema. O projeto atua como uma

ferramenta de planejamento e execução de ações diagnósticas e soluções por meio de parcerias entre os setores público e privado, em alinhamento com o Plano Nacional de Combate ao Lixo no Mar (PNCLM) e a recém-lançada Resolução da ONU Meio Ambiente pelo Fim da Poluição por Plásticos. As outras cidades prioritárias são Manaus (AM), Belém (PA), São Luís (MA), Fortaleza (CE), Natal (RN), João Pessoa (PB), Recife (PE), Maceió (AL), Aracaju (SE), Salvador (BA), Vitória (ES), São Paulo (SP), Baixada Santista (SP) e Porto Alegre (RS).

O Blue Keepers é uma iniciativa nacional que busca a efetiva mobilização de recursos e inovação tecnológica no combate à poluição do plástico em bacias hidrográficas e oceanos, com o envolvimento de empresas de todos os setores, diferentes níveis de governo e da sociedade civil na preservação do ecossistema. A iniciativa faz parte da Década dos Oceanos, criada pela ONU em 2020, que visa a conservação e uso sustentável dos oceanos, mares e recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável. Hoje, estima-se que 150 milhões de toneladas de plástico circulem no mar.

**portosenavios**

## **Suape sedia reunião de olho em novas cargas para o terminal de granéis sólidos**

29 Junho 2022

O Complexo Industrial Portuário de Suape sediou, na sexta-feira (17) reunião técnica de fomento a novos negócios em operações de movimentação de grãos. O encontro foi provocado pelo consórcio SUA Granéis, formado pelas empresas Agemar, Loxus e Marlog. O grupo tornou-se, em março deste ano, o novo arrendatário do Terminal de Granéis Sólidos de Suape (TGSS) e vai explorar o equipamento por um período de 25 anos.

O TGSS está localizado na retroárea do Cais 5, em um espaço de 72 mil metros quadrados, com investimentos da ordem de R\$ 59,8 milhões. O encontro teve o objetivo de avaliar a possibilidade de atração de novas cargas, como milho e soja, que seriam escoadas pelo atracadouro pernambucano.

O diretor-executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso, Edeon Vaz Ferreira, também consultor da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso (Aprosoja), apontou os caminhos para atração deste tipo de carga para Suape, em especial da região conhecida como 'Matopiba', que engloba áreas localizadas nos Estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia e é um dos focos principais do consórcio SUA Granéis.

A reunião foi comandada pelo secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Geraldo Julio, e pelo diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão. “Essa reunião abriu um leque de oportunidades para inaugurarmos um novo tempo. Suape passa por um momento de revocacionamento. Essa é uma década em que orientaremos a estratégia de crescimento e consolidação de Suape como porto e complexo industrial. Essa reunião cumpre um papel importante para identificarmos não só a viabilidade, mas um conjunto diferente de oportunidades para a operação desse tipo de carga no porto e para a viabilização da cadeia logística que vem junto a tudo isso. Com essa explanação, Edeon conseguiu abrir os nossos olhos para possibilidades que não estávamos vislumbrando, mas que agora ajudará a nortear o nosso trabalho daqui para frente”, pontuou o secretário Geraldo Julio.

Para o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão, o porto tem todas as condições estruturais e de logística para atrair essas novas cargas. “Hoje tivemos uma verdadeira aula sobre as oportunidades de negócios que podemos atrair para o nosso porto. Tenho conversado com muitos players que estão em vias de se instalar por aqui e que têm interesse no desenvolvimento de novos negócios e atração de novas cargas, como as que teremos no Terminal de Granéis Sólidos de Suape (TGSS). Acreditamos, também, que a nova Ferrovia do Sertão será fundamental para essa nova etapa de desenvolvimento do nosso porto”, disse.

**portosenavios**

## **Indústria propõe a presidencialistas redução de normas para licença ambiental**

29 Junho 2022

Apelidado de "mãe de todas as boiadas" pela bancada ambientalista do Congresso, o projeto de lei geral do licenciamento ambiental baseia uma das propostas da CNI (Confederação Nacional da Indústria) para os candidatos à Presidência da República.

O texto em tramitação no Senado dispensa a maior parte dos empreendimentos de licença, avaliação e vistoria.

A agenda se tornou uma das prioridades da indústria, que levará 21 propostas aos presidencialistas em um evento nesta quarta-feira (29) em Brasília.

"A ênfase que estamos dando ao licenciamento corre junto com a maturidade da temática, na qual a gente trabalha há 17 anos dentro do Congresso Nacional. Então, foi amplamente discutido e já começa a casar também com a urgência, a importância, o custo Brasil, com questões ambientais e outras variáveis para que

você possa botar na agenda do dia", afirmou à Folha Davi Bomtempo, gerente-executivo de sustentabilidade da CNI.

A agenda ambiental —que em 2010 aparecia apenas nas páginas finais do documento entregue pelo setor aos presidentiáveis— atualmente é tema de 2 das 21 propostas da CNI, trazendo as recomendações de regulamentação do mercado de carbono e de revisão do licenciamento ambiental.

O nível de alteração proposto para as normas ambientais também aumentou. Nas eleições de 2010, o setor apontava a necessidade de haver mais agilidade e eficiência para encurtar o tempo de emissão de licenças, pedia clareza entre funções de órgãos federais e estaduais e ainda o reconhecimento de empresas com diferenciais em políticas ambientais.

Nas eleições de 2014, a proposta da CNI dizia que "é importante que a União compatibilize minimamente algumas regras e procedimentos para evitar a competição ambiental nefasta entre estados e municípios".

Já em 2018, a CNI passou a pedir que a obtenção da licença não seja condicionada à obtenção de pareceres de outros órgãos que não o licenciador. O setor também já pedia a aprovação da lei geral do licenciamento com urgência.

Neste ano, a indústria traz uma proposta de 50 páginas sobre o licenciamento ambiental, incluindo um quadro que compara as recomendações da CNI às soluções do projeto de lei, revelando como as propostas implicam a simplificação dos processos.

A proposta "fortalecer as equipes das agências licenciadoras e das autoridades envolvidas" é alinhada, segundo o documento da CNI, ao trecho do projeto de lei que "garante o caráter não vinculante das manifestações das autoridades envolvidas, de modo a não obstar o andamento do processo administrativo".

Já a menção do setor à "avaliação dos impactos ambientais do empreendimento ou atividade de forma concentrada" se alinha ao trecho do projeto de lei que "simplifica procedimentos de licenciamento ambiental para determinados setores, a exemplo de empreendimentos lineares, agricultura e saneamento".

"No mundo real e não das narrativas, o que a CNI tem defendido nos últimos anos no Congresso Nacional, em conjunto com a Frente Parlamentar da Agropecuária, é o esvaziamento da avaliação de impactos ambientais, bem como a automatização inconsequente da maior parte dos processos via fast track [via rápida]", afirma a ex-presidente do Ibama e especialista sênior em políticas públicas do Observatório do Clima, Suely Araújo.

"Ignoram completamente o fato de que o Supremo Tribunal Federal já rechaçou tal possibilidade para empreendimentos com risco ambiental em julgamento recente", continua.

Questionado sobre o risco da redução das normas de licenciamento resultar em mais acidentes como os de barragens das mineradoras Vale e Samarco, em Minas Gerais, Bomtempo respondeu que outros instrumentos devem compor a solução ambiental. Ele cita como exemplo a regularização fundiária, o zoneamento ecológico-econômico, a avaliação ambiental estratégica e o pagamento por serviços ambientais.

"Mudar de modelo conceitual da política ambiental, com ênfase em processos indutivos, via estímulos e incentivos" é um dos itens da proposta da CNI para revisão do licenciamento ambiental.

"O que não dá para trabalhar hoje é com 7.000 atos normativos e federais. Muita gente fala em 25 mil nas três esferas. Já ouvi falar até de 50 mil atos normativos. Isso afugenta qualquer empresa, qualquer investidor que tenha o anseio de instalar uma planta aqui no Brasil", afirma Bomtempo.

Questionada sobre o número de normas ambientais, Araújo respondeu que os números citados pela CNI são "irreais".

"Normas contabilizadas como? Nunca demonstrarão como trabalham essa contabilidade criativa. Política ambiental tem componentes regulatórios fortes em qualquer país do mundo", diz Araújo.

A proposta da indústria também traz um capítulo sobre a economia de baixo carbono, apontando oportunidades para o setor em bioeconomia (que aproveita recursos da biodiversidade contribuindo para a conservação ambiental) e da economia circular (que reduz a demanda por matéria-prima e a geração de resíduos, a partir de reciclagem e redesenho de produtos).

A principal recomendação do capítulo é a regulamentação de um mercado de carbono. Com a definição de regras pelo governo federal, as empresas devem ter mais segurança jurídica para negociar os créditos de carbono —espécie de "licença para poluir", em que atores com altas emissões de gases-estufa podem adquirir créditos gerados por quem, em compensação, reduz a quantidade desses gases lançados na atmosfera.

"A indústria se posiciona do lado das soluções especialmente ao defender a consolidação de um mercado de carbono regulado, em contraposição à iniciativa do governo federal de avançar na regulação de mercados voluntários, de menor integridade climática", diz Gustavo Pinheiro, coordenador do portfólio de economia de baixo carbono do ICS (Instituto Clima e Sociedade).

"É sintoma de que a Indústria brasileira reconhece a agenda de sustentabilidade como fator de competitividade e se posiciona como parte da solução aos desafios impostos pela crise climática", avalia Pinheiro.

**portosenavios**

## **Brasil amplia domínio da América Latina nos embarques de commodities**

29 Junho 2022

Com peso decisivo do Brasil, a América Latina deverá reforçar sua posição de maior exportador global de commodities agrícolas nos próximos dez anos, apontam a Agência das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO) e a Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) em relatório sobre as perspectivas agrícolas 2022-2031 publicado nesta quarta-feira (29/6).

Até 2031, a América Latina poderá responder por 61% das exportações globais de soja, 59% de açúcar, 45% de carne de peixe, 43% de milho, 40% de carne bovina e óleos de peixe, 32% de carne de frango e 25% de etanol. Nesse período, a produção agrícola na região deverá crescer 14%.

Na última década, o superávit comercial da América Latina quase dobrou, e a participação da região nas exportações agrícolas globais cresceu para 17%. Agora, as duas organizações calculam que o superávit comercial latino-americano crescerá 28%, elevando para 18% sua fatia do comércio agrícola internacional.

Essa desaceleração reflete o desempenho do ritmo de embarques do Brasil, que representa mais da metade das exportações da região. O aumento das vendas externas brasileiras deve ficar abaixo dos 6% ao ano da última década, mas, ainda assim, ficará bem acima dos 2% ao ano esperados para o México e outros países da região.

As exportações líquidas da América do Norte deverão crescer 10% nos próximos dez anos, abaixo do ritmo da América Latina, por causa da expansão mais lenta da produção. Os embarques de milho e soja, que tiveram forte aumento na década passada, devem se estagnar nos próximos dez anos na América do Norte. Na próxima década, as exportações líquidas da Europa e da Ásia Central poderão quase dobrar, a depender dos desdobramentos da guerra entre Ucrânia e Rússia.

Importações

A China, que mais do que dobrou suas compras agrícolas nos últimos dez anos, continuará a ser o maior importador. Mas, até 2031, o ritmo de expansão das

importações de alguns produtos pode diminuir, na esteira de crescimento da população mais lento, da quase saturação no consumo de algumas commodities e do aumento da produção doméstica. Importadores como Paquistão, Irã e da Ásia menos desenvolvidas continuarão comprando muitos alimentos do exterior.

Globalmente, a demanda por commodities agrícolas (inclusive para usos não-alimentícios) deverá crescer 1,1% ao ano na próxima década, bem abaixo do crescimento médio da última década, de 2% ao ano. Isso ocorre principalmente com a desaceleração do crescimento da demanda na China (0,6% ao ano em comparação; na última década, ele foi de 2,3% ao ano) e outros emergentes, e na demanda global por biocombustíveis.

A maior parte da demanda adicional por alimentos continuará a vir de países de renda baixa e média. Já nos países de alta renda, o lento crescimento populacional e a saturação no consumo per capita de várias commodities limitarão o avanço da demanda. FAO e OCDE projetam que a população global será de 8,6 bilhões de pessoas em 2031. No ano passado, a população chegou a 7,8 bilhões.

Para a maioria das commodities, com exceção de laticínios, o aumento da demanda per capita durante os próximos dez anos será limitado. O aumento da população puxará a expansão da demanda adicional, que virá de regiões com alto crescimento populacional - África Subsaariana, Sul da Ásia, Oriente Próximo, e Norte da África.

Cereais e peixe  
Para cereais e peixe, a expansão da demanda global ocorrerá em ritmo que corresponderá a cerca de metade do ritmo da última década, enquanto, para vegetais, o aumento corresponderá a apenas um terço do crescimento dos últimos dez anos. O óleo vegetal foi o produto de crescimento mais rápido na última década - em parte, o aumento foi impulsionado por políticas de biocombustíveis. Para a próxima década, o crescimento da demanda será limitado pela estagnação do consumo de biodiesel nos Estados Unidos e na União Europeia, os dois principais mercados.

Nesse cenário, o comércio agrícola mundial deve continuar a aumentar durante a próxima década. No entanto, em linha com a expansão mais lenta na demanda e na produção, o avanço ocorrerá em ritmo significativamente menor do que nos últimos dez anos.

Além disso, as projeções da FAO e da OCDE levam em conta o impacto decrescente da liberalização comercial que impulsionou as exportações agrícolas nos últimos dez anos. As organizações notam que, hoje, os esforços para reduzir as tarifas multilaterais e as reformas para reduzir subsídios que distorcem o comércio estão paralisados.

O volume de comércio de algumas commodities, incluindo soja, milho e carne de porco, cresceu fortemente durante o último ano.

Durante a próxima década, a maior taxa de crescimento deverá ser a do arroz, que crescerá 2,5% ao ano, segundo FAO e OCDE. Várias commodities terão avanço inferior a 1% ao ano - entre elas soja, óleo vegetal, ovinos, carne de aves e pescado - ou mesmo queda, como no caso de biocombustíveis e carne suína.

**portosenavios**

## **União Europeia obtém acordo histórico para eliminar o motor a combustão até 2035**

29 Junho 2022

Os países da União Europeia (UE) endossaram um esforço para eliminar as emissões de carbono dos carros novos até 2035 e anunciaram o fim efetivo da era do motor a combustão interna.

Os ministros do Meio Ambiente chegaram a um acordo sobre a proposta depois que a Itália, sede da Ferrari NV e da Automobili Lamborghini SpA, desistiu das exigências de um atraso de cinco anos no plano da UE para que as montadoras limpem sua frota.

O ministro italiano da Transição Ecológica, Roberto Cingolani, disse a seus colegas na terça-feira (28) que estava "satisfeito" com um compromisso proposto pela Alemanha que poderia permitir o uso de combustíveis neutros em carbono após 2035.

O acordo define a posição de negociação dos Estados membros para novas negociações com o Parlamento da UE e a Comissão Europeia sobre a forma final do chamado pacote de redução de gases de efeito estufa, chamado Fit for 55, do bloco. Com os legisladores da UE já a favor de abandonar os combustíveis fósseis na indústria automobilística, é altamente provável que a maioria das empresas de automóveis tenha que mudar para a produção de modelos elétricos em pouco mais de uma década.

"Tenho plena confiança de que a indústria automobilística europeia pode administrar [a mudança]", disse Frans Timmermans, vice-presidente executivo da comissão dos ministros do Meio Ambiente, quando as negociações acaloradas estavam chegando ao fim, por volta das 2h da manhã desta quarta-feira (29), em Bruxelas, na Bélgica. "Nossos fabricantes de automóveis estão entre os líderes industriais da Europa e podem continuar sendo assim ao abraçarem essa mudança global."

Como parte do pacote, os governos também concordaram em fortalecer o Sistema de Comércio de Emissões da UE e reforçar seu mecanismo de controle de preços.

Eles também querem adiar em um ano um novo mercado de carbono para aquecimento e combustível para transporte rodoviário e criar um fundo climático para ajudar a mitigar os custos do novo programa de limite e comércio para os mais vulneráveis.

“Graças a este acordo, a Europa está se colocando em uma posição de liderança em termos de enfrentar os desafios climáticos e a tecnologia”, disse a ministra francesa de Transição de Energia, Agnes Pannier-Runacher. “Também estamos garantindo uma transição justa para cada estado membro, cada território e cada cidadão.”

Juntamente com outros quatro Estados membros, a Itália buscou uma redução de 90% nas emissões das montadoras até 2035, ano em que a Comissão Europeia tem como meta um corte total, bem como uma isenção mais longa para as pequenas montadoras. Ganhou algumas concessões de derrogação para fabricantes de nicho - como Lamborghini - que serão poupados de metas provisórias até o final de 2035, a partir de 2029 proposto pela comissão, segundo a França.

Em uma tentativa de permitir um compromisso, a Alemanha propôs uma adição não vinculativa à lei de emissões de carros que pede à comissão que proponha o registro de veículos movidos exclusivamente a combustíveis neutros em carbono após 2035.

Os ministros também concordaram em endossar os principais parâmetros de uma ampla reforma do mercado de carbono, conforme proposto pela comissão, incluindo uma redução de 61% das emissões no programa cap-and-trade até 2030 em relação aos níveis de 2005.

Eles querem fortalecer um mecanismo que evite picos excessivos de preços para conter a especulação e permitir a liberação de 75 milhões de licenças de carbono no mercado. Isso aconteceria se o preço médio do leilão das licenças em seis meses for superior a 2,5 vezes o preço médio dos dois anos anteriores.

O acordo também limita o tamanho do Fundo Social para o Clima a 59 bilhões de euros (US\$ 62 bilhões) dos 72 bilhões de euros propostos pela Comissão Europeia.

Problemas com o desmatamento  
Apesar do acordo sobre a emissão de carbono e o fim dos carros com motor a combustão ter sido louvado por todos da UE, as resoluções desta quarta-feira

também trouxeram questionamentos, em especial em relação a temas ligados ao desmatamento e ao rastreio da origem dos alimentos.

O novo texto permite que fazendas de gado possam ser identificadas com apenas um ponto de coordenada geográfica ao invés de um mapa da propriedade. Isso faz com que seja mais difícil de identificar os focos de desmatamentos nas áreas, e permite que produtores indiquem pontos sem desmatamento que podem não mostrar a realidade do local.

“Como na Amazônia a maior parte do desmatamento é feito para pastagem, a regulação abre brechas para parte do setor que mais desmata, já que com apenas um ponto de geolocalização não é possível saber se houve ou não desmate em uma área”, disse a ONG Observatório do Clima ao comentar sobre a decisão da UE.

A organização também criticou a eliminação do conceito de “degradação florestal” do texto da UE. Pela proposta, o Conselho Europeu considera como degradação apenas as atividades que causem “mudanças estruturais” numa floresta, como sua substituição por silvicultura. O Observatório do Clima alega que a medida facilita a vida de madeireiros e grileiros na Amazônia.

No texto da Comissão Europeia, a definição de floresta usada é a mesma Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO, na sigla em inglês). Segundo o MapBiomass, a adoção desta definição deixaria uma área equivalente a cinco França desprotegida nos biomas não-florestais da América do Sul, como o Cerrado e o Pantanal.

“Organizações do terceiro setor da Europa analisaram a proposta do Conselho e agora se preparam para o próximo round da discussão sobre o regulamento, no Parlamento Europeu. A ideia das ONGs é que os eurodeputados possam reverter os retrocessos inseridos pelos Estados-membros e fechar as brechas aos desmatadores que existiam no texto original da Comissão”, disse o Observatório do Clima ao final de sua nota criticando as resoluções da UE.

The logo consists of the lowercase letters 'g' and '1' in a bold, red, sans-serif font. The 'g' is positioned to the left of the '1', and they are both rendered in a vibrant red color.

## **Navios da Marinha serão abertos para visita pública no Porto de Vitória**

**Será obrigatório o uso de máscaras e distanciamento mínimo entre os visitantes, por conta da pandemia da Covid-19.**

29/06/2022 13h38

O Porto de Vitória terá visita pública e gratuita a navios da Marinha no sábado (2) e no domingo (3), das 14h às 17h.

Será obrigatório o uso de máscaras e distanciamento mínimo entre os visitantes, por conta da pandemia da Covid-19.

De acordo com a Marinha, a visita ocorre paralela a uma operação em que cerca de 1,7 mil militares estarão atuando na área marítima compreendida entre o Rio de Janeiro e Vitória.

Segundo a corporação, a operação é uma oportunidade de capacitação em que a força de fuzileiros prepara os efetivos para a projeção do mar à terra, avaliando e controlando exercícios e táticas navais e aeronavais.

## FOLHA DE S.PAULO

★ ★ ★

# Ministro embarca em nova viagem para apresentar concessões na Europa

**Marcelo Sampaio vai a Madri e Paris se reunir com empresas como Aena, Acciona e Vinci Airports**

29.jun.2022 às 19h41

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, embarca neste sábado (2) em mais uma rodada das viagens de apresentação do portfólio do programa de concessões.

O roteiro começa em Madri, onde o ministro se reúne com representantes de companhias como Aena, que administra os aeroportos de Maceió, Recife e outros, Acciona, que atua no metrô paulista, e a Comsa Corporación, que trabalha em operações ferroviárias.

Na França, entre os dias 4 e 9, tem reuniões em Paris com grupos como a multinacional Egis e a Vinci Airports, que opera o aeroporto de Salvador (BA), entre outros.

Também está previsto um encontro com executivos da Maersk.

Além de assessores, a comitiva do ministro leva o secretário de Fomento, Planejamento e Parcerias, Rafael Furtado, o chefe da assessoria especial de Assuntos Institucionais, Helder Gonzales e o diretor do Departamento de Estruturação e Articulação de Parcerias, Rui Gomes da Silva Júnior.

Até o fim do ano, o planejamento abrange os leilões de 38 ativos. O próximo, marcado para 18 de agosto, é a concessão de 15 aeroportos da rodada que inclui Congonhas (SP).



## Plano Safra 2022/2023: valor destinado ao crédito rural será de R\$ 340,8 bilhões, alta de 36%

O maior incremento, porém, virá dos empréstimos oferecidos com taxa de juros de mercado, sem subsídios do governo

29 de junho de 2022 | 21h33

O governo federal vai oferecer R\$ 340,88 bilhões em crédito rural durante a próxima safra agrícola, que começa oficialmente na sexta-feira, 1.º de julho. O valor, anunciado nesta quarta-feira, 29, no lançamento do **Plano Safra 2022/23**, é 36% superior aos R\$ 251,2 bilhões da safra anterior, que termina amanhã.

O maior incremento virá da oferta de **crédito** com taxas de juros de mercado – isto é, a modalidade mais cara para os produtores rurais –, que deve chegar a R\$ 145,18 bilhões, uma alta de 69% em relação à safra anterior.

Já o crédito rural com juros controlados (com e sem equalização), será de R\$ 195,7 bilhões, 18% a mais do que na safra 2021/22. Desse montante, R\$ 115,8 bilhões terão taxas de juros equalizadas pelo **Tesouro Nacional**, valor 31% maior.

O ministro da **Agricultura, Marcos Montes**, disse que o Plano Safra busca atender a diversos segmentos do agro, "atento à responsabilidade fiscal". "Lançamos o Plano Safra com taxas de juros inferiores à **Selic**, com prioridade aos pequenos produtores, armazenamento e créditos sustentáveis", disse.

Montes também chamou atenção sobre a relevância do País para a segurança alimentar, uma "preocupação mundial". "A safra 2022/23 é uma entrega condizente com o papel desempenhado pelo agro no País. Com o Plano Safra, poderemos cumprir a meta de produzir 300 milhões de toneladas de grãos e, assim, o **Brasil** será capaz de atender à demanda do mundo", afirmou.

Para o presidente em exercício da Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil), José Sismeiro, o Plano Safra "surpreendeu positivamente". "Tivemos um aumento de recursos. Estamos com as linhas com juros

condizentes", disse. Segundo Sismeiro, apenas a taxa de juros para cooperativas e grandes produtores ficou acima do esperado pelo setor.

"A única coisa que achamos que veio um pouco salgado é o juro para as cooperativas e demais produtores, esses 12%. Esperávamos 9,5% a 10%, no máximo", disse. "Sabemos que é um ano difícil, porque estamos vindo dessa pandemia que sangrou muito os cofres do governo. Mas o produtor brasileiro é muito dinâmico, e, apesar de o plano ter surpreendido em recursos, a agricultura do Brasil cresce todo ano e precisa de cada vez mais recursos."

Na avaliação do presidente da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), Márcio Lopes de Freitas, o Plano Safra 2022/23 está "muito melhor" do que o esperado. "Este Plano Safra, que estará à disposição dos produtores rurais brasileiros, contribuirá para permitir que tenhamos um ciclo muito fértil para a nossa agropecuária. O plano está muito melhor do que o esperado", disse Freitas, durante a cerimônia de lançamento do plano.

### **Como será o Plano Safra 2022/2023**

Do total de recursos, R\$ 246,28 bilhões (72%) serão destinados ao custeio e comercialização, alta de 39% em relação ao ano anterior. Outros R\$ 94,6 bilhões serão para investimentos (+29%).

Na definição das taxas de juros a serem cobradas dos produtores, o governo deu prioridade aos beneficiários do **Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf)** e Programa Nacional de Apoio ao Médio Produtor Rural (Pronamp), como já vinham sinalizando membros do Executivo. Para o Pronaf, serão destinados R\$ 53,61 bilhões; As taxas de juros serão de 5% ao ano (para produção de alimentos e produtos da sociobiodiversidade) e de 6% ao ano para os demais produtos, ante taxas de 3% e 4,5% ao ano no ciclo 2021/22. Para o Pronamp, o montante será de R\$ 43,75 bilhões, com juros de 8% ao ano - ante taxas de 5,5% e 6,5% ao ano no ciclo prévio.

Para os demais produtores e cooperativas, o total ofertado chegará a R\$ 243,4 bilhões, com taxas de 12% ao ano – ante taxas de 7,5% a 8,5% em 2021/22. Nesta safra, produtores rurais poderão optar pela contratação de financiamentos para investimentos a taxas de juros pós-fixadas.

### **Depósitos à vista**

Outra medida a ser adotada pelo governo para aumentar a oferta de recursos aos pequenos e médios produtores é elevar os percentuais dos depósitos à vista alocados para esse público. Do dinheiro referente aos 25% de depósitos à vista que devem ir para crédito rural, a parcela destinada ao Pronaf passará de 22% para 25%, e para o Pronamp, de 28% para 35%.

Atendendo a uma demanda do setor financeiro, o governo também elevou de 50% para 70% o percentual das captações por Letras de Crédito do Agronegócio (LCA) que poderão ser destinadas à concessão de crédito por meio de títulos do agro, como CPR, CDCA e CRAs.

## **Investimentos**

Entre as linhas de crédito voltadas a investimentos de longo prazo no setor, o governo deu prioridade, como previsto, a programas relacionados à sustentabilidade na atividade agropecuária, inovação e armazenagem.

Para o programa ABC, que financia a recuperação de áreas e de pastagens degradadas, implantação de sistemas de integração lavoura-pecuária-florestas (ILPF) e adoção de práticas conservacionistas, serão destinados R\$ 6,19 bilhões, 23,8% acima dos R\$ 5 bilhões anunciados para a temporada 2021/22.

As taxas de juros serão de 7% ao ano para ações de recomposição de Reserva Legal e Áreas de Proteção Permanente e de 8,5% para as demais. Na safra atual, as taxas eram de 5,5% e 7% ao ano. Haverá, ainda, no novo Plano Safra, financiamento para remineralizadores de solo (pó de rocha), a fim de reduzir a dependência dos fertilizantes importados.

Com relação ao programa Proirriga, de financiamento de sistemas de irrigação, o governo ofertará R\$ 1,95 bilhão, aumento de 44%, o maior incremento entre os programas de investimento.

Ao Inovagro, focado em inovação tecnológica, serão destinados R\$ 3,51 bilhões, 35% acima dos R\$ 2,6 bilhões anunciados no ciclo anterior. A taxa de **juros** será de 10,5% ao ano, ante 7% ao ano antes.

Para o Programa de Construção e Ampliação de Armazéns (PCA), o governo prevê R\$ 5,13 bilhões na safra 2022/23, 24,5% acima dos R\$ 4,12 bilhões anunciados na safra 2021/22. As taxas serão de 7% ao ano para projetos com capacidade de até 6 mil toneladas e de 8,5 % ao ano para os demais investimentos. O prazo de reembolso é de até 12 anos, com carência de até 3 anos. O governo também determinou limite de financiamento de R\$ 50 milhões para investimentos relativos à armazenagem de grãos. Para armazenamento dos demais itens, o limite continua sendo de R\$ 25 milhões.