CLIPPING

ASSCOM

ESPECIAL

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

Data: 2022-07-01

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

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

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

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

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

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

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

Docas do Rio recebe prêmio do Ministério da Infraestrutura por avanço no índice de gestão

1 DE JULHO DE 2022

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), administradora dos Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, recebeu o "Prêmio Portos + Brasil" do Ministério da Infraestrutura (MInfra) pela terceira colocação na categoria "Avanço do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP)". A cerimônia que marcou a terceira edição da premiação, em reconhecimento à excelência de todo o setor portuário, aconteceu na noite de quinta-feira (23), no Clube Naval, em Brasília.

A categoria Avanço IGAP foi novidade no evento deste ano e avaliou os desempenhos no IGAP, que considera indicadores financeiros, contábeis, de transparência administrativa, estrutura organizacional, regularidade tributária e trabalhista, manutenção dos acessos aquaviários, entre outros. O primeiro lugar da categoria foi para a Sociedade Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH-RO) e a segunda posição ficou com a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern).

O diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, e o diretor de Negócios e Sustentabilidade, Jean Paulo Castro e Silva, prestigiaram a solenidade ao lado de representantes do Governo Federal e gestores dos portos públicos e de terminais privados de todo o país. "A premiação reconhece o alto nível técnico na gestão da Docas do Rio, cada vez mais alinhada às melhores práticas, e o trabalho incansável dos empregados da companhia, dos arrendatários e demais parceiros da comunidade portuária do Rio de Janeiro, comprometidos com a excelência dos serviços prestados em nossos portos. Parabéns a todos os envolvidos pela conquista", declarou o presidente Laranjeira.

O "Prêmio Portos + Brasil" é uma iniciativa da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA/MInfra), que criou a premiação como forma de avaliar o setor portuário e estimular a busca permanente de excelência na gestão dos portos públicos e terminais privados do Brasil. Além do Avanço no Igap, na edição deste ano, também foram contempladas as seguintes categorias: Execução de Investimentos Planejados; Variação do Lucro Operacional (margem Ebitda);

Ranking do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (Igap); Crescimento da Movimentação Portos Públicos; Crescimento da Movimentação Granel Sólido Agrícola; Crescimento da Movimentação Granel Sólido Mineral; Crescimento da Movimentação Granel Líquido; e Crescimento da Movimentação Container.

Continuidade de projetos nos próximos anos é essencial para impulsionar o desenvolvimento do Brasil

Governo Federal deve fechar 2022 com R$ 200 bilhões em investimentos privados no setor de infraestrutura de transportes

01/07/2022 12h21

Desenvolver projetos que fomentem a integração regional e manter o diálogo constante para atrair investimentos privados para o setor de infraestrutura de transportes brasileiro continuarão como diretrizes do Governo Federal para os próximos anos. Com 280 obras públicas concluídas em todos os modais desde 2019 – 43 no primeiro semestre de 2022 – e quase 5 mil quilômetros de rodovias federais renovadas, o país avança na modernização e na conectividade entre as regiões.

Para o segundo semestre, estão previstas concessões de 38 ativos e a renovação antecipada de um, totalizando mais R$ 100 bilhões em investimentos. Com isso, o Governo Federal pretende fechar o 2022 com R$ 200 bilhões contratados com o setor privado. Alcançar essa meta será possível graças ao programa robusto construído pela gestão nos últimos três anos e meio, que tem transformado o país em um ambiente de negócios atrativo.

Hoje, o Brasil apresenta um excelente portfólio de projetos; modelagem sofisticada; mitigação de riscos: outorga variável e resolução de conflitos por arbitragem; tradição de respeito aos contratos; segurança jurídica; e alta taxa de retorno aos investidores. “Nas conversas constantes que temos com investidores e operadores de infraestrutura, notamos um grande interesse no nosso portfólio e um grande respeito pelo trabalho do Governo Federal nestes três anos e meio”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Projetos

Para este ano, estão previstos destaques como a sétima rodada de leilões de aviação, com Congonhas (SP) e outros 14 terminais aéreos, que será concedida

em 18 de agosto e tem projeção de investimentos de R$ 7,3 bilhões. Os aeroportos foram divididos em três blocos modelados visando atrair novo perfil de investidores, melhorar a competição entre aeroportos e promover o desenvolvimento da infraestrutura desses terminais. Com a sétima rodada, o Brasil deve atingir neste ano a marca de 49 terminais aéreos concedidos à iniciativa privada.

A carteira de empreendimentos portuários também será incrementada com 17 novos arrendamentos de terminais, além da desestatização do Porto de Santos (SP), o maior da América Latina, que atrai a atenção dos investidores. Somada às concessões dos portos de São Sebastião (SP) e Itajaí (SC), os projetos têm mais de R$ 21,5 bilhões de investimentos. Todos seguirão o modelo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), primeira do tipo feita no país.

Dois lotes do bloco de Rodovias Integradas do Paraná também estão previstos para ir a leilão em 2022, garantindo cerca de R$ 15 milhões em recursos, assim como a concessão da BR-381/262/MG/ES, com R$ 5,7 bilhões. Os editais dos outros quatro lotes paranaenses, assim como o dos projetos rodoviários das BR-040/495/MG/RJ e BR-040/MG, devem ser lançados até 2023. No total, o pipeline rodoviário para os próximos anos projeta mais de 15,6 mil quilômetros de rodovias federais concedidas.

No modal ferroviário, está prevista a assinatura do termo aditivo para a renovação antecipada de contrato com a MRS Logística. A operadora continuará responsável por mais de 1,6 mil quilômetros de trilhos na região Sudeste por mais 30 anos. Já o programa Pro Trilhos tem 80 pedidos de autorizações ferroviárias, que resultarão em mais de 20 mil novos quilômetros de trilhos férreos e R$ 244,6 bilhões em investimentos.

Para 2023, a 8ª rodada de concessões aeroportuárias atrai a atenção dos investidores. Trata-se do leilão conjunto dos aeroportos do Rio de Janeiro (RJ): Santos Dumont, atualmente administrado pela Infraero e retirado da 7ª rodada, e Galeão, cujo concessionário pediu em fevereiro a devolução do ativo à União, permitindo ao MInfra iniciar as tratativas para o processo de relicitação. Somente no Santos Dumont são esperados R$ 1,3 bilhão em investimentos privados durante a duração do contrato.

No setor portuário, está previsto o edital e o leilão de desestatização da Companhia Docas da Bahia (Codeba) e a concessão dos portos de Salvador, Ilhéus e Aratu-Candeias, processo que foi iniciado neste ano. Os três portos movimentaram, nos primeiros meses de 2022, quase 3 milhões de toneladas de diversos produtos, entre cargas conteinerizadas, combustíveis e produtos químicos, madeira, carvão vegetal, cacau e derivados.

Parcerias

O interesse de companhias estrangeiras em investir no Brasil pode ser percebido pela presença de fundos de investimentos e operadores internacionais nas agendas de roadshows e em consultas realizadas ao Governo Federal em todos os modos de transporte. Em maio passado, a delegação brasileira apresentou nos Estados Unidos da América o maior programa de concessões do mundo a investidores globais com mais de US$ 2 trilhões em ativos sob gestão. Em julho, a equipe segue para uma rodada de negócios na Europa, com operadores, investidores e representantes de instituições bancárias interessados em conhecer mais sobre os projetos do Brasil.

A agenda ESG [sigla em inglês para ambiental, social e governança] também vem sendo consolidada como uma das principais diretrizes dos projetos do MInfra. Nesse sentido, o Governo Federal tem buscado o aperfeiçoamento na inclusão de critérios que conciliam infraestrutura e sustentabilidade para qualificação de projetos sustentáveis, em consonância com os movimentos de Finanças Verdes.

A pasta tem incentivado operadores a adotarem práticas sustentáveis como forma de equilibrar os impactos ambientais. Projetos rodoviários, por exemplo, têm como uma das exigências a neutralização da emissão de carbono. Além disso, os concessionários são obrigados a monitorar processos erosivos, plantio compensatório, tratamento adequado das comunidades afetadas e compensações, entre outras medidas.

gov.br

Obras em aeroporto estratégico para a Matopiba avançam e atingem quase 50% de execução

Aeroporto de Bom Jesus, no Piauí, recebeu R$ 28 milhões em investimentos para a melhoria e ampliação de sua infraestrutura

01/07/2022 12h09

As obras do Aeroporto de Bom Jesus Gurguéia, localizado no município de Bom Jesus, no Piauí, atingiram quase 50% de execução. Em visita técnica realizada nesta semana, comitiva da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Infraestrutura (MInfra) verificou o avanço dos trabalhos. O contrato segue o cronograma planejado e a previsão de conclusão das obras é dezembro de 2022.

Entre as melhorias previstas estão a reconstrução e a ampliação da pista de pouso e decolagem, que passará a ter 1.200 por 30 metros. O aeroporto contará com novo pátio de aeronaves e taxiway; terá implantados cerca operacional e sistema

de drenagem. Também será feito um estacionamento para veículos. O projeto contempla ainda a instalação de equipamentos de navegação aérea, que vão permitir operações visual diurna e noturna de aeronaves.

Os projetos do novo terminal de passageiros encontram-se em fase final de revisão e atualização dos orçamentos pelo estado, com previsão de licitação nos próximos meses. Todas as obras estão estimadas em mais de R$ 28 milhões, dos quais R$ 21,6 milhões são recursos federais (77% do total previsto). Os outros R$ 6,4 milhões serão aportados pelo governo estadual, que conduz a gestão e fiscalização das obras.

Matopiba

Para o Governo Federal, as intervenções no aeródromo são investimento estratégico, dado seu potencial de impulsionar o desenvolvimento da Matopiba, região majoritariamente de cerrado composta pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. O município de Bom Jesus, a 635 quilômetros da capital piauiense, Teresina, destaca-se como referência nacional na produção agrícola.

gov.br

Secretário apresenta Pnatrans na ONU e destaca compromisso do Brasil com a segurança viária

Frederico Carneiro representou o Governo Federal na reunião de alto nível da entidade para discutir estratégias relacionadas à redução e conscientização no trânsito

30/06/2022 17h31

Criado pelo Governo Federal para aumentar a conscientização da responsabilidade coletiva, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) foi apresentado nesta quinta-feira (30) como uma importante ação para aumentar a segurança viária. A experiência foi levada pelo secretário nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura, Frederico Carneiro, durante da Reunião de Alto Nível sobre Aprimoramento da Segurança Viária Global, promovida pela Organização das Nações Unidas (ONU), em Nova Iorque.

Representantes de diversos países discutiram estratégias e ações a serem tomadas em prol da segurança viária no mundo. Na busca por reduzir o número de mortos e de pessoas com lesões em decorrência de acidentes de trânsito, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) atua com políticas públicas voltadas à promoção do tema no Brasil. Em sua participação, o secretário ressaltou os esforços globais

na promoção da segurança viária e da mobilidade sustentável, além de reconhecer a importância desse tema na agenda global desta década.

Compromissos

Desenvolvido pelo MInfra, o Pnatrans foi desenvolvido com forte participação social e está estruturado em seis pilares: gestão de segurança no trânsito; vias seguras; segurança veicular; educação para o trânsito; atendimento às vítimas e Aplicação da Lei. Além disso, o plano está alinhado ao plano global e aos objetivos de desenvolvimento sustentável. "O Brasil reafirma o compromisso de reduzir pela metade o número de mortes e feridos graves em nossas estradas até 2030, implementando medidas efetivas, que são abordadas em nosso Pnatrans", disse Carneiro.

Para o secretário nacional, existem “enormes desafios pela frente”, considerando o tamanho continental do Brasil, com nuances regionais e locais. No entanto, Carneiro acredita que, com o engajamento nacional e internacional, cerca de 86 mil vidas serão salvas até o final da década. “Para atingir esse objetivo, precisamos de comprometimento, dedicação e parceria”, completou.

gov.br

Com 280 obras públicas entregues desde 2019, país avança na transformação da infraestrutura de transportes

Concessões chegam a 84 ativos e quase R$ 100 bilhões em investimentos privados contratados. No primeiro semestre de 2022, foram 43 empreendimentos entregues e R$ 2,3 bilhões executados

30/06/2022 16h26

Um país com mais conectividade, integração regional e segurança viária, que caminha para equilibrar a matriz nacional de transportes de forma sustentável. Os resultados da transformação pela qual passa o setor de infraestrutura de transportes do Brasil foram concretizados nos últimos três anos e meio, diante do acumulado de 280 obras públicas concluídas pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra). O balanço de entregas da gestão foi apresentado nesta quinta-feira (30) pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Somente no primeiro semestre de 2022, 43 empreendimentos foram entregues – sendo 34 no modal rodoviário, seis no aeroportuário, dois no hidroviário e um no

ferroviário. No total, 630,3 quilômetros de rodovias foram duplicadas, pavimentadas e restauradas. As intervenções realizadas incluem ainda renovação e ampliação de aeródromos, obras de manutenção e contenção fluvial em hidrovias e uma concessão ferroviária. O conjunto de melhorias executadas neste ano somam R$ 2,3 bilhões em investimentos públicos e privados.

Desde 2019, foram 4,7 mil quilômetros de rodovias federais renovadas, permitindo maior fluidez no tráfego e melhorando a qualidade de vida da população. Além disso, cerca de R$ 1,1 bilhão foi investido em aviação regional, aumentando a conectividade e o desenvolvimento do país, sobretudo nos municípios em que havia demanda reprimida no segmento aeroportuário.

Assista vídeo com os principais dados.

Pelo país

Intervenções em todos os modais beneficiaram as cinco regiões brasileiras ao longo desse período. No Norte, por exemplo, a Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Cai n'Água, em Rondônia, facilitou o escoamento de cargas e o transporte hidroviário de passageiros entre as cidades de Porto Velho (RO) e Manaus (AM) pelo Rio Madeira; no Centro-Oeste, a Ferrovia Norte Sul (FNS) ganhou um terminal ferroviário em Rio Verde (GO) e teve o primeiro trecho da Malha Central entrando em operação para atender Goiás e Mato Grosso.

No Nordeste, as obras de dragagem no Porto do Recife (PE) permitem que navios com maior capacidade de transporte de cargas possam circular na região, incrementando a movimentação em 25%. No Sul, a reforma e ampliação do Aeroporto Regional de Maringá (PR) adequou a capacidade do aeródromo para a demanda crescente de passageiros, que deve superar 750 mil ao ano. Já no Sudeste, as novas passagens inferiores e a recuperação do Arco Metropolitano (BR-493/RJ), atenderão cerca de 3,7 milhões de habitantes da Baixada Fluminense (RJ).

Para o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, as entregas reforçam o compromisso da gestão com os brasileiros das cinco regiões, e com a urgência de modernizar o setor de infraestrutura e equilibrar a matriz nacional de transportes, fazendo com que o Brasil cresça de forma eficiente e sustentável. "São obras estruturantes, fundamentais para integrar um país continental, trazendo mais conectividade e segurança, facilitando a movimentação de cargas, impulsionando a economia e transformando a vida da população", avaliou Sampaio, ao apresentar o balanço do semestre.

Acesse a íntegra da apresentação do ministro.

Concessões

Alinhado à necessidade de aproximar o capital privado dos projetos públicos e, dessa forma, impulsionar o desenvolvimento do país, o Ministério da Infraestrutura trabalha para garantir as melhores modelagens e a segurança jurídica do maior programa de concessões do mundo. Desde o início da gestão foram leiloados 84 ativos e contratados mais de R$ 99,4 bilhões, que devem gerar cerca de 1,5 milhão de empregos no decorrer dos contratos. Neste semestre, foram cinco leilões, que garantiram R$ 12,5 bilhões em investimentos e R$ 161 milhões em outorgas.

Como a primeira desestatização portuária do Brasil. O leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) assegurou R$ 335 milhões em investimentos privados para o setor. O processo foi um dos destaques de 2022 e servirá de modelo para as concessões dos portos de Santos (SP), São Sebastião (SP) e Itajaí (SC), previstas para serem realizadas até o fim do ano.

No setor rodoviário, a Rio-Valadares (BR-116/493/465/RJ/MG), que liga a capital do Rio de Janeiro ao município mineiro de Governador Valadares, foi concedida à iniciativa privada. Nos próximos 30 anos, serão investidos R$ 11,3 bilhões nos 726,9 quilômetros de extensão do sistema rodoviário. Ainda neste semestre, teve início a operação da maior concessão rodoviária da história, a das rodovias Presidente Dutra e Rio-Santos, que garantirá R$ 14,8 bilhões em investimentos privados ao longo das três décadas de duração do contrato.

No acumulado da gestão, 34 aeroportos foram arrematados em leilões bem-sucedidos e receberão mais de R$ 10 bilhões em investimentos privados nos próximos anos. Seguindo o mesmo modelo, a sétima rodada de leilões aeroportuários, marcada para 18 de agosto, deverá injetar mais R$ 7,3 bilhões em recursos na modernização de mais 15 terminais aéreos.

“Quando olhamos nosso horizonte temporal, atingimos uma meta relevante, com muita dedicação do lado público e com o reconhecimento, a confiança e a segurança do setor privado sobre o que temos feito para chegar neste resultado”, destacou o secretário-executivo do MInfra, Bruno Eustáquio.

Projetos com modelagem sofisticada e uma grande variedade de ativos despertam e continuam sob o olhar de grandes investidores globais, como ocorreu em maio, quando delegação do MInfra apresentou o portfólio de ativos de infraestrutura brasileiro a investidores durante roadshow em Nova Iorque (EUA). O mesmo vai ocorrer em breve, em rodada de negócios na Europa. Para 2022, estão previstas concessões de 38 ativos e a renovação antecipada de um, totalizando mais R$ 100 bilhões em investimentos.

Menos burocracia

O entendimento do governo brasileiro de que infraestrutura é questão de Estado e deve ser conduzida com total prioridade também permitiu avanços regulatórios. O país deu um passo importante com a aprovação do BR do Mar, de incentivo à cabotagem, e com a criação do Programa de Autorizações Ferroviárias, Pro Trilhos, que conta com 27 contratos já assinados para abertura de ferrovias privadas pelo país. Esses empreendimentos devem agregar cerca de 10 mil novos trilhos à malha ferroviária nacional, em 15 unidades da Federação. A projeção de investimentos nos trechos autorizados é de R$ 133,2 bilhões.

Em junho deste ano, foi sancionada a Lei do Voo Simples, que atualiza normas que disciplinam a aviação brasileira e estavam defasadas, de forma a dar mais eficiência, garantir desenvolvimento e reduzir custos do setor aéreo. Marco legal sancionado em janeiro, a regulamentação do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (Triip), estabelece novas regras para a exploração da forma de locomoção e garante mais segurança aos usuários. Com a norma, operadores precisam ter inscrição estadual e está vedada a venda de bilhetes no caso de serviço de transporte não regular.

Outro destaque do semestre que trará benefícios para a máquina pública é a fusão das estatais Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e a Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias, para a criação da Infra/SA, autorizada em maio deste ano. Com a medida, a previsão é que sejam economizados R$ 90 milhões em custos operacionais por ano.

Trânsito

Parte da transformação digital do Governo Federal, o novo modelo da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) foi lançado em junho deste ano, como forma de garantir mais segurança aos motoristas habilitados no Brasil. Mais moderna e com um novo visual, em versão impressa e eletrônica, a nova CNH incorpora código MRZ, o que facilita a identificação por países signatários da Convenção de Viena.

Em maio, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), regulamentou o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), previsto na nova lei de trânsito. O cadastro conterá a relação dos condutores que não cometeram infração de trânsito nos últimos 12 meses, podendo ter a boa conduta premiada com benefícios como a possibilidade de descontos e isenção de taxas, condições diferenciadas para locação de veículos, contratação de seguros, tarifas de pedágio e estacionamento. O texto foi assinado durante a abertura do Maio Amarelo – mês dedicado a ações que busquem tornar o trânsito mais seguro.

Até o momento, 17 unidades da Federação já aderiram ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), iniciativa desenvolvida pelo MInfra para reduzir à metade o número de vítimas até 2030. O plano traz cerca de 160 ações para transformar o trânsito no país. As medidas seguem as diretrizes

das modificações feitas no Código de Trânsito Brasileiro em 2021, como forma de reduzir a burocracia e simplificar processos, beneficiando o bom condutor e penalizando o mau condutor, contribuindo, dessa forma, com a redução da violência no trânsito.

Tecnologia

Um dos principais instrumentos de transformação digital no setor de infraestrutura de transportes, o Programa de Modernização de Rodovias Federais, instituído em 2021, contribuiu para maior segurança e eficiência logística pelos investimentos realizados em novas sinalizações e monitoramento das vias, na conectividade (wi-fi e cobertura de celular nas rodovias), implantação do free flow, além do incentivo para uso da TAG dos pedágios e técnicas sustentáveis para melhorar a qualidade do meio ambiente.

Outra ferramenta importante neste sentido, também lançada no ano passado, é o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), que reúne aproximadamente 90 documentos obrigatórios em uma única plataforma tecnológica, simplificando e reduzindo a burocracia para os caminhoneiros nas operações de transporte de carga.

Inovação para o setor aéreo, o Embarque + Seguro, dispositivo facial biométrico 100% digital para passageiros e tripulantes, será implantado de forma definitiva na ponte aérea entre os aeroportos de Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ) a partir de agosto. A tecnologia que dispensa a apresentação de documentos de identificação no momento de acesso à sala de embarque e aeronaves foi testada por mais de 6,2 mil passageiros em sete aeroportos do país.

Integridade

Ação pioneira no âmbito do Executivo Federal para estimular boas práticas de governança, o Radar Anticorrupção completou três anos em maio. Criada em 2019, a Subsecretaria de Conformidade e Integridade do MInfra – responsável pelo Radar – tratou de mais de 2 mil processos, fez 1.460 análises de integridade, 14 visitas de supervisão em órgãos vinculados e encaminhou mais de mil denúncias aos órgãos de controle.

Ainda no âmbito do programa há o Selo Infra+ Integridade, premiação anual que fomenta a implantação de ações de integridade no âmbito de empresas que possuam contratos de infraestrutura e de transporte terrestre com a Administração Pública. Em 2021, o Selo premiou três empresas de um total de 19 inscritas: para a edição 2022, já foram registradas 15 inscrições de interessados em obter a certificação de boas práticas.

Ministério da Infraestrutura realiza balanço de entregas 1º semestre - 2022 na ANTT

Evento ocorreu no auditório Eliseu Resende, na sede da Agência em Brasília – DF

30/06/2022 22h16

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) recebeu, na manhã desta quinta-feira (30/6), o evento de apresentação do balanço das entregas do Ministério da Infraestrutura (Minfra) no primeiro semestre de 2022. Conduzido pelo ministro Marcelo Sampaio, o evento contou com a participação de representantes de agências reguladoras e órgãos públicos vinculados ao Ministério, como a ANTT, ANAC, ANTAQ, DNIT, VALEC, entre outros.

O ministro, acompanhado de representantes de cada uma das entidades participantes, apresentou os resultados obtidos ao longo dos últimos três anos e meio, com destaque para o primeiro semestre deste ano. Relativas ao setor de concessões federais rodoviárias, o ministro apontou sete concessões realizadas e, no setor ferroviário, nove entregas de obras finalizadas em estruturas públicas concedidas, renovações de concessões, investimentos cruzados e prorrogações antecipadas realizadas.

Representando a ANTT, o diretor Davi Barreto destacou o compromisso da Agência e do Ministério com a agenda de Estado. “É importante pensarmos em regulações, modelos e contratos que sirvam não somente para atender às necessidades atuais, mas também para os próximos 20, 30 anos”, afirmou o diretor.

Barreto listou as atividades da Agência realizadas junto ao Ministério, como concessões rodoviárias e ferroviárias, acompanhamento do cumprimento de contrato, modernização de modelos regulatórios e implementação de inovações: “São bilhões em investimentos, centenas de milhares de empregos gerados, resoluções de passivos em multas, melhoria dos modelos regulatórios […] A maturidade institucional chama a atenção e os resultados demonstram isso”.

O evento contou com participação pública através das redes sociais do Ministério da Infraestrutura. Ao final das apresentações, integrantes do Ministério responderam perguntas da imprensa e demais espectadores.

CLIPPING

ASSCOM

M E N U

30 de Junho

01 de Julho

SECEX PUBLICA RESULTADOS DE CONSULTAS SOBRE MATERIAIS SUJEITOS A ISENÇÃO OU REDUÇÃO DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

1 DE JULHO DE 2022

A Secretaria de Comércio Exterior (Secex) concedeu acesso, a partir desta quinta-feira (30/6), a painéis de dados sobre os resultados de consultas públicas para a importação de material usado e de bens sujeitos a exame de similaridade em razão da existência de benefícios fiscais para as operações. Esses bens e materiais estão usualmente sujeitos a isenção ou redução do Imposto de Importação.

A realização dessas transações comerciais exige, como regra geral, a prévia apuração de produção nacional por parte da Secex, promovida mediante consultas públicas no curso do processo de licenciamento de importação. Os painéis foram desenvolvidos com o emprego de ferramenta de Business Intelligence e podem ser acessados na página eletrônica do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex).

Com apresentação amigável para o usuário, os painéis de material usado e de bens sujeitos a exame da similaridade buscam ampliar a transparência e facilitar o manuseio de informações relativas aos produtos que já foram objeto de consultas públicas pela Secex, alcançando todos os interessados no assunto, sobretudo importadores e fabricantes nacionais.

São oferecidas visualizações envolvendo a classificação do produto na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), o seu modelo, o enquadramento na Classificação Uniforme do Comércio Internacional (Cuci), o período em que o bem foi objeto da consulta pública e se há produção nacional identificada, entre outros recortes.

Para o secretário de Comércio Exterior, Lucas Ferraz, a novidade soma-se a outras iniciativas que vêm sendo adotadas pelo governo federal visando a alinhar o Brasil às melhores práticas internacionais e atender compromissos firmados pelo país por meio do Acordo sobre a Facilitação do Comércio da Organização Mundial do Comércio (OMC).

Wilson Sons registra crescimento nas exportações de vinhos e sucos pelo Tecon Rio Grande

1 DE JULHO DE 2022

A Wilson Sons registrou aumento na exportação de cargas de sucos e vinhos em abril deste ano, através do Tecon Rio Grande. O segmento apresentou alta de 62% em relação a abril de 2021. No acumulado dos quatro primeiros meses do ano, o crescimento foi de 8% na comparação com o mesmo período do ano passado. Os principais mercados consumidores para estes produtos de vinícolas nacionais são Haiti, Países Baixos, Estados Unidos, Japão e China.

Se avaliado separadamente, o segmento de sucos apresentou, em abril, aumento de 123% nas exportações pelo terminal de contêineres gaúcho e de 9% nos primeiros quatro meses deste ano. Já a exportação de vinhos cresceu 120% no último mês e 79% no primeiro quadrimestre de 2022 pelo Tecon Rio Grande.

“Os resultados positivos para os primeiros meses do ano atestam a relevância do valor agregado dos produtos que integram o segmento de bebidas. O ano de 2022 está confirmando o interesse de destinos atraentes no mercado internacional por sucos e vinhos brasileiros. O segmento mostra resiliência em um cenário desafiador para o transporte comercial marítimo e logística portuária”, destaca Paulo Bertinetti, diretor-presidente do terminal.

Os números positivos para exportação de vinhos e sucos nos quatro primeiros meses deste ano reforçam a tendência de alta registrada em 2021. Dados da Uvibra (União Brasileira de Vitivinicultura) mostram que as exportações de vinhos brasileiros cresceram 83,25% no ano de 2021, em comparação com 2020. Pelo consolidado do ano, foram 8.132.342 litros, ou seja, 10,8 milhões de garrafas, que saíram do Brasil nos 12 meses e chegaram a 53 países, com destaque para o Paraguai, Haiti, Rússia, China e Estados Unidos. Se for somado o volume de vinho, espumante e suco de uva, o total ultrapassa os 12.437.524 litros contra 6.586.262 do ano passado. O maior crescimento percentual foi na categoria de suco de uva, com 144,59% de incremento, chegando a 3.369.939 litros.

Para a Uvibra, a boa performance mostra o reconhecimento da qualidade dos produtos nacionais, o câmbio favorável e ações em feiras, missões comerciais e eventos promocionais. Outro ponto favorável é a diversidade de uvas e de estilos de vinhos e espumantes produzidos no Brasil, graças às dimensões continentais do país e de uma diversidade de terroirs única no mundo. Hoje, a produção brasileira está presente em 26 regiões de 10 estados. Para este ano, o setor está muito otimista, ainda mais depois da Safra 2022 ter encerrado com êxito frente a qualidade das uvas, mesmo diante da forte estiagem registrada nos últimos meses.

“Temos um portfólio de vinhos e espumantes que agradam aos mais variados paladares em todos os continentes. Temos espumantes e vinhos nobres mais elaborados, assim como vinhos e espumantes mais descontraídos. Essa facilidade em beber é que tem encantado outras culturas”, diz o presidente da Uvibra, Deunir Luis Argenta.

Tecon Rio Grande está entre os 50 melhores portos do mundo

Este ano, a Wilson Sons celebra os 25 anos do Tecon Rio Grande como um dos mais importantes terminais do País e uma das instalações mais competitivas na América do Sul. O terminal é o porto brasileiro mais bem avaliado no ranking nacional, sendo considerado o mais eficiente do Brasil, na abordagem administrativa do Índice Global de Desempenho Portuário de Contêineres do Banco Mundial (CPPI) e IHS Markit. O terminal também é o único representante brasileiro a figurar entre os 50 melhores portos do mundo, de acordo com a mesma abordagem. O índice analisou mais de 300 instalações em todos os continentes e utilizou dados dos maiores armadores do mundo, responsáveis por 76% da movimentação global de contêineres.

Desde o início de suas operações, em 1997, o Tecon Rio Grande vem contribuindo para o desenvolvimento econômico e social do Estado do Rio Grande do Sul. Além de cumprir seus compromissos contratuais, realizou grandes investimentos ao longo do tempo, incrementando a capacidade e a produtividade do terminal, por meio de modernização tecnológica de equipamentos, processos e adequação da infraestrutura.

Hoje, com cerca de 3 mil clientes importadores e exportadores, o Tecon Rio Grande recebe as principais linhas que escalam o Brasil, oferecendo serviços semanais para todos os trades do mundo a partir de 17 clientes armadores.

mundo LOGÍSTICA

RODOVIAS PRECÁRIAS DO ARCO NORTE PREJUDICAM ESCOAMENTO DA SAFRA DE GRÃOS, REVELA ABIOVE

01/07/2022

Na região, 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 das associadas verificou as 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.

> *"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." – Daniel Furlan Amaral, economista-chefe da ABIOVE.*

CONDIÇÕES DAS RODOVIAS SOB ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

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.

Valor ECONÔMICO

Ministério prevê leilões de 38 projetos de transporte até o fim do ano

Segundo ministro Marcelo Sampaio, esforço resultará em investimento de R$ 100 bi ao longo da vigência dos contratos

Por Rafael Bitencourt — De Brasília
01/07/2022 05h01 · Atualizado há 6 horas

O Ministério da Infraestrutura prevê leilões de mais 38 projetos do setor de transportes, além de uma renovação de contrato de ferrovia, até o fim de 2022. O ministro Marcelo Sampaio, em balanço de entregas realizado ontem, afirmou que esse esforço resultará em investimento de R$ 100 bilhões ao longo da vigência dos contratos.

Sampaio relatou que, em três anos e meio de governo Bolsonaro, 84 ativos de infraestrutura de transportes foram concedidos à iniciativa privada, o que já totaliza R$ 99,4 bilhões em investimentos. Os projetos prometem gerar 1,5 milhão de empregos no período.

Até o fim do ano, o governo pretende privatizar o Porto de Santos, ação que ainda depende da liberação do Tribunal de Contas da União (TCU) e envolve investimento de R$ 16 bilhões. No setor aeroportuário, estão programadas a sétima rodada de concessões, com três blocos de terminais, e as relicitações de São Gonçalo do Amarante (RN) e Viracopos (SP).

Mesmo sem a garantia de confirmação de um segundo mandato de Jair Bolsonaro, o Ministério da Infraestrutura apresentou os projetos que poderão ter a gestão transferida à iniciativa privada nos próximos anos. Entre eles, estão a oitava rodada de concessão de aeroportos, como Galeão (RJ) e Santos Dumont (RJ), as privatizações de autoridades portuárias, como Codeba (BA) e Conderen (RN), a renovação da ferrovia Rumo Malha Sul e e contratação da Ferrogrão, além de mais 15 mil quilômetros de concessões de rodovias.

No primeiro semestre de 2022, foram contabilizados cinco projetos de transportes concedidos à iniciativa privada, com R$ 12,5 bilhões de investimentos previstos. São eles: rodovia BR-116/493/465 (RJ/MG),; terminais portuários STS11 (Santos-SP), SUA07 (Suape-PE) e PAR32 (Paranaguá-PR); e a renovação de concessão de ferrovia da MRS. Entre as realizações deste ano, o governo também destaca a privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

O balanço indicou que, desde o início do governo, 280 obras públicas foram entregues, com uso do Orçamento. Desse total, 43 obras foram concluídas no primeiro semestre deste ano, com R$ 2,3 bilhões executados.

Sampaio destacou como realização do governo, no primeiro semestre, a publicação do decreto de criação da Infra/SA, nova estatal que aglutina as estruturas da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e da Valec.

O ministro afirmou que houve uma evolução expressiva no "modelo de governança" do setor de infraestrutura em relação à gestão de governos anteriores. "A gente trabalha de forma hierarquizada e acompanha, então, as entregas, os indicadores, para vermos como é que está esse desempenho das equipes, o desempenho dos programas que nós estabelecemos como prioridade."

Em alfinetada aos opositores, Sampaio chegou a fazer referência ao modelo de apresentação do acompanhamento de projetos feito no antigo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado no governo do então presidente Lula. "Isso é uma mudança radical [a chegada do novo modelo de governança]. Parece um pouco óbvio trabalhar dessa forma, mas, se a gente olhar para o que nós herdamos, vemos programas de governo sendo administrados por PowerPoint."

Valor ECONÔMICO

Maersk disputa área do EAS para terminal de R$ 2,6 bi

Grupo disputa com ICTSI e Conepar a compra de terreno do estaleiro no Porto de Suape; leilão será no dia 7

Por Taís Hirata — De São Paulo

01/07/2022 05h02 · Atualizado há 7 horas

A Maersk, por meio de sua subsidiária APM Terminals, está na disputa para adquirir uma área do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), no Porto de Suape, em Pernambuco. O grupo planeja investir até R$ 2,6 bilhões em um novo terminal de contêineres no local. Porém, para isso, a empresa ainda terá que vencer o leilão de venda do ativo, que ocorre no âmbito da recuperação judicial do estaleiro.

Além da Maersk, estão na disputa outros dois grupos: o filipino ICTSI e a Conepar. Ambos já atuam em Suape. A entrega de ofertas está marcada para quarta-feira (6), e o leilão, na quinta (7).

O grupo global de navegação, porém, já saiu à frente, porque apresentou previamente uma oferta vinculante de R$ 300 milhões por um lote do terreno (a UPI-B Cais Sul). Com isso, entrará no leilão como "stalking horse". Ou seja, caso surjam propostas superiores, poderá exercer direito de preferência e cobrir a oferta.

A Conepar e a ICTSI chegaram a tentar impugnar o edital de alienação da área, sob argumento de que o estaleiro não fez processo competitivo para escolher a APM como "stalking horse", o que teria prejudicado a concorrência. A juíza, porém, rejeitou os pedidos.

O modelo de "stalking horse" tem se tornado comum em recuperações judiciais. A lógica é que, por um lado, a empresa vendedora consegue a segurança de que haverá uma proposta mínima - o que também eleva o interesse pelo ativo. Em troca, o comprador que oferece essa garantia recebe o direito de preferência.

"A Maersk fez uma proposta firme, que foi levada pelo EAS aos credores da recuperação judicial, e aceita por eles para atuar como 'stalking horse'. O leilão está aberto para a concorrência de todos os participantes. Para o estaleiro, o importante é obter o melhor valor global possível, para pagar os credores", afirma Felipe Camara, sócio de Reestruturação e Insolvência do Lefosse, que representa o estaleiro na venda desse ativo.

A reportagem procurou a ICTSI Rio e a Conepar, mas não obteve resposta até o momento.

A Maersk vem conversando com o EAS desde o início da recuperação judicial, em fevereiro de 2020. Porém, o interesse em entrar no mercado de Suape vem de muito antes, segundo Santi Simone Casciano, líder de Desenvolvimento Comercial da APM Terminals na América Latina. Hoje, o grupo já opera em Itajaí (SC), Itapoá (SC), Pecém (CE) e Santos (SP, em parceria com a TIL, da MSC).

"Vemos muito potencial em Suape. Além da possibilidade de agregar mais serviços de longa distância, há espaço para converter mais carga de caminhões à cabotagem, que é muito forte no porto, mas ainda sofre com preços altos. Queremos trazer mais competição a esse mercado", diz Leonardo Levy, gerente de Desenvolvimento Corporativo da APM Terminals na América Latina.

O plano da empresa é começar a operação com uma capacidade inicial de 400 mil TEUs (medida referente a um contêiner de 20 pés). "Este seria o ponto de partida. A partir daí, esperamos que o mercado reaja aos menores preços e que possamos expandir a capacidade, potencialmente fazendo de Suape um 'hub' para o Nordeste", afirma Levy.

A previsão é que o desenvolvimento completo do empreendimento demandaria um investimento de até R$ 2,6 bilhões.

Questionados sobre as críticas dos concorrentes, os executivos afirmam que não há motivo para controvérsia. "O mecanismo do 'stalking horse' já foi usado em outras recuperações judiciais no Brasil, então não é algo novo. Além disso, o leilão está em aberto, há outros grupos qualificados para a disputa", diz Casciano.

A alienação de ativos é uma parte importante do plano de recuperação judicial do EAS, controlado pela Queiroz Galvão e Mover (Camargo Corrêa). O grupo pediu recuperação judicial em janeiro de 2020, para reestruturar uma dívida de R$ 1,4 bilhão - o maior credor é o BNDES.

Além da área desejada pela Maersk (a UPI-B Cais Sul), o leilão marcado para a próxima semana tenta encontrar um comprador para um segundo terreno, o UPI-B Central, avaliado em R$ 595 milhões. Uma fonte próxima à empresa acredita ser pouco provável uma oferta pela área completa. Em outubro de 2021, o estaleiro chegou a fazer um leilão dos dois lotes juntos, por R$ 895 milhões, mas não houve interesse. Depois, veio a ideia de dividir o bloco.

Há ainda uma terceira área à venda (a UPI-A). O estaleiro firmou um memorando de entendimentos com um grupo brasileiro para negociar a venda do lote, que poderá ser feita de forma direta. As conversas, porém, seguem em curso, segundo fonte.

30 de junho

CNN BRASIL

Governo trabalha para privatizar Porto de Santos até dezembro, diz ministro

Expectativa do ministro é que o TCU leve menos tempo do que o usual na análise do processo, pois o modelo é próximo ao adotado na privatização da Companhia Docas do Espírito Santo

30/06/2022 às 20:43

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que o governo trabalha para realizar a privatização do Porto de Santos até dezembro deste ano. Conforme mostrou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), os estudos ainda estão sendo finalizados pela pasta e devem ser enviados ao Tribunal de Contas da União (TCU) apenas no final de julho, o que foi confirmado pelo ministro.

"O Porto de Santos é realmente um grande ativo. Temos trabalhado para fazer até o final deste ano, em dezembro de 2022. O TCU está muito aberto a acelerar esse processo. Estamos fechando os estudos no mês de julho e protocolamos no final do mês no TCU", afirmou Sampaio, após evento de apresentação do balanço do primeiro semestre deste ano da pasta.

O ministro afirmou que a expectativa é que o TCU leve menos tempo do que o usual na análise do processo, pois o modelo é "muito próximo" ao adotado na privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), realizada neste ano. "Contamos com aprovação do TCU em 60 a 70 dias, isso permitiria fazer o leilão ainda neste ano, abrindo o edital agora no final do segundo semestre", disse.

Ativos

Sampaio informou também que a previsão é que sejam realizados leilões de 38 ativos e uma renovação antecipada da concessão da ferrovia Centro-Atlântica até o fim deste ano.

A previsão é que esses projetos somem R$ 100 bilhões em investimentos. "Estamos publicando também mais 23 editais para novos leilões, mostrando que essa agenda continua em 2023, 2024, 2025. E nós pretendemos fechar o

ano com mais R$ 100 bilhões contratados, ou seja R$ 200 bilhões de investimentos contratados até o final do ano de 2022.”
Segundo a pasta, a previsão é que 44 ativos sejam concedidos em 2023, sendo quase 16 mil quilômetros em rodovias.

AgênciaBrasil

Governo pretende chegar a 50 concessões de aeroportos em 2022

Santos Dumont e Galeão, no Rio de Janeiro, ficam para o próximo ano
30/06/2022 - 15:29

O secretário nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann, informou, nesta quinta-feira (30), que o governo federal espera chegar ao fim do ano com 50 terminais concedidos para administração da iniciativa privada. Se a previsão for concretizada, serão contratados R$ 18 bilhões em investimentos privados. A informação foi dada hoje durante o a apresentação do balanço de 2022 do Ministério de Infraestrutura em uma cerimônia em Brasília.

Nos dois últimos anos, foram transferidos para iniciativa privada 34 aeroportos, entre os quais estão os terminais de Recife; Vitória; Curitiba; Manaus e Goiânia. Segundo Glanzmann, os próximos leilões já têm data. Além do pregão do aeroporto de Congonhas, em São Paulo, o segundo mais movimentado do país, no dia 18 de agosto, estão marcados os de mais 14 terminais.

Também está prevista para este ano a relicitação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte. Por enquanto, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aguarda a liberação do Tribunal de Contas da União (TCU) para publicação do edital e agendamento do leilão.

Rio

No Rio de Janeiro, o leilão do aeroporto de Santos Dumont e a relicitação do Galeão ficaram para 2023. O plano original era que a licitação do Santos Dumont fosse feita junto com a do aeroporto de Congonhas, mas sem o apoio do governo do Rio de Janeiro, não foi possível.

Balanço

Conforme balanço divulgado pelo Ministério de Infraestrutura nesta quinta-feira, 84,68% do orçamento da pasta já foram aplicados em 2022. Segundo o ministro

Marcelo Sampaio, somente no primeiro semestre, 43 empreendimentos foram entregues – sendo 34 no modal rodoviário, seis no aeroportuário, dois no hidroviário e um no ferroviário.

No total, 630,3 quilômetros de rodovias foram duplicados, pavimentados e restaurados. As intervenções feitas incluem ainda renovação e ampliação de aeródromos, obras de manutenção e contenção fluvial em hidrovias e uma concessão ferroviária.

O conjunto de melhorias executadas neste ano soma R$ 2,3 bilhões em investimentos públicos e privados.

Para o ministro da Infraestrutura, as entregas reforçam o compromisso com os brasileiros das cinco regiões e com a urgência de modernizar o setor de infraestrutura e equilibrar a matriz nacional de transportes, fazendo com que o Brasil cresça de forma eficiente e sustentável. “São obras estruturantes, fundamentais para integrar um país continental, trazendo mais conectividade e segurança, facilitando a movimentação de cargas, impulsionando a economia e transformando a vida da população”, avaliou Marcelo Sampaio.

portosenavios

Cade aponta riscos caso BTP ou acionistas vençam leilão do STS-10

30 Junho 2022

BTP, que tem Maersk e MSC na composição acionária, defende livre iniciativa como pilar de políticas públicas para atração de investimentos e maior competitividade. Empresa considera positivo aporte para aumento de capacidade do complexo, o qual já considera próximo do limite de movimentação de contêineres

Uma nota técnica do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) apontou riscos concorrenciais caso o BTP e/ou qualquer de suas acionistas (Maersk e MSC) se consagre vencedora do leilão da área STS-10 (Cais do Saboó) no Porto de Santos. O estudo, que faz parte de uma cooperação técnica firmada com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em 2019, reuniu subsídios para o órgão regulador sobre a outorga da área, destinada à movimentação de contêineres, que o governo pretende leiloar ainda este ano.

O órgão antitruste ressaltou que a concentração de mercado identificada, baseada nos acordos de cooperação dos acionistas da BTP com outros armadores, poderia ser superior a 90%. O Cade informou na nota técnica que Maersk e MSC são acionistas da BTP, terminal que não detém capacidade ociosa atualmente e cuja

expansão poderia encorajar o direcionamento das cargas hoje movimentadas em terminais independentes (Tecon Santos Brasil e DP World Santos) para o terminal próprio das empresas.

O entendimento foi que um eventual aumento da capacidade de movimentação do BTP e/ou de suas acionistas poderá implicar na transferência da carga própria da MSC/Log-In e da Maersk/Aliança, como também de carga dos demais armadores que formam VSAs ou SCAs com MSC e Maersk (Hapag-Lloyd, One, CMA CGM, Zim, Mercosul Lines). "Os cenários aventados apresentam riscos concorrenciais após o leilão, tendo em vista que os seus efeitos podem durar muitos anos, sendo de reparação difícil e custosa aos usuários do porto e, por fim, aos consumidores, cujos interesses são centrais para a análise concorrencial", apontou o Cade no documento.

Procurada pela **Portos e Navios**, a BTP informou que avalia como positivos novos investimentos em infraestrutura portuária, já previstos no STS-10, para possibilitar o aumento de capacidade no maior porto da América Latina, que já está próximo do seu limite de movimentação de contêineres. "Nesse sentido, a BTP compartilha a defesa da liberdade de iniciativa em empreender como pilar de políticas públicas para atração de investimentos e aumento de competitividade do Brasil frente ao mercado mundial de movimentação de cargas", destacou a empresa em nota.

A BTP ressaltou que é uma joint venture entre os operadores portuários Terminal Investment Limited (TiL) e APM Terminals, cada um com 50% de participação. A empresa, que iniciou as operações no Porto de Santos em 2013, avalia que o setor portuário é altamente competitivo. "Desde o início das suas operações, o Porto de Santos tem alcançado elevados índices de produtividade, de eficiência e recordes de movimentação de carga conteinerizada", finalizou.

Maersk e MSC, gigantes do transporte marítimo, possuem mais de 40% de market share no mercado de serviços portuários, 54% do volume de contêineres transportados no país, mantêm seis terminais portuários responsáveis por 43% da movimentação nacional, e têm crescido de forma agressiva suas operações também no transporte em terra.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) manifestou, em nota, que vem alertando que práticas anticoncorrenciais de abuso de posição dominante decorrente da alta concentração de mercado desses grupos do segmento de contêineres podem ser muito prejudiciais ao mercado. A entidade observa 'práticas discriminatórias' de preferência aos terminais pertencentes a esses grupos econômicos, sem nenhum critério técnico.

"Medidas precisam ser tomadas para garantir a livre concorrência e preservar o mercado, entre elas está a vedação da participação dessas empresas e de seus grupos de acionistas, em conjunto ou isolados, nos leilões públicos de

arrendamentos, privatizações de autoridades portuárias e criteriosa análise nas autorizações de terminais privados", disse o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva.

A associação mencionou que, recentemente, o presidente norte-americano, Joe Biden, assinou uma reforma para coibir a alta concentração de mercado no setor de transporte marítimo que gerou aumentos abusivos no preço dos fretes no país. Na ocasião, Biden disse que nove grandes companhias de navegação, consolidadas em três alianças, controlam a maioria do transporte marítimo no mundo, o presidente dos EUA acrescentou que durante a pandemia, essas operadoras aumentaram seus preços em até 1.000%.

Na NT, o Cade ponderou que a Lei 12.529/2011 prevê que, mesmo casos que impliquem 'eliminação da concorrência em parte substancial de mercado relevante, que possam criar ou reforçar uma posição dominante ou que possam resultar na dominação de mercado relevante de bens ou serviços' podem ser autorizados. A condição é que sejam observados os limites necessários para aumentar a produtividade ou a competitividade; melhorar a qualidade de bens ou serviços; ou propiciar a eficiência e o desenvolvimento tecnológico ou econômico.

Outra exigência preconizada nessa lei é que os benefícios sejam repassados aos consumidores. "Caso haja a opção, pela autoridade competente, de não limitar a participação de quaisquer players no leilão STS-10, entende-se que mecanismos rigorosos de controle e que reforcem a repressão a condutas devem ser previstos no edital e nos contratos assinados com os arrendatários", concluiu o órgão de defesa econômica.

portosenavios

Emgepron vai se dedicar ao programa de navios-patrulha no 2º semestre

30 Junho 2022

Empresa avalia que construção do 1º NaPa 500t no Brasil dará visibilidade ao projeto, que possui demanda para exportação. Modelo deve ocupar AMRJ, com possibilidade de encomendas em outros estaleiros

A Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) vai se dedicar, no segundo semestre deste ano, à montagem do modelo para o programa de navios-patrulha oceânicos (OPV). Para os próximos 10 anos, a Marinha do Brasil possui uma demanda para substituição de 12 unidades de 200 toneladas, que estão chegando ao final do ciclo de vida, por modelos de 500 toneladas. Além do OPV 500t, a Marinha definiu outra plataforma para compor seu portfólio: um navio de

patrulha oceânica (OPV 2.000 toneladas), com padrão similar aos três navios que a força naval brasileira tem da classe Amazonas. O vice-almirante Edésio Teixeira, diretor-presidente da Emgepron, adiantou que o investimento será financiado com recursos dos resultados da Emgepron e que os navios serão construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

“Hoje, a tecnologia de construção de navios (de guerra ou mercantes) é feita por blocos. Poderemos colocar encomendas em outros estaleiros nacionais, principalmente situados no Rio de Janeiro, fomentando cadeia produtiva de insumos para produção desses navios", disse Teixeira, na última segunda-feira (27), durante o webinar ‘Indústria Naval e Defesa na Economia do Mar’, promovido pela Superintendência da Economia do Mar da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Energia e Relações Internacionais (SEDEERI).

A avaliação da Emgepron é que a construção do primeiro navio-patrulha de 500 toneladas no Brasil dará visibilidade a esse projeto, para o qual a empresa enxerga uma demanda internacional com possibilidade para exportação. Teixeira destacou que o NaPa 500BR é um projeto brasileiro custeado pela Emgepron e encomendado ao Centro de Projetos de Navios da Marinha do Brasil, além de ter certificação internacional da italiana Rina.

O diretor-presidente da Emgepron também defendeu a necessidade da cadeia produtiva olhar para as oportunidades de toda a vida útil das futuras embarcações militares. "Temos que olhar todo o ambiente de operação e manutenção que dará suporte a esse navio e gerar valor agregado e negócios para quem participar desses investimentos durante toda a vida útil desses navios, de 25 a 30 anos", destacou.

Teixeira disse que as duas plataformas, de 500t e de 2.000t, são fundamentais para garantir a presença, manutenção e proteção da zona econômica exclusiva (ZEE), a chamada ‘Amazônia Azul’. Ele lembrou que o recente vazamento de óleo de grandes proporções em águas jurisdicionais brasileiras contribui para a constatação da necessidade de presença permanente da vigilância e do monitoramento de uma consciência situacional em AJB.

portosenavios

Primeira fragata Tamandaré tem início de construção previsto para setembro

30 Junho 2022

Emgepron informou que cronograma está dentro do planejado, com entregas da primeira unidade em dezembro de 2025 e da última em fevereiro de 2029

O diretor-presidente da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), vice-almirante Edésio Teixeira, afirmou que o programa para obtenção de fragatas classe Tamandaré avança conforme planejado e que a construção da primeira unidade deve iniciar a construção em setembro. O PFCT prevê a construção de quatro fragatas leves (3.650 toneladas) baseadas no projeto 'Tkms Meko A100', com investimentos previstos da ordem de US$ 2,3 bilhões. Na última semana, foi concluída a fase de qualificação do estaleiro Brasil Sul Thyssen para iniciar a produzir as encomendas da Marinha do Brasil, em em função dos diversos processos tecnológicos e industriais que vão permitir a construção dos novos meios navais.

"Deveremos iniciar a construção efetiva do primeiro navio em setembro com a entrega prevista do primeiro para dezembro de 2025 e último em fevereiro de 2029", projetou Teixeira, que participou, na última segunda-feira (27), do webinar 'Indústria Naval e Defesa na Economia do Mar', promovido pela Superintendência da Economia do Mar da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Energia e Relações Internacionais (SEDEERI).

De acordo com a Emgepron, o pacote das 4 fragatas tem como objetivo manter no Brasil capacidade de construção, integração de sistemas e suporte logístico de navios de superfície complexos com alto conteúdo local. O contrato exige índices mínimos de conteúdo local de 30% na primeira fragata, passando a 40% a partir da segunda unidade. O programa tem previsão de geração de 2.000 empregos diretos e 8.000 indiretos ao longo do programa, que vai até 2029.

Teixeira destacou que o estaleiro Brasil Sul vem movimentando as cadeias produtivas mais próximas, mas que também aciona toda a capacidade industrial brasileira. Ele explicou que um dos aspectos mais sensíveis do navios são os sistemas de gerenciamento de combate e da plataforma que estão sendo desenvolvidos pela Atech, empresa do grupo Embraer sediada no Rio de Janeiro, e que integra a sociedade de propósito específico (SPE) Águas Azuis, responsável pela construção das encomendas da força naval.

portosenavios

Vale avança em projeto pioneiro para a adoção de combustíveis de baixo carbono na navegação

30 Junho 2022

Sociedade classificadora DNV validou a viabilidade técnica de um tanque multicombustível para navios, capaz de utilizar GNL, metanol ou amônia

A Vale obteve um importante avanço para a adoção de combustíveis alternativos e de menor emissão de carbono na navegação. Um projeto pioneiro desenvolvido pela companhia de um design para a incorporação de tanques multicombustíveis em navios mineraleiros recebeu o Approval in Principle (AIP) da Sociedade Classificadora DNV. A avaliação independente feita pela DNV validou a viabilidade técnica e indicou que a partir deste sistema, desenvolvido em parceria com as empresas norueguesas Brevik Engineering AS e Passer Marine, as embarcações fretadas pela mineradora poderão ser adaptadas para, no futuro, armazenarem combustíveis alternativos como gás natural liquefeito (GNL), metanol e amônia.

A iniciativa de um design para tanques multicombustíveis faz parte do programa Ecoshipping, desenvolvido pela Vale para a adoção de novas tecnologias e renovação de sua frota com o objetivo de reduzir as emissões de carbono na navegação. Um estudo preliminar para os navios da categoria do Guaibamax estima que a redução de emissões pode variar entre 40% a 80% quando movidas a metanol e amônia, ou em até 23% no caso do GNL.

Atualmente, dezenas de VLOCs (Very Large Ore Carriers) de segunda geração já em operação, com 400 e 325 mil toneladas de capacidade, foram projetados para futura instalação de sistema de GNL, incluindo um compartimento sob o convés para receber um tanque com capacidade para toda a viagem. A partir do recebimento de AIP para o design de tanque multicombustível, um projeto piloto será desenvolvido nos próximos meses para a implementação deste sistema em um Guaibamax.

“O sistema de tanque multicombustível remove algumas das principais barreiras para a adoção de combustíveis alternativos, que incluem a incerteza regulatória e de infraestrutura na definição do combustível ideal. É uma solução para o futuro, mas que também leva em conta os navios existentes, muitos deles com mais de 20 anos de vida útil pela frente. Aliado a outras tecnologias de eficiência energética em andamento na Vale, como as velas rotativas e o air lubrication, permite que tenhamos embarcações mais eficientes e com emissões de carbono baixíssimas”, explica o gerente de engenharia naval da Vale, Rodrigo Bermelho.

Meta Carbono

Além da adoção de combustíveis alternativos, a Vale desenvolveu tecnologias inovadoras de eficiência energética: no ano passado, a empresa apresentou o primeiro mineraleiro equipado com velas rotativas e o primeiro navio Guaibamax com air lubrication instalado. Estas iniciativas fazem parte do Ecoshipping, programa criado pela área de navegação da Vale para atender ao desafio da empresa de reduzir suas emissões de carbono, em linha com o que vem sendo discutido no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês).

A Vale anunciou desde 2020 investimentos de até US$ 6 bilhões para reduzir em 33% suas emissões de escopos 1 e 2 até 2030. A empresa também se comprometeu a reduzir em 15% as emissões de escopo 3 até 2035, relativas à cadeia de valor, das quais as emissões de navegação fazem parte, já que os navios não são próprios. As metas são alinhadas com a ambição do Acordo de Paris.

Eficiência

A Vale tem investido fortemente para incorporar o estado da arte em termos de eficiência e de inovação ambiental na área de navegação. Desde 2018, a empresa opera com Valemaxes de segunda geração e, desde 2019, com os Guaibamaxes, com capacidades de 400 mil toneladas e 325 mil toneladas, respectivamente. Essas embarcações estão entre as mais eficientes do mundo e conseguem reduzir em até 41% as emissões de CO2 equivalente se comparadas com as de um navio capesize, de 180 mil toneladas, construído em 2011.

portosenavios

Kepler Weber anuncia negociação para compra de 50% mais uma quota da Procer

30 Junho 2022

Negócio vai acelerar a digitalização do pós-colheita, desde o agricultor, passando pelas agroindústrias, até terminais portuários

A Kepler Weber informou nesta quarta-feira (29) aos acionistas e ao mercado que celebrou memorando de entendimentos (MOU) preliminar visando à aquisição de 50% mais uma quota da Procer (Procer Automação Ltda.), principal player do Brasil com foco específico em tecnologias para a armazenagem de grãos. O valor da transação não foi divulgado.

Fundada em Criciúma, Santa Catarina, em 2011, a empresa é pioneira em utilizar equipamentos e sensores digitais na automação, gerenciamento e serviços para a conservação de grãos e melhor rentabilidade para o produtor rural. Com uma equipe de 150 colaboradores, a empresa atende todo o mercado nacional e diversos países na América do Sul. Em 2021, a receita líquida da Procer foi de R$ 31,5 milhões.

“A agricultura está sendo revolucionada pela utilização de dados na tomada de decisões e esta aquisição reforça o posicionamento da Kepler Weber em buscar soluções que permitam ao agricultor, cada vez mais, acesso à tecnologia para ampliar a eficiência das unidades de beneficiamento e armazenagem de grãos", comenta Bernardo Nogueira, diretor comercial da Kepler Weber.

As unidades monitoradas e operadas pela tecnologia geram ganhos relevantes de eficiência, seja pela melhor conservação do grão ou pela redução no consumo de energia. Os executivos das companhias reforçam que a Procer seguirá com a estratégia de “amplo licenciamento” de seus produtos e tecnologias, atendendo de forma independente a todos os fabricantes de silos e equipamentos, e a Kepler Weber será mais um dos clientes Procer.

"Ao longo dos anos, a Procer tem contribuído para levar a inovação aos agricultores que têm sistemas de beneficiamento e armazenagem das mais diferentes marcas, inclusive concorrentes da Kepler Weber, e isso será mantido, permitindo que toda a cadeia siga evoluindo e ganhando eficiência, desde o agricultor até terminais portuários", destaca Murilo Schneider, da Procer.

Pelo MOU, os atuais sócios da Procer permanecerão na sociedade. A conclusão da operação e a transferência das quotas estão sujeitas ao cumprimento de condições suspensivas usuais em operações dessa natureza, dentre elas a conclusão de diligências, obtenção das autorizações aplicáveis e negociação e assinatura de documentos definitivos.

"Como após a conclusão da aquisição, a Kepler Weber passará a deter 50% mais uma quota, e acordo de sócios, nossos balanços financeiros ao Mercado passarão a reconhecer a receita da Procer, consolidando o faturamento no resultado", explica Paulo Polezi, CFO da Kepler Weber.

portosenavios

Multilog adquire Martins & Medeiros Operações Portuárias e Logísticas e expande corredor logístico para região Nordeste

30 Junho 2022

A Multilog, plataforma consolidadora de operações logísticas, anunciou nesta quinta-feira (30) a conclusão do processo de aquisição da Martins & Medeiros Operações Portuárias e Logística, com sede na Bahia. Todas as etapas e requisitos para a conclusão da transação foram cumpridas e a Martins & Medeiros passa a se chamar Multilog Nordeste.

A Multilog Nordeste já possui em sua estrutura mais de 150 colaboradores, uma carteira de 140 clientes, atuando no transporte de cargas, armazém geral e centro de distribuição, operação portuária, com atuação direta nos portos de Salvador e Ilhéus. São 55 mil m² de área total, sendo 9.500 m² de áreas cobertas e uma frota de 163 equipamentos rodoviários.

portosenavios

Consultoria finaliza avaliação de gestão de ativos do pré-sal para Petrobras

30 Junho 2022

Diagnóstico foi feito para a Unidade de Negócios da Bacia de Santos

A consultoria Grupo I Can acaba de finalizar a avaliação de gestão de ativos da Unidade de Negócios de Exploração e Produção da Bacia de Santos (UN-BS), da Petrobras. Desde 2019, a UN-BS começou a implementar a gestão de ativos na unidade, no pré-sal, para entender o nível de maturidade da organização e, a partir disso, elaborar ações para as discrepâncias identificadas.

“Com esse panorama traçado, era preciso um diagnóstico de avaliação de gestão de ativos capaz de identificar o atual contexto da organização dentro da abordagem da gestão dos ativos para saber se o caminho percorrido pela UN-BS e do ativo P-69 estava alinhado com os requisitos dos modelos normativos NBR ISO 55001 e Landscape”, explica Tereza Soares, CEO do Grupo I Can e uma das avaliadoras do projeto do diagnóstico.

O engenheiro responsável pelo projeto Luís Aguiar explica que a realização deste tipo de avaliação é importante para manter o negócio competitivo e rentável, balanceando, custo, desempenho e risco.

“Os ganhos com as técnicas de gestão de ativos vão além do financeiro, pois fortalece a marca, atua na sustentabilidade, na segurança, nas competências, nos custos e em todas as áreas da organização para obter o maior valor possível para o negócio, a partir da maneira como estes ativos são gerenciados”, ressalta o engenheiro, que possui a certificação CAMA.

De acordo com ele, os resultados da UN-BS e da P-69 apresentados forneceram um alto nível de detalhamento, agindo como um facilitador adicional na elaboração do plano de ação, bem como dos próximos passos a serem dados pela organização.

“Além disso, foram fornecidos insights de manutenção, contendo informações valiosas capazes de promover a revisão na estratégia do planejamento da gestão de ativos não apenas da UN-BS, mas, por abrangência, de toda a Petrobras”, completa Ricardo Blanco, também avaliador do projeto.

Com o foco principalmente nas empresas de energia, nas áreas de petróleo, gás e renováveis, o Grupo I Can também atende toda a cadeia de fornecimentos de empresas de energia, indústria da construção civil, indústria naval e marítima e diversos segmentos de comércio e serviços.

portosenavios

ANP divulga dados nacionais consolidados do setor regulado no ano de 2021

30 Junho 2022

A ANP publicou nesta quinta-feira (30) informações consolidadas da evolução do setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis no Brasil em 2021. Foram realizadas duas rodadas de licitações de áreas para exploração e produção: a 17ª Rodada no modelo de concessão e a 2ª Rodada de Licitações do Excedente da Cessão Onerosa sob o regime de Partilha de Produção.

A produção nacional de petróleo em 2021 atingiu 2,9 milhões de barris/dia. Considerando apenas o que foi produzido no pré-sal, a média foi de 2,1 milhões de barris/dia no ano, o que correspondeu a cerca de 74% da produção do país. Já a produção de gás natural atingiu 133,8 milhões de m3/dia, sendo que a produção de gás no pré-sal correspondeu a 67,5% do total. As exportações de petróleo alcançaram o valor de 1,2 milhão de barris/dia, enquanto as importações de petróleo alcançaram 163,2 mil barris/dia.

No setor de biocombustíveis, a produção de biodiesel foi de 6,5 bilhões de litros e a de etanol atingiu a marca de 30 bilhões de litros. A produção nacional de derivados atingiu 2 milhões de barris/dia. Já as vendas de derivados de petróleo pelas distribuidoras registraram 122,7 bilhões de litros.

portosenavios

Maior parte do aço importado pelo Brasil através do Porto de São Francisco

30 Junho 2022

Nos cinco primeiros meses deste ano, 1,2 milhão de toneladas foram importadas através do complexo portuário do norte catarinense, o que representa 58% do total desembarcado no país, 2 milhões de toneladas.

Somente no mês de maio, o Porto de São Francisco foi responsável por 61% das importações de aço plano no Brasil.

Nesse mês, navios descarregaram 266 mil toneladas do produto, que chega da China em forma de bobinas. O total importado pelo país, em maio, atingiu 436 mil toneladas.

Desde o início do ano a importação de aço vem crescendo progressivamente no Porto de São Francisco: além das 266 mil toneladas de maio, em abril foram 253 mil; em março, 249 mil; em fevereiro, 247 mil, e em janeiro, 166 mil.

“A nossa estrutura portuária se preparou nos últimos tempos para dar mais fluidez à movimentação de produtos como o aço, aumentando a competitividade de São Francisco do Sul”, afirmou o presidente do Porto, Vladimir Fey, lembrando que neste ano foi aberto um novo gate, com três balanças, o que agilizou a entrada e saída de caminhões na área portuária.

g1

Polícia Federal apreende quase meia tonelada de cocaína no Porto de Santos

Droga foi localizada pela Receita Federal em meio à carga de açúcar.
30/06/2022 20h34

A Polícia Federal (PF) apreendeu cerca de 498 quilos de cocaína nesta quinta-feira (30), no Porto de Santos, no litoral de São Paulo. A ação foi realizada em conjunto com a Receita Federal, que localizou o entorpecente escondido em meio à carga lícita de açúcar que estava armazenada em um contêiner.

Em nota, a corporação aponta que o contêiner foi selecionado pela Área de Gestão de Riscos do órgão com análise das operações de exportação.

TS-10

Após ser acionada, a PF apreendeu a droga e realizou perícia no local. Uma investigação sobre o caso foi iniciada na sequência. Ninguém foi preso.

TRANSPORTES & NEGÓCIOS

Medidas anti-Covid ameaçam posição da China nas cadeias de abastecimento

30/06/2022

A política de ‘zero casos’ de Covid-19 ameaça a posição da China nas cadeias de abastecimento, à medida que o bloqueio de cidades e províncias afecta a confiança dos investidores, alertam líderes empresariais.

“Nunca se sabe o que vai acontecer a seguir”, resume Takayuki Shomura, vice-diretor-geral do grupo japonês Tailift Group, um dos maiores fabricantes de empilhadores do mundo, à “Lusa”, à margem da Cimeira de Multinacionais de Qingdao, no leste da China.

Na primeira metade do ano, as vendas do grupo no país asiático caíram cerca de 50%, à medida que a altamente contagiosa variante Ómicron obrigou as autoridades chinesas a impor medidas de confinamento extremas, para salvaguardar a estratégia de ‘zero casos’, assumida como um triunfo político pelo secretário-geral do Partido Comunista Chinês, Xi Jinping.

O isolamento de Xangai, a “capital” financeira do país, e de importantes cidades industriais como Changchun e Cantão, tiveram forte impacto nos sectores dos serviços, de manufacturas e logístico.

Num painel intitulado “Reconstruir a Indústria Global e as Cadeias de Fornecimento sob Múltiplos Choques”, Zhang Yansheng, investigador no Centro de Relações Económicas Internacionais da China, disse que as actuais medidas de prevenção epidémica obrigaram os fabricantes a manter grandes reservas de componentes, o que resultou num aumento dos custos, e a recorrer a fornecedores não chineses, numa fórmula designada “China + 1”.

“Tens que estar preparado para o pior cenário”, explicou à “Lusa” Jiang Zuolin, vice-presidente de Operações para a China do grupo Festo, multinacional alemã especializada em automação industrial.

Uma das estratégias passa por trabalhar num “circuito fechado”, em que os funcionários estão interditos de sair das instalações das fábricas. “Preparámos actividades para os trabalhadores e passamos a oferecer pequeno-almoço, almoço e jantar”, descreveu Jiang. “Melhorámos também a qualidade dos dormitórios, para que as pessoas se sintam em casa”, acrescentou.

A nível logístico, a empresa criou reservas de componentes e diversificou as cadeias de abastecimento. “Não podemos colocar os ovos todos na mesma cesta”, resumiu.

A tolerância zero à Covid-19 implica também o encerramento praticamente total das fronteiras da China. O país autoriza apenas um voo por cidade e por companhia aérea, o que reduziu o número de ligações aéreas internacionais para o país em 98%, face ao período pré-pandemia.

Os voos estão também sujeitos à política do "circuit breaker" ('interruptor', em português): quando são detectados cinco ou mais casos a bordo, a ligação é suspensa por duas semanas. Caso haja dez ou mais casos, a ligação é suspensa por um mês. Foi, de resto, o que aconteceu com a ligação aérea para Lisboa, suspensa esta semana.

Wu Jingkui, presidente na China do grupo espanhol Amadeus, especializado em soluções tecnológicas para viagens, disse à "Lusa" acreditar que a liderança do país está ciente dos danos causados pelas restrições em vigor, mas que encontrar o ponto de equilíbrio é uma "dor de cabeça", face às circunstâncias do país.

Com 1,4 mil milhões de habitantes, a China é a nação mais populosa do mundo.
Um estudo da Universidade Fudan, em Xangai, publicado em Maio passado, concluiu que a variante Ómicron sobrecarregaria o sistema hospitalar do país e resultaria em cerca de 1,6 milhões de mortos, caso a China modere ou reduza as medidas de prevenção, devido à baixa taxa de vacinação entre os idosos e menor eficácia das inoculações domésticas.

Zhang Yansheng, que é também um dos principais assessores económicos do governo chinês e secretário-geral do Comité Académico da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, órgão máximo de planeamento económico da China, alertou para uma tendência de "declínio" na globalização da economia mundial, agravada por fricções geopolíticas.

"O que mais nos preocupa é a formação de dois sistemas paralelos, que obrigarão os países a escolher um lado", apontou. "O nosso desafio agora é que as multinacionais estrangeiras mantenham a confiança no mercado chinês".

A TRIBUNA

Reality do Grupo Tribuna estimula soluções para o mercado portuário

Porto – O Desafio encerra inscrições e parte para seleção; episódios irão ao ar na TV Tribuna e no Globoplay

Por: ATribuna.com.br - 30/06/22 - 09:22

Aliar teoria e prática na área de logística. Este é um dos principais objetivos do reality Porto – O Desafio. Promovido pelo Grupo Tribuna, o programa visa a atender essa demanda do mercado de trabalho portuário, já que os participantes buscam soluções para as principais dificuldades notadas no dia a dia.

"A gente via uma lacuna muito grande nas questões de academia (escola) e o setor empresarial", explica o coordenador-geral da Baixada Santista na FGV Strong, Rogério Lopes Salles. Ele diz que a maioria dos colaboradores de terminais não desenvolve conhecimento embasado sobre a área. "Eles têm conhecimento prático, mas é necessário que conheçam projetos e questões técnicas".

Por isso, a ideia foi desafiar a sociedade com demandas reais, mas oferecendo mentoria. "Dá para aliar teoria e prática. O conhecimento teórico é importante nessa questão de gestão, liderança, saber se colocar, oratória. Fazemos algumas oficinas relacionadas a isso", enfatiza.

Com o fim das inscrições, na última terça-feira, a Strong Business School inicia o processo seletivo. Ao todo, 50 pessoas, serão selecionadas para entrevistas e nove entrarão no reality. Divididos em três equipes, os participantes serão submetidos às atividades em busca de ideias e soluções para os problemas do mundo portuário expostos por executivos de empresas que participaram do programa.

Com um grupo vencedor, a disputa se torna individual. Desta forma, o vencedor ganhará emprego em uma das empresas parceiras do reality e curso MBA na Strong Business School – FGV – Santos, e os outros dois receberão um curso de graduação tecnológica de dois anos na mesma instituição. Além disso, todos os integrantes do grupo vencedor receberão assinatura cortesia de plano semestral do jornal A Tribuna e Clube do Assinante A Tribuna.

A segunda edição do reality terá dois episódios que serão transmitidos pela TV Tribuna e o Globoplay. Apresentado por Maxwell Rodrigues, o programa estreará em 6 de agosto e terá a grande final em 13 de agosto.

Santos: começam obras de melhoria na Avenida Perimetral

SPA investirá mais de R$ 20 milhões em obras de readequação na região da Alemoa, microdrenagem e iluminação

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalnews.com.br

Divulgação/SPA

Obras são realizadas no trecho entre o Viaduto Paulo Benevides e a instalação da Brasil Terminal Portuário, na região da Alemoa

A Santos Port Authority (SPA), a Autoridade Portuária de Santos, iniciou, no último dia 23, as obras de melhoria da infraestrutura viária na Avenida Perimetral da Margem Direita do complexo marítimo, no trecho compreendido entre o Viaduto Paulo Benevides e a empresa Brasil Terminal Portuário, na região da Alemoa.

A obra deve ser concluída até novembro do ano que vem, com um investimento de mais de R$ 20 milhões. O projeto prevê a readequação do sistema viário, aproveitando o traçado existente, além da reestruturação do sistema de microdrenagem da região. As obras também contemplam a implantação de um novo sistema de iluminação e sinalização viária.

Estão previstas mudanças no tráfego de veículos de acordo com os avanços das obras. No momento o estágio está voltado para limpeza do local, mobilização de máquinas e trabalhadores. Conforme as etapas avançarem, a SPA informará as modificações no trânsito que serão necessárias.

A obra vai começar pela readequação do sistema viário, aproveitando o traçado existente. Posteriormente seguirá para reestruturação do complexo de microdrenagem e implantação do novo sistema de iluminação e sinalização viária.

O objetivo é racionalizar e dar maior fluidez de tráfego aos veículos transportadores das cargas movimentadas nas atividades de exportação e importação do Porto de Santos.

Canal de drenagem

A obra contempla ainda a construção de um canal de drenagem, em substituição à vala de drenagem existente, para que a capacidade de vazão seja maior e, consequentemente, o escoamento das águas pluviais da rede municipal melhore.

As obras estão amparadas pela Licença de Instalação nº 1382/2021, expedida pelo Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis).

Entre outras condicionantes, no âmbito da licença está contemplada a realização de fiscalização periódica das intervenções com a execução do Programa de Gestão Ambiental de Construção, que é um instrumento gerencial para o monitoramento ambiental das atividades potencialmente impactantes da obra.

Por meio dele está prevista a realização de controle das emissões atmosféricas e de erosões, de monitoramento de resíduos sólidos e efluentes, dentre outras ações.

Data: 30/06/2022

PORTAL DA iNFRA

Departamento de Estudos do Cade diz que cobrar SSE/THC2 é “lícito” e “justificável”

30 de junho de 2022

Dimmi Amora, da Agência iNFRA

O Departamento de Estudos Econômicos do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) concluiu, após quase três anos de estudos, que “não há motivos para considerar a cobrança da THC2 [Terminal Handling Charge 2] ou Serviço de Segregação de Entrega [SSE] como ilícito, independentemente do nível da referida cobrança, como vem sendo a interpretação da jurisprudência do CADE nos últimos anos”.

O trabalho do DEE, como é conhecido o departamento, tem 188 páginas, foi divulgado na última segunda-feira (27) e diz ainda que há justificativa lícita para a cobrança por parte dos terminais de movimentação de contêineres e também que a posição sustentada pelo Cade até então, de proibir a cobrança, pode “desincentivar importantes investimentos no setor”. A nota técnica está neste link.

A posição do departamento que cuida das análises do órgão de controle da concorrência vem na semana depois de uma decisão do plenário do TCU (Tribunal de Contas da União) que considerou a cobrança ilegal e deu 30 dias de prazo para que a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) reveja o normativo que permite essa cobrança.

Na guerra entre terminais de contêineres “molhados” (com acesso aos navios) e “secos” (sem acesso), a decisão do TCU foi comemorada pelos terminais secos como um fato que deixaria a ANTAQ sozinha entre os órgãos do estado que tratam do tema na posição de defesa da permissão de cobrança dessa taxa.

Os terminais molhados alegam que têm custos adicionais para movimentar as cargas de importação que vão para os terminais secos e, por isso, fazem a cobrança. Os terminais secos alegam que o custo para essa movimentação está incluído no THC (Terminal Handling Charge), que é pago pelos armadores aos terminais, sendo o SSE/THC2 uma cobrança feita somente para evitar a concorrência.

O parecer do DEE não significa uma posição do Conselho do Cade, que vem majoritariamente há anos se posicionando contrário à cobrança do SSE/THC2. O próprio departamento indica isso no texto, pedindo vênia para discordar da posição que vinha sendo a majoritária no órgão até então, a de defender a ilegalidade da cobrança.

Mas esse novo estudo vai reforçar uma tentativa iniciada em 2020 pelo atual diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, de alinhar os posicionamentos entre os dois órgãos, considerando a cobrança legal, mas criando uma norma que pudesse evitar abusos por parte dos terminais molhados.

O acordo foi feito com o ex-presidente do Cade Alexandre Barreto, mas não encontrou apoio de outros conselheiros e não evoluiu. Barreto voltou neste ano ao Cade, agora como superintendente-geral. A tentativa de acordo também tem o apoio do Ministério da Infraestrutura, que defende a cobrança, mas é combatido pelo Ministério da Economia, contrário.

Surpresa na agência

Na ANTAQ, a posição tomada pelo plenário do tribunal de contas foi de surpresa, visto que o parecer técnico sobre o caso específico da denúncia que gerou a declaração de ilegalidade da cobrança do SSE/THC2 era pelo apensamento a um outro processo.

O processo a que a área técnica pediu o apensamento é relatado pelo ministro Jorge Oliveira e tratava do acompanhamento da decisão de 2018 do TCU que determinava à ANTAQ que criasse uma regulação para a cobrança.

Mas o ministro Vital do Rêgo, relator de outros processos sobre o tema, juntou a denúncia em sua análise e fez o parecer próprio com a declaração de ilegalidade da regulamentação da ANTAQ para permitir cobrar o SSE/THC2, que acabou acompanhado unanimemente pelos outros ministros presentes.

Um deles, Walton Alencar Rodrigues, fez severas críticas à ANTAQ e às agências reguladoras como um todo, usando termos como captura, sendo que o atual diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, é servidor do TCU.

Crítica dos terminais molhados

A decisão do TCU foi motivo de muitas críticas por parte dos representantes de empresas que representam os terminais molhados, alegando que ela amplia a insegurança jurídica para investimentos.

A Abratec (Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres) afirmou que a "decisão [do TCU] foi tomada levando em consideração o julgamento de uma denúncia que correu sob sigilo processual e que não ofereceu a outras partes interessadas, além da ANTAQ, a oportunidade de conhecimento e manifestação".

"Esta decisão é bastante peculiar, visto o próprio TCU ter reconhecido a competência da ANTAQ em outros processos sobre o mesmo tema. E é importante ressaltar que a instituição é a Agência Reguladora do Setor para normatizar este e outros serviços prestados pelos terminais especializados na movimentação de contêineres", reclamou o representante da associação.

A indicação entre operadores com acesso aos terminais molhados é que a decisão do TCU não vai fazer com que eles deixem de fazer a cobrança e o mais provável é que seja ampliada a disputa no Judiciário em relação à permissão ou não do SSE/THC2.

Sem sustentação

O advogado Francisco Todorov, do Tauil & Chequer Advogados, acredita que com a decisão do TCU ficará muito difícil para que os terminais de contêineres molhados consigam decisões favoráveis à cobrança no Judiciário.

Acompanhando o tema há vários anos para defender a Usuport-BA (Associação dos Usuários de Portos da Bahia) e a Marimex, que tem um terminal seco de contêineres em Santos (SP), ele diz que as decisões judiciais favoráveis ao pagamento do SSE sustentavam-se nas normas criadas pela ANTAQ desde 2012.

Segundo ele, essas normas foram criadas mesmo contra posições técnicas dos servidores da agência na década passada, que por vários anos foram contrários à permissão de cobrança do SSE.

"A decisão do TCU declara o que dizemos há anos. A resolução [da ANTAQ] é ilegal, anticompetitiva e não tem base em lei", disse Todorov. "Isso só existe no Brasil."

Custos elevados

Paulo Villa, diretor-executivo da Usuport-BA, afirmou que esse tipo de cobrança aos usuários (ele incluiu outras como a taxa de escaneamento) faz com que o país tenha custos elevados para importar e exportar seus produtos.

Para ele, a decisão do TCU é uma oportunidade que se abre no momento em que o país passa a ser olhado como opção industrial à China, de que o Brasil possa ser mais competitivo internacionalmente.

"Os terminais de contêineres têm abusado de sua posição dominante", afirmou Villa, lembrando que os usuários não têm opção de escolha pela baixa concorrência no setor de terminais e de transporte marítimo.