

CLIPPING
ASSCOM

ESPECIAL

Porto do Rio de Janeiro espera 500 mil pessoas durante a temporada de cruzeiros 2022/23

4 Novembro, 2022

Cerca de 500 mil pessoas devem circular no **Porto do Rio de Janeiro** durante a temporada de cruzeiros 2022/2023, que começou oficialmente no último dia 28 de outubro. Até o fim da temporada, em abril de 2023, estão previstas 84 escalas nacionais e 35 internacionais de um total de 37 navios, sendo que 10 deles atracarão pela 1ª vez na cidade.

Visando melhorar a infraestrutura do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, diversas ações foram implementadas pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), em parceria com a arrendatária. Entre as medidas da Autoridade Portuária, estão a manutenção perene das defensas, a substituição dos cabeços de amarração danificados nos berços de atracação, além da dragagem que está sendo realizada com o intuito de garantir um calado operacional adequado e uniforme para os navios de passageiros em toda a extensão do cais do terminal.

O diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, acredita que “esta temporada pós-pandemia vai marcar a retomada do crescimento do segmento de cruzeiros marítimos e que, com as ações de melhoria do terminal, atingirá níveis ainda mais elevados de satisfação dos passageiros dos transatlânticos que passarão pelo Porto do Rio de Janeiro”.

Navios em destaque

Segundo informações do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, os destaques desta temporada são os navios de grande capacidade como o MSC Seashore (7.077 pessoas), o MSC Seaview (6.842 pessoas), o Costa Firenze (6.538 pessoas), o MSC Preziosa (5.767 pessoas) e o MSC Fantasia (5.670 pessoas).

Outro fato relevante é que os navios internacionais, trazendo turistas estrangeiros para visitar a cidade, estão voltando a todo vapor, tais como: Arcadia, Celebrity Infinity, Aurora, Volendam, MS Marina, Balmoral, Viking Jupiter, Azamara Pursuit, Seven Seas Voyager, Seven Seas Mariner, MS Insignia, MS Hamburg, Europa, Silver Wind, Silver Cloud, World Explorer e Ocean Explorer.

Já os 10 navios que aportarão no Porto do Rio de Janeiro pela 1ª vez são: Swan Hellenic -Vega, Vicking Octantis, AidaMar, MSC Seashore, Norwegian Star, Costa Firenze, Bolette, Silver Moon, Seabourn Venture e Hanseatic Spirit.

Aberta a temporada de cruzeiros no Porto do Rio de Janeiro

Cerca de 500 mil pessoas devem circular no Porto do Rio de Janeiro durante a temporada de cruzeiros 2022/2023

04 NOV 2022

Cerca de 500 mil pessoas devem circular no **Porto do Rio de Janeiro** durante a temporada de cruzeiros 2022/2023, que começou oficialmente no último dia 28 de outubro. Até o fim da temporada, em abril de 2023, estão previstas 84 escalas nacionais e 35 internacionais de um total de 37 navios, sendo que 10 deles atracarão pela 1ª vez na cidade.

Visando melhorar a infraestrutura do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, diversas ações foram implementadas pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), em parceria com a arrendatária. Entre as medidas da Autoridade Portuária, estão a manutenção perene das defensas, a substituição dos cabeços de amarração danificados nos berços de atracação, além da dragagem que está sendo realizada com o intuito de garantir um calado operacional adequado e uniforme para os navios de passageiros em toda a extensão do cais do terminal.

O diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, acredita que "esta temporada pós-pandemia vai marcar a retomada do crescimento do segmento de cruzeiros marítimos e que, com as ações de melhoria do terminal, atingirá níveis ainda mais elevados de satisfação dos passageiros dos transatlânticos que passarão pelo Porto do Rio de Janeiro".

Navios em destaque

Segundo informações do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, os destaques desta temporada são os navios de grande capacidade como o MSC Seashore (7.077 pessoas), o MSC Seaview (6.842 pessoas), o Costa Firenze (6.538 pessoas), o MSC Preziosa (5.767 pessoas) e o MSC Fantasia (5.670 pessoas).

Outro fato relevante é que os navios internacionais, trazendo turistas estrangeiros para visitar a cidade, estão voltando a todo vapor, tais como: Arcadia, Celebrity Infinity, Aurora, Volendam, MS Marina, Balmoral, Viking Jupiter, Azamara Pursuit, Seven Seas Voyager, Seven Seas Mariner, MS Insignia, MS Hamburg, Europa, Silver Wind, Silver Cloud, World Explorer e Ocean Explorer.

Já os 10 navios que aportarão no Porto do Rio de Janeiro pela 1ª vez são: Swan Hellenic -Vega, Viking Octantis, AidaMar, MSC Seashore, Norwegian Star, Costa Firenze, Bolette, Silver Moon, Seabourn Venture e Hanseatic Spirit.

portosenavios

Aberta a temporada de cruzeiros no Porto do Rio de Janeiro

06/11/2022 - 12:11

Cerca de 500 mil pessoas devem circular no **Porto do Rio de Janeiro** durante a temporada de cruzeiros 2022/2023, que começou oficialmente no último dia 28 de outubro. Até o fim da temporada, em abril de 2023, estão previstas 84 escalas nacionais e 35 internacionais de um total de 37 navios, sendo que 10 deles atracarão pela 1ª vez na cidade.

Visando melhorar a infraestrutura do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, diversas ações foram implementadas pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), em parceria com a arrendatária. Entre as medidas da autoridade portuária, estão a manutenção perene das defensas, a substituição dos cabeços de amarração danificados nos berços de atracação, além da dragagem que está sendo realizada com o intuito de garantir um calado operacional adequado e uniforme para os navios de passageiros em toda a extensão do cais do terminal.

O diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, acredita que “esta temporada pós-pandemia vai marcar a retomada do crescimento do segmento de cruzeiros marítimos e que, com as ações de melhoria do terminal, atingirá níveis ainda mais elevados de satisfação dos passageiros dos transatlânticos que passarão pelo Porto do Rio de Janeiro”.

Navios em destaque

Segundo informações do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, os destaques desta temporada são os navios de grande capacidade como o "MSC Seashore" (7.077 pessoas), o "MSC Seaview" (6.842 pessoas), o "Costa Firenze" (6.538 pessoas), o "MSC Preziosa" (5.767 pessoas) e o "MSC Fantasia" (5.670 pessoas).

Outro fato relevante é que os navios internacionais, trazendo turistas estrangeiros para visitar a cidade, estão voltando a todo vapor, tais como: "Arcadia", "Celebrity Infinity", "Aurora", "Volendam", "MS Marina", "Balmoral", "Viking Jupiter", "Azamara Pursuit", "Seven Seas Voyager", "Seven Seas Mariner", "MS Insignia", "MS Hamburg", "Europa", "Silver Wind", "Silver Cloud", "World

Explorer" e "Ocean Explorer".

Já os 10 navios que aportarão no Porto do Rio de Janeiro pela 1ª vez são: "Swan Hellenic-Vega", "Vicking Octantis", "AidaMar", "MSC Seashore", "Norwegian Star", "Costa Firenze", "Bolette", "Silver Moon", "Seabourn Venture" e "Hanseatic Spirit".

Tecnológica

CDRJ movimenta 45,9 milhões de toneladas nos nove primeiros meses do ano

Volume do último mês de setembro foi a segunda maior movimentação mensal de 2022

4 de Novembro de 2022

No período de janeiro a setembro deste ano, a movimentação de cargas da **Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)**, que administra os portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, atingiu a marca de 45,9 milhões de toneladas. O volume registrado no último mês de setembro, de 5,8 milhões, foi a segunda maior movimentação mensal de 2022.

O desempenho global da autoridade portuária foi impactado pelo resultado positivo do **Porto do Rio de Janeiro** em todos os trimestres do ano. De janeiro a setembro de 2022, o porto movimentou um total de 7,7 milhões de toneladas, o que corresponde a um crescimento de 12,1% na comparação com o mesmo período de 2021.

A alta no Porto do Rio de Janeiro foi influenciada pelo aumento na movimentação de carga containerizada. Foram movimentados 406.898 TEUs, o que representa um acréscimo de 19,6% em relação ao mesmo período do ano passado.



Rodovia do Café tem seis novos viadutos concluídos e liberados ao trânsito em Maringá (PR)

Importante para o escoamento da produção agrícola, BR-376/PR é a principal ligação rodoviária do Mato Grosso do Sul aos litorais do Paraná e de Santa Catarina

04/11/2022 11h00

Conhecida como “Rodovia do Café”, a BR-376/PR teve os seis últimos viadutos do Contorno Norte de Maringá (CNM) concluídos e liberados ao trânsito. Por meio de um investimento de R\$ 24,9 milhões do Governo Federal, as estruturas agora acomodam duas faixas de tráfego e passagem para pedestres.

Foram realizados serviços de terraplenagem dos encontros dos viadutos, drenagem, pavimentação, sinalização, dispositivos de segurança, instalação de sistemas de controle de tráfego sub-base e drenagem, além de proteção ao meio ambiente. Os viadutos irão possibilitar a duplicação de sete vias urbanas de transposição do Contorno, oferecendo maior fluidez e segurança à população de Maringá no tráfego urbano local.

A BR-376/PR é a principal ligação rodoviária do Mato Grosso do Sul ao litoral paranaense e catarinense. É fundamental para o escoamento da produção agrícola – em especial o café –, pecuária e indústria dos estados. Além disso, é uma importante rodovia para o turismo, já que liga a região norte e noroeste do Paraná à capital e ao litoral.



Covid-19: revisada norma destinada a embarcações de carga e plataformas marítimas

Tema foi pauta da 15ª Reunião Extraordinária da Diretoria Colegiada.

04/11/2022 11h18

A Anvisa aprovou, nesta quinta-feira (3/11), a proposta de revisão da Resolução da Diretoria Colegiada (RDC) 584/2021, que trata das medidas sanitárias de enfrentamento à Covid-19 destinadas à operação, ao embarque e ao desembarque de tripulantes em plataformas marítimas. Um dos objetivos da revisão foi o de ajustar as exigências e condições sanitárias nestas embarcações ao cenário epidemiológico, diante da redução de casos e óbitos provocados por Covid-19, verificada no Brasil e em outras regiões do mundo.

Confira a Resolução - [RDC Nº 759, publicada em 3 de novembro 2022.](#)

Espera-se que as medidas adotadas reduzam o risco de transmissão de Covid-19 e apoiem a atuação quando da ocorrência de casos suspeitos e confirmados a

bordo, conferindo maior bem-estar e segurança sanitária de tripulantes.

As alterações foram aprovadas por unanimidade pela Diretoria Colegiada (Dicol) da Agência, durante reunião extraordinária realizada nesta quinta-feira (3/11), na sede do órgão, em Brasília (DF). A relatoria do tema foi do diretor Daniel Meirelles Fernandes Pereira.

As normas revisadas pela diretoria abrangem embarcações de carga, de apoio portuário e marítimo, incluindo aquelas com tripulantes vindos de outros países. De acordo com a proposta aprovada, para o controle de embarque de tripulantes será exigido comprovante vacinal contra a Covid-19 (esquema primário completo) ou teste negativo para a doença (exame de antígeno ou molecular) realizado um dia antes do embarque.

No caso das embarcações vindas de outros países, os tripulantes deverão apresentar a comprovação de esquema vacinal contra Covid-19 ou teste negativo para doença, realizado um dia antes do desembarque (exame feito a bordo da embarcação).

Entre as flexibilizações há também a isenção de comprovante vacinal ou de teste negativo para pessoas que acessem a embarcação por um período de até seis horas, desde que não apresentem sinais e sintomas compatíveis com a Covid-19 e mediante a utilização de máscaras cirúrgicas ou PFF2/N95, durante todo período de permanência na embarcação. A regra vale para profissionais não-tripulantes, visitantes e autoridades, entre outros.

Tripulantes brasileiros e estrangeiros que já tenham efetuado o controle migratório poderão desembarcar livremente no país, desde que não se enquadrem na classificação de caso suspeito, confirmado ou contato próximo.

De acordo com a Agência, será considerado contato próximo: trabalhador de instalações portuárias ou tripulante assintomático que esteve próximo de caso confirmado de Covid-19, entre dois dias antes e dez dias após o início dos sinais ou sintomas ou a data da coleta do exame de confirmação laboratorial (caso confirmado assintomático) do caso, em uma das situações:

- a) teve contato durante mais de quinze minutos a menos de um metro de distância, com um caso confirmado, sem ambos utilizarem máscara facial ou a utilizarem de forma incorreta;
- b) teve um contato físico direto, como aperto de mãos e abraços, com caso confirmado, sem ambos utilizarem máscara facial ou a utilizarem de forma incorreta;
- c) permaneceu a menos de um metro de distância durante transporte por mais de quinze minutos, sem ambos utilizarem máscara facial ou a utilizarem de forma

incorreta; ou

d) compartilhou a mesma cabine ou mesmo ambiente domiciliar com um caso confirmado, incluídos dormitórios e alojamentos;

A RDC também traz a definição de surto, que é a situação em que haja três ou mais casos de Covid-19 dentre o total de tripulantes da embarcação, no intervalo de sete dias. Também foram incluídas questões relacionadas ao regime de quarentena, monitoramento de contatos próximos nas embarcações e o manejo de situações de surtos, bem com a mudança de tripulação quando esta medida for necessária.

Entre os itens que foram mantidos pela Anvisa em relação à RDC 584/2021 estão a exigência de planos de prevenção e resposta à Covid-19; a existência de plano de contingência em portos de controle sanitário; e a notificação de casos suspeitos e confirmados à Anvisa, entre outros.

A Agência informa, ainda, que a proposta de RDC foi discutida com representantes dos setores de navegação, de plataformas e de trabalhadores, além do Ministério Público do Trabalho, Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS) e do Conselho Nacional de Secretarias Municipais de Saúde (CONASEMS).

Confira o voto do diretor Daniel Fernandes Pereira.

CLIPPING ASSCOM

MENU

04 de
Novembro

05 de
Novembro

06 de
Novembro

07 de
Novembro

07 de novembro



Intermodal South America 2023 adianta algumas de suas novidades

7 de novembro de 2022

A Intermodal South America, o maior e mais completo evento das Américas, está agendada para ser realizada de 28 de fevereiro a 2 de março de 2023.

Tradicional ponto de encontro para as principais e mais importantes empresas globais de toda a cadeia de valor, a Intermodal chega à 27ª edição no próximo ano.

Para a próxima edição, a Informa Markets LATAM está preparando um evento único aos profissionais e players do setor que marcarem presença no São Paulo Expo.

Um dos destaques da Intermodal South America 2023 será o equilíbrio da presença de empresas representantes de todos os modais de transporte (aéreo, ferroviário, rodoviário e aquaviário).

Também estarão presentes empresas dos segmentos de tecnologia, soluções para o setor portuário e intralogística.

A próxima edição da Intermodal será palco da XXVI Conferência Nacional de Logística (CNL), uma realização da Abralog (Associação Brasileira de Logística).

Acontece também durante a feira a primeira edição do Congresso Intermodal South America.

Os eventos explorarão temáticas relacionadas à infraestrutura e ao transporte de carga internacional e nacional, à logística e intralogística, às inovações em soluções em equipamentos e tecnologias para a gestão e movimentação de cargas, entre outras.

Outra novidade da Intermodal em 2023 será a Arena Intermodal, na qual apresentará conteúdos em um ambiente dinâmico e interativo.

Já o TI Innovations será realizado novamente em 2023, após o sucesso da edição de 2022, com uma programação de conteúdo apresentada por empresas

inovadoras do setor.

Para 2023 já estão confirmadas mais de 500 marcas nacionais e internacionais, representantes de todos os elos da cadeia de produção, suprimentos e distribuição.

“Em 2023, voltamos a ter expositores que participam literalmente de toda a dinâmica de supply chain”, comenta o diretor da feira, Hermano Pinto Jr.

“Cada modal está representado e todos os atores também estarão no evento”, completa o também diretor do portfólio de Infraestrutura da Informa Markets LATAM

Entre estes “atores” estão:

- Operadores logísticos, companhias marítimas, aéreas e do modal rodoviário, equipamentos de movimentação de carga;
- Soluções de tecnologia para gestão logística em portos, aeroportos e centros de distribuição, logtechs, entre muitas outras empresas.

Apenas em portos, por exemplo, o evento terá a participação de trinta portos brasileiros e de portos internacionais.

Eles são de países como Alemanha, Bélgica, Espanha, Estados Unidos e Portugal, de terminais portuários reconhecidos e de empresas de movimentação de cargas/equipamentos, apoio marítimo, de serviços e de tecnologia portuária.

“Sem sombra de dúvida, a Intermodal South America será, em 2023, o maior e mais importante evento do setor nas Américas”, conclui Hermano.



PORTO DE PARANAGUÁ REGISTRA ALTA DE 102% NAS EXPORTAÇÕES PELO CORREDOR LESTE EM OUTUBRO

7 DE NOVEMBRO DE 2022

A exportação de grãos e farelo pelo Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá (Corex) aumentou 102,6% em outubro. No ano passado, foram 765.700 toneladas de granéis sólidos vegetais embarcados pelo complexo no mesmo mês. Em 2022, subiu para 1.551.466 toneladas.

“Apesar de quase 12 dias de paralisação por conta da chuva, a produtividade alcançada nos outros 19 dias de operação foi alta, o que fez com que tivéssemos esse crescimento”, explica o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

No acumulado de janeiro a outubro, a alta registrada foi de 7,4%. No ano passado, nos dez meses, foram 14.816.811 toneladas de grãos sólidos vegetais embarcados. Neste ano, subiu para 15.913.067 toneladas.

Garcia lembra que em 2021 houve quebra significativa na safra brasileira de milho e diz que, neste ano, além de um resultado melhor na lavoura, os exportadores tiveram mais oportunidade frente à lacuna deixada pela Ucrânia (em guerra com a Rússia) no mercado internacional.

MILHO – Tanto no mês, quanto no acumulado do ano, o milho foi o produto que puxou a alta. Somente no mês de outubro, 568.739 toneladas do cereal foram exportadas, 821% a mais que as 61.709 toneladas embarcadas pelo Corex, nos mesmos 31 dias, em 2021.

Neste ano 3.714.053 toneladas de milho foram embarcadas. Em 2021, no período, o volume não passou de 714.464 toneladas. A variação positiva do produto, nessa comparação, foi de quase 420%.

Dos 12 terminais interligados ao Corredor Leste de Exportação do porto paranaense, nove armazenaram e carregaram o cereal no último mês de outubro.

Em volume, o que mais movimentou milho, no último mês, foi o terminal Rocha, que exportou 243.055 toneladas do produto nos 30 dias. Como explica Daniel Camargo, gerente comercial e de logística da Rocha Terminais Portuários, os fatores que impulsionaram esse total exportado foram a estrutura e o mix de clientes.

“Temos quatro armazéns, sendo dois deles com divisórias, ou seja, capazes de atender até dois produtos diferentes, simultaneamente, por armazém”, diz.

Na descarga rodoviária, segundo Camargo, a empresa também opera com dois produtos simultaneamente (soja e milho), recebendo até 400 caminhões/dia. Já no modal ferroviário, a descarga chega a 250 vagões/dia.

“Para os próximos três meses, outubro, novembro e dezembro, nossa expectativa é movimentar algo em torno de mais 650 mil toneladas de milho”, afirma.

OUTROS PRODUTOS – Os embarques de soja em grão pelo Corex, neste ano, já somam 8.287.044 toneladas (em 2021 foram 10.225.327 toneladas). De farelo de soja são 3.823.563 toneladas (no ano passado, 3.843.032 toneladas).

De trigo, 32.895 toneladas (eram 33.989 toneladas em 2021). Neste ano, até agosto, houve embarque de 55.513 toneladas de farelo de milho (DDGS). O produto não passou pelo Corex no ano passado.

COREX – Pelo Corredor de Exportação Leste do Porto de Paranaguá operam, além da Rocha, a Cotriguaçu, Louis Dreyfus, Coamo (com dois terminais), Cargill, Interalli, Centro Sul, AGTL e Cimbessul – entre os terminais privados.

No complexo, os exportadores que não têm terminais próprios utilizam os silos públicos: o vertical (que armazena e carrega soja em grão); e os horizontais (farelo de soja).

Tecnologística

Porto de Santos registra recorde na movimentação de contêineres

Em setembro, terminal operacionalizou 486.300 TEUs, 20,7% acima quando comparado ao mesmo mês de 2021

7 de Novembro de 2022

O Porto de Santos (SP) informa que a movimentação de contêineres em setembro destacou-se com um crescimento de 2 dígitos, atingindo o patamar de 486.300 TEUs, 20,7% acima de setembro do ano anterior e se tornando o novo recorde histórico mensal, 6,5% maior que a marca histórica anterior (agosto/2022). No acumulado do ano, o crescimento chegou a 4,9%, somando 3,7 milhões de TEUs, consolidando como a melhor marca para esse período.

A movimentação total de cargas no mês totalizou 13,6 milhões de toneladas, ficando 14,9% acima do mesmo período de 2021. De acordo com o porto, essa foi a maior marca mensal para o mês de setembro. O aumento verificado elevou o movimento acumulado no ano para 123,7 milhões de t, crescimento de 9,6% sobre o mesmo período do ano passado, mantendo-se em um patamar recorde para o acumulado do ano. Com isso, a expectativa é ultrapassar o recorde anual do total do ano passado – 147 milhões de.

As exportações, no mês de setembro, somaram 9,7 milhões de t, crescimento de 24% sobre os embarques realizados no mesmo período do ano anterior. No acumulado do ano esse fluxo de carga atingiu 90 milhões de t, aumento de 12,4% sobre o mesmo período de 2021.

As importações totalizaram 3,8 milhões de t, ficando 2,8% abaixo de setembro

do ano passado. Já as descargas acumuladas no ano somaram 33,6 milhões de t, ficando 2,8% acima do apurado de janeiro a setembro do ano passado.

O movimento de grãos sólidos somou 6,3 milhões de t, alta de 17,3% sobre o mesmo mês do ano passado. Os embarques de milho, com 2,1 milhões de t (83,7%); farelo de soja, com 742.700 t (44,2%); e soja em grãos, com 586 mil t (+91,3%) foram os destaques nesse segmento de cargas. No acumulado do ano a soja em grãos atingiu 24,3 milhões de t (11,0%); o farelo de soja somou 6,9 milhões de t (33,2%) e o milho 8,5 milhões de t (79,4%). As descargas de fertilizantes somaram no mês 635.300 t, redução de 27,1%, enquanto no acumulado do ano apresentou crescimento de 6,7%, somando 6,1 milhões de t.

Os grãos líquidos apresentaram ligeira queda de 0,9% na movimentação mensal, totalizando 1,6 milhão de t. Já no acumulado do ano, mostra alta de 3,2%, atingindo 14,2 milhões de t, a melhor marca para o período, resultante do bom desempenho das operações de óleo diesel e gasóleo (23,9%), óleo combustível (18,9%), sucos cítricos (13,5%), soda cáustica (8%), gasolina (6,6%) e álcool (4,9%).

A carga geral solta atingiu 696 mil t no mês, alta de 37,3%, devido, principalmente, aos embarques de celulose (29,6%). No acumulado do ano esse segmento soma 7,3 milhões de t, crescimento de 49%, melhor marca para o período, sobressaindo-se a celulose (43,7%), ferro e aço (8,6%) e veículos (3,3%).

A movimentação de navios no ano acumula 3.899 embarcações, 6,9% acima do ano anterior (3.646).

Corrente comercial

A participação acumulada do Porto de Santos na corrente comercial brasileira foi de 28,9% (US\$ 132,8 bilhões – FOB). Cerca de 30,5% das transações comerciais nacionais com o exterior que passaram pelo complexo portuário tiveram a China como país parceiro (US\$ 40,58 bilhões – FOB). São Paulo é o estado com maior participação (53,8%) nas transações comerciais com o exterior através do Porto de Santos, atingindo US\$ 71,54 bilhões (FOB).

Entidades colocam pautas que devem ser trabalhadas pelo próximo governo

Para o setor, Reporto e CAP serão pautas simpáticas à gestão de Lula. Já as discussões sobre desestatizações ainda devem esperar um posicionamento

TALES SILVEIRA
tales@portabnews.com.br

Reporto, volta do CAP com poder deliberativo, gestão técnica, qualificação dos trabalhadores portuários e desestatização dos portos. Essas serão as principais pautas a serem tratadas pelas entidades do setor portuário com o governo Luiz Inácio Lula da Silva.

O BE News conversou com quatro associações e federações do setor que elencaram quais serão suas principais discussões que serão levadas ao novo Executivo. Segundo as entidades, a agenda setorial segue a mesma, uma vez que as pautas são consideradas pautas de Estado.

É o caso do presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, que afirma que as prioridades seguem inalteradas. Entre as reivindicações está a renovação do Regime Tributário para o Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto.

O benefício, instituído em 2004, tem como objetivo reduzir impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados nos setores portuário e ferroviário. Jesualdo Silva explicou que é preciso batalhar pela extensão do regime que, ao longo de 2022, não foi liberado para as empresas do setor portuário e ferroviário.

"Pontualmente temos a questão do Reporto. Já perdemos um ano e vamos pleitear a renovação desse regime pelo menos para os próximos cinco anos. Ou seja, mais três ou quatro anos pela frente", disse.

A defesa do Reporto também será pauta a ser defendida pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). É o que afirma o diretor-presidente da entidade, almirante Murillo Barbosa. Ele afirma que batalhará para instaurar o regime de forma permanente até a aprovação da nova Reforma Tributária.

"A nossa linha de ação não será alterada em nada. Os nos-



Uma das reivindicações das entidades do setor portuário é a renovação do Reporto, benefício instituído em 2004, durante o governo Lula

“
TIVEMOS MUITOS AVANÇOS NA ÁREA DE INFRAESTRUTURA COM O GOVERNO QUE ESTÁ SE ENCERRANDO. ISSO É CONSEQUÊNCIA DE UMA GESTÃO TÉCNICA NAS PRINCIPAIS POSIÇÕES DO GOVERNO. O QUE ESPERAMOS É QUE HAJA PESSOAS TÃO QUALIFICADAS NESSE GOVERNO, PARA QUE NÃO HAJA INTERRUPÇÃO DESSA EVOLUÇÃO QUE VIVENCIAMOS NO SETOR PORTUÁRIO”

ANGELINO CAPUTO
diretor-executivo da Associação Brasileira de

sos pleitos continuam sendo os mesmos. Quando o Lula apoiou o Reporto em 2004, ele se tornou o pai da criança. O regime só passará a vigorar no ano que vem com a previsão em orçamento das renúncias fiscais. É uma batalha que devemos começar desde o início para termos a validade dele. Talvez até torná-lo permanente até que venha a Reforma Tributária", afirmou.

CAP deliberativo

Ainda segundo o presidente da ABTP, é preciso que o Conselho da Autoridade Portuária (CAP) volte a ter protagonismo nas decisões dentro dos portos brasileiros. Quando o CAP foi instituído (segundo a Lei 10.233/2001), as decisões referentes a ele deveriam ser obedecidas pela autoridade portuária, contudo, mudanças foram feitas na lei, determinando que o conselho tivesse somente o caráter consultivo e não mais resolutivo.

"Essa questão do CAP está dentro do pilar da gestão eficiente e celeridade das decisões. Aqui cabe a descentralização, delegação, e as diversas formas de desestatizações, quer seja concessão de serviços, de infraestrutura ou alienações. Quanto mais próxima a gestão estiver da ponta, melhor. Neste sentido, o conselho de autoridade deliberativo tem uma influência muito grande e uma participação crucial neste processo", falou.

A volta de um CAP com

poder deliberativo é defendida também pelo presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino. Ele lembrou que a criação do CAP aconteceu durante a gestão Lula/Dilma e trouxe frutos para o setor. Outro ponto interessante seria dar maior autonomia a Secretaria de Portos, como também foi feito durante o governo do PT.

"Reconhecemos que no governo Lula vivenciamos uma fase muito positiva para o sistema portuário, quando foi criada a Secretaria Nacional de Portos. Naquele momento tive-

mos nomeações técnicas nas administrações portuárias e grande fortalecimento do CAP, valorizando assim a descentralização portuária. Talvez recuperar uma Secretaria de Portos independente poderia ser uma boa iniciativa, que foi praticada pelo presidente Lula anteriormente", comentou.

Gestão técnica

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, por sua vez, concordou tanto com o fortalecimento do Reporto quanto a volta de um CAP deliberativo para os portos brasileiros.

Contudo, o executivo fez questão de defender a permanência de uma gestão técnica para o setor regulador, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e para o próprio Ministério da Infraestrutura, em especial a Secretaria

de Portos.

"Tivemos muitos avanços na área de infraestrutura com o governo que está se encerrando. Isso é consequência de uma gestão técnica nas principais posições do governo, como Antaq e Secretaria dos Portos, e nas companhias Docas. O que esperamos é que haja pessoas tão qualificadas nesse governo, para que não haja interrupção dessa evolução que vivenciamos no setor portuário", comentou.

Ainda segundo Caputo, um ponto que deverá ser tratado é a questão da privatização

dos portos. Isso porque o governo eleito pensa em modelos diferentes de desestatização, em especial um modelo de concessão de serviços específicos das docas, sem a efetiva privatização da companhia.

Para o presidente da Abtra, apesar do processo de privatização já estar avançado dentro do setor, será preciso esperar as novas definições do governo Lula para tratar do tema.

"O que vimos de diferente durante a campanha foi o pensamento sobre a desestatização dos portos. No nosso entendimento, a desestatização é um processo que está bem avançado, mas que não está 100% maduro. Ainda estamos discutindo. Portanto, continuaremos a discussão para ver o melhor modelo para todos. Mas temos que esperar para ver quem assumirá o posto", explicou.

Divulgação



PAINEL AQUAVIÁRIO

JAN - AGO 2022

TOP 3

MERCADORIAS MAIS MOVIMENTADAS NA CABOTAGEM

**Petróleo e Derivados
(óleo bruto)**

93,2 milhões de toneladas

**Petróleo e Derivados
(sem óleo bruto)**

29,1 milhões de toneladas

**Contêineres
(Cargas containerizadas)**

25 milhões de toneladas



Curtido por **abepb** e outras **36** pessoas

antaq_oficial 🤖 Confira as 3 mercadorias que mais movimentaram (em milhões x toneladas) a Cabotagem – navegação responsável por 23,6% do fluxo portuário total de janeiro a agosto de 2022:

- ❑ 1º - Petróleo e Derivados (Óleo Bruto): 93,2 milhões de toneladas;
- ❑ 2º - Petróleo e Derivados (Sem Óleo Bruto): 29,1 milhões de toneladas;
- ❑ 3º - Contêineres (cargas containerizadas): 25 milhões de toneladas.



Para mais dados, acompanhe o nosso Painel Estatístico Aquaviário!

Data: 07/11/2022

06 de novembro

JOJÓnotícias

Alta expectativa na temporada de Cruzeiros; mais de 600 mil turistas devem chegar ao Brasil pelos navios

6 Nov, 2022

A temporada brasileira de cruzeiros 2021/22 terá novidades para Porto Seguro, que voltará a ser destino de navios turísticos na Costa Brasileira. A informação foi confirmada pelo presidente executivo da Cruise Lines International Association – CLIA Brasil, Marco Ferraz, durante audiência pública virtual da Comissão de Turismo dos Câmara dos Deputados.

Até o momento há apenas um navio confirmado, o Silversea, mas a notícia já anima a economia local. Segundo Secretário de Cultura e Turismo de Porto Seguro, Paulo Onishi, o impacto econômico previsto pode chegar a US\$ 20 milhões de dólares para 2022.

Não é novidade que o mercado brasileiro de cruzeiros marítimos padece de problemas crônicos. A título de exemplo, podemos citar a grosso modo, as altas taxas portuárias, a falta de investimentos e infra estrutura portuária deficiente. Como se não bastasse existem ainda questões burocráticas e trabalhistas. De acordo com a legislação em vigor 25% dos tripulantes dos navios que operam na costa brasileira devem ser brasileiros. Tal medida tem o louvável intuito de geral empregos para os brasileiros, mas por outro lado, acarreta dificuldade e burocracia para as companhias. Por conta disso tudo, nos últimos anos nosso mercado sofreu uma redução drástica, ocasionando, por consequência uma grande diminuição do número de navios que participam da temporada brasileira, inclusive com companhias tradicionais deixando o mercado brasileiro.

Mas, voltando para Porto Seguro, as notícias são animadoras, mesmo com as dificuldades relatadas acima, que atingem todo o país e com a retração natural do mercado, com o advento da pandemia da Covid-19, Porto Seguro voltou a receber os cruzeiros. Semana passada recebemos o primeiro e estão programados para o final deste ano até 2023, quatro ou cinco, que atracarão por aqui.

Mais de 500 mil hóspedes vão embarcar a bordo dos maiores e mais modernos navios durante toda a temporada. Estarão de volta às águas brasileiras os meganavios Seaview, Sinfonia, Fantasia, Música e Poesia (MSC Cruzeiros), Pacífica e Fascinosa (Costa Cruzeiros) e Soberano (Pullmantur).

Juntos, eles oferecem 531.121 leitos divididos por 144 roteiros em 575 escalas.

Em comparação com a temporada passada, a grande novidade deste ano é a cidade de Itajaí, em Santa Catarina, que passará a ter embarques e desembarques, ampliando as opções para os moradores da região Sul do país. Para Marcos Ferraz, presidente da Clia Brasil (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos), a expectativa para a temporada 2022/2023 é grande. “Temos hoje destinos mais próximos de operar a temporada brasileira, é o caso de Arraial do Cabo-RJ, que teve o porto desembargado há dois meses, e Penha-SC. Temos projetos para chegar à Ilha do Mel, no Paraná, que já tem até autorização. Paraty-RJ, Vitória-ES, Itaparica-BA, Porto Seguro-BA, Maceió-AL e Aracaju-SE são outros destinos a que daremos uma maior atenção já para as próximas temporadas”, destaca Marco Ferraz.

“Nosso plano de governo já previa esta atividade para a recuperação do Turismo em Porto Seguro e temos que celebrar esta conquista. Já sabemos por meio da Associação Brasileira de Navios e pela Marinha Brasileira que há uma escala de cinco navios para o ano que vem. Estamos em contato com a CLIA e discutiremos sobre a estrutura para embarque e desembarque de passageiros e a utilização de tecnologia e equipamentos para realizar esta operação com muita segurança”, comentou Paulinho Toa Toa.

portosenavios

Localfrio investe cerca de R\$ 50 milhões em novo centro de distribuição em Itajaí

06/11/2022 - 13:51

Espaço contará com 7,4 mil metros quadrados dedicados à operação de armazenamento

A Localfrio, empresa de logística integrada, está investindo cerca de R\$ 50 milhões em um novo centro de distribuição em Itajaí (SC). O espaço contará com 7,4 mil metros quadrados dedicado à operação de armazenamento. Este será o segundo CD da companhia no município, que agora contabiliza mais de 10 mil metros quadrados disponíveis na região. Os investimentos destinados para o novo CD estão previstos para os próximos quatro anos.

“Estamos ampliando nossa capacidade investindo em um novo CD em Itajaí. O investimento está alinhado ao nosso planejamento estratégico, visando ampliar nosso portfólio de serviços e verticalizar cada vez mais nossa participação junto aos clientes. (...) É um centro totalmente capaz de atender às mais variadas operações logísticas e cumpre com a demanda de nossos clientes e de oferecer a

eles soluções completas e que agreguem valor à sua cadeia logística”, explica Piero Simione, diretor comercial da Localfrio.

A companhia acredita que o novo terminal atinja 100% de sua capacidade de armazenamento no primeiro semestre de 2023. O CD deve incrementar em 20% o faturamento da Localfrio em Santa Catarina. A estimativa é de que importadores e indústria sejam os maiores usuários desse tipo de armazém.

portosenavios

Sindiadubos prevê redução de 30% na importação de fertilizantes nos portos paranaenses

06/11/2022 - 12:45

O Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas do Paraná (Sindiadubos) prevê uma redução de 30% na descarga de fertilizantes pelos portos do Paraná até o final deste ano. A entidade estima também queda nas entregas anuais — comercializadas e enviadas aos produtores — que pode variar de 9,4% a 16,5%.

Em um cenário de redução de 10% na importação, entre os meses de agosto a dezembro deste ano, a queda no ano será de 9,4% na entrega e o estoque final chegaria a 9,13 milhões de toneladas armazenadas sem comercialização. O volume é 41% maior do que havia em estoque no mesmo período do ano passado.

Já em uma projeção de redução na entrega ao agricultor de 25%, cerca de 12,3 milhões de toneladas do produto ficariam armazenadas. Neste cenário, o balanço final de percentual de 91% a mais de produto em estoque, no comparativo de 2021 com 2022.

Os diferentes cenários de queda foram apresentados para representantes do setor produtivo e empresários que atuam no ramo de fertilizantes e participaram, na última semana, em Curitiba, de simpósio promovido pela entidade. O evento contou com mais de 600 participantes do Brasil e de outros países como China, Rússia e Canadá.

De acordo com o presidente do Sindiadubos, Aluísio Schwartz Teixeira, as projeções foram realizadas com base em dados até o mês de julho divulgados pela Associação Nacional para Difusão de Adubos (Anda) e no cenário atual de compra e entrega do produto aos agricultores.

"Tivemos um ano atípico, com um alto volume de importação. Com isso, os agricultores antecipam a compra do produto que encontra-se armazenado, ocasionando uma queda na importação e na entrega do produto até o final do ano", afirmou Aluísio. Segundo ele, o mercado está se ajustando e com a redução nos estoques, o equilíbrio acontecerá a partir do fim do ano.

O Brasil comprou um volume recorde de adubos em 2022. A medida teve como objetivo garantir insumos suficientes para a expansão da área plantada diante dos temores de escassez por conta da guerra entre Ucrânia e Rússia, que é um importante fornecedor. Os Portos do Paraná são a principal porta de entrada dos adubos no país, 30% do produto chegam por Paranaguá e Antonina.

A Fortesolo, operadora portuária especializada em descarga e armazenagem de fertilizantes em Paranaguá, trabalha para ampliar a sua infraestrutura de armazenagem. Para os próximos meses, a expectativa é aumentar em 45% a capacidade dos armazéns, passando de 227 mil toneladas para 327 mil toneladas. "Estamos crescendo em capacidade de armazenagem para atender o mercado", destaca o presidente da Fortesolo, Marco Ghidini.

Já o Porto Ponta do Félix, localizado em Antonina, Litoral do Paraná, também investe na ampliação da capacidade estática, de 310 mil toneladas para 545 mil toneladas. O terminal conta ainda com um entreposto aduaneiro, que ocasionou na primeira reexportação de fertilizantes do país.

Devido aos altos estoques, bem como a queda registrada nos preços dos fertilizantes, principalmente fósforo e potássio, a reexportação foi uma estratégia encontrada pelo setor. Isso porque o entreposto possibilita a suspensão do pagamento de tributos, sob controle fiscal, já que em recinto alfandegado a carga permanece sob propriedade do exportador, sem que tenha sido importada e nacionalizada.

No mês de outubro o porto reexportou 40,4 mil toneladas de fertilizantes em duas operações, uma delas para os Estados Unidos e outra para a Jordânia.

Acordo com OCDE pode depender de decisão da equipe de transição de Lula

Com eleição do petista, avaliação é que surge facilidade em relação à pauta ambiental, mas dificuldade em relação aos códigos de liberalização de movimentos de capital

Por Assis Moreira, Valor — Genebra

06/11/2022 11h59 · Atualizado há 21 horas

A Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)

mantém expectativa de o Brasil assinar ainda no governo de **Jair Bolsonaro** o acordo de adesão aos sensíveis Códigos de Liberalização de Movimentos de Capital e de Transações Invisíveis. São os dois principais instrumentos da OCDE na área econômica e obrigatórios para o país aspirar ser sócio da entidade.

No entanto, aceitar o acordo sobre esses códigos até o fim do ano poderá depender de sinalização da equipe de transição do presidente eleito **Luiz Inácio Lula da Silva**. “Nada está deliberado, e uma decisão vai precisar ser tomada nas próximas semanas”, diz uma fonte do governo.

Com a eleição de Lula, a avaliação em círculos internacionais é de que surge uma facilidade, mas também uma dificuldade em relação à OCDE. A facilidade está relacionada ao nível dos questionamentos ao país na área ambiental. Há uma visível guinada positiva sobre a percepção do país no exterior. Lula já mencionou plano de desmatamento zero. E sua ida à COP27, no Egito, sinaliza a importância que dará à política ambiental do país.

A dificuldade é justamente sobre os códigos de liberalização de movimentos de capital e de operações intangíveis da OCDE, que para um governo petista pode exigir mais cautela. O primeiro documento leva a uma liberalização gradual do fluxo financeiro internacional, incluindo pagamentos, transferências, empréstimos, investimentos, compra e venda de moeda estrangeira. O segundo trata de liberalização de transações que não envolvem bens, a prestação de serviços de forma transfronteiriça, incluindo consultoria, advocacia e arquitetura.

Para aderir aos códigos, o governo Bolsonaro aprovou a nova legislação cambial, que permitiu retirar uma série de reservas nessa área. Assumiu também compromisso específico de zerar gradualmente até 2029 a incidência do Imposto sobre **Operações Financeiras (IOF)** em operações com moeda estrangeira.

Até agora, a equipe de Lula pouco falou sobre o pedido de adesão do Brasil à OCDE, considerada prioridade nos governos de **Michel Temer** e de Bolsonaro. O ex-ministro **Celso Amorim**, principal assessor diplomático do presidente eleito, deu a entender que o tema não era prioritário e que não via grandes benefícios de entrada do país.

Nesse contexto, agora é preciso ver se o governo Bolsonaro fará uma consulta com o próximo governo. “A questão está pendente, e não dá para excluir que a equipe de Lula queira refletir melhor sobre esse acordo”, diz uma importante fonte.

O pano de fundo é mesmo como o governo Lula tratará a demanda de adesão à entidade com influência crescente na governança econômica global. Na Argentina, o governo de **Alberto Fernández** ignorou convite da OCDE, e disse que o interesse tinha sido do governo anterior, de **Mauricio Macri**. Na Colômbia, a mudança de governo no meio do processo fez a negociação de adesão demorar sete anos.

“Entrar na OCDE ajuda nas reformas internas, ajuda a vencer o custo do Brasil, a dar racionalidade ao governo”, diz um observador. Além disso, torna o Brasil o único país com assento ao mesmo tempo no **G20**, no **Brics** e na OCDE, podendo ser uma ponte para articular consensos na cena internacional.

De outro lado, dentro do PT há os que acham que uma entrada do país na OCDE, vista como organização de americanos e europeus, reduzirá a autonomia do governo para seguir certas políticas para apoiar o desenvolvimento econômico. E que, de toda maneira, a OCDE impõe cada vez mais um compartilhamento firme de seus valores e posições. E isso seria desafiador para um Brasil também sócio do Brics, o grupo dos emergentes.

No momento, a expectativa na OCDE ainda é de que o governo faça a troca de cartas do acordo de adesão aos dois códigos até o fim do ano, para o texto ser então submetido ao Congresso Nacional.



Acabou a espera: após dois anos, Paranaguá volta a receber navio de passageiros

Navio de luxo saiu do EUA, com destino à Argentina; prefeitura comemora e preparou receptivo

Por Flávia Barros

06/11/2022 16:41 | Atualizado em 10 horas atrás

Um dos setores mais afetados e paralisados com a pandemia de Covid-19 foi o de cruzeiros. Mas, graças ao enfrentamento ao vírus, com a vacinação, é chegada a temporada de Paranaguá voltar a receber os turistas que chegam de navio. É o que vai acontecer na tarde desta segunda-feira (7), com a chegada do transatlântico norueguês Viking Octantis, que chega ao porto para marcar a retomada do turismo de cruzeiros no Paraná, após dois anos.

LUXO

Ao contrário das mega embarcações que comportam milhares de passageiros (atualmente o maior do mundo é o Wonder of the Seas, da Royal Caribbean International, com capacidade para 6680 hóspedes e 2200 tripulantes), o navio que chega nesta segunda-feira a Paranaguá é um navio de expedição, construído para exploração de luxo, com 205 metros de comprimento e 23 de largura. Nele, nada de cabines internas, todas são com varanda e suítes com vistas generosas do mar, além de terem como pontos fortes conforto e elegância.

ROTA

Depois de sair de Nova Iorque, nos Estados Unidos, no Brasil o Viking Octantis já fez escalas em Recife (PE), Salvador (BA) e Búzios (RJ). A bordo estão 292 turistas, de 11 nacionalidades, maior parte norte-americanos, e 258 tripulantes, de 43 nacionalidades. Depois de Paranaguá, as paradas serão em Buenos Aires, na Argentina; Montevidéu, no Uruguai; Ilhas Maldivas; Antártida e, por fim, Ushuaia, no extremo argentino.

RECEPÇÃO PARNANGUARA

A Prefeitura de Paranaguá, por meio da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo (Secultur) fará, nesta segunda-feira (7) parte da equipe que realizará o receptivo dos passageiros do navio Viking Octantis, juntamente com a empresa Portos do Paraná, operadores portuários e Convention & Visitors Bureau de Paranaguá. Os navegantes serão recebidos com ações culturais e receptivos turísticos.

“Organizamos em conjunto com o Convention & Visitors e Bureau de Paranaguá uma programação cultural e turística bem vasta, que instigue os passageiros descerem e conhecerem a cidade. Após dois anos sem o turismo de cruzeiro em Paranaguá, o receptivo organizado fomentará a cultura e principalmente o turismo em nossa cidade”, explicou Maria Plahtyn, secretária de Cultura e Turismo.

O transatlântico ficará no porto das 13h às 16h.

Ainda não foi divulgada a quantidade de cruzeiros que deve vir a Paranaguá durante a temporada.

05 de novembro



Governo Bolsonaro corre para leiloar Porto de Itajaí e rodovias

05/11/2022 - 09h01min

Com menos de dois meses para o fim do governo Bolsonaro, o Ministério da Infraestrutura ainda aposta que poderá tirar do papel o leilão de concessão do

Porto de Itajaí (SC) e lançar os editais para a licitação de dois lotes de rodovias no Paraná. O planejamento ainda conta com sete arrendamentos portuários previstos para 2022, nos portos de Maceió, Porto Alegre, Fortaleza e Vila do Conde (PA).

O leilão para decidir a transferência à iniciativa privada da administração da BR-381, em Minas, conhecida como "rodovia da morte", tem poucas chances de avançar neste ano. Apesar de o projeto já estar no Tribunal de Contas da União (TCU), seu teor não foi julgado pelo plenário até o momento, o que joga contra as chances do atual governo.

O mesmo acontece com a proposta de privatização do Porto de Santos, ainda em análise no TCU - apesar de o Ministério da Infraestrutura oficialmente dizer que mantém seu cronograma.

A vantagem dos projetos relativos a rodovias no Paraná é que a Corte de Contas chancelou na semana passada as propostas do governo. A concessão dos dois lotes prevê investimentos na ordem de R\$ 18,6 bilhões, para contratos com prazo de 30 anos. Além desse montante, estão previstos R\$ 8,3 bilhões em custos e despesas operacionais. As modelagens foram negociadas e desenhadas com o governo estadual, comandado por Ratinho Júnior (PSD), aliado de Bolsonaro reeleito no Paraná.

No total, o programa para as estradas paranaenses negociado entre o Estado e o Ministério da Infraestrutura prevê a concessão de seis lotes de rodovias. Há tempo hábil para o atual governo encaminhar apenas os editais dos dois primeiros lotes. O restante, que ainda não passou pela chancela do TCU, ficará sob responsabilidade do governo eleito de Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Os editais

"A previsão do projeto de concessão do sistema rodoviário paranaense é de que os editais de licitação dos lotes 1 e 2, com investimentos estimados de R\$ 18,6 bilhões em mais de 1 mil quilômetros de estradas que cortam o Estado, sejam lançados ainda este ano pela ANTT", afirmou ao Estadão/Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, o Ministério da Infraestrutura, sem prever mais leilões para este ano no setor de rodovias.

Por outro lado, a pasta reafirmou que pretende bater o martelo sobre a concessão do Porto de Itajaí, cuja administração hoje é municipal. A ideia é realizar o leilão em dezembro e atrair com o projeto investimentos na ordem de R\$ 2,8 bilhões. "Quanto ao Porto de Itajaí, a expectativa do MInfra é realizar a licitação da concessão em dezembro deste ano com investimentos previstos de R\$ 2,8 bilhões."

A modelagem prevê que o futuro concessionário administre o porto e opere

contêineres, prestando serviços aos usuários dos portos (embarcadores, exportadores e importadores). As principais cargas containerizadas a serem transportadas são carnes, principalmente de aves, e madeiras.

Porto de Santos e BR-381

Em relação ao projeto de concessão da BR-381, cuja modelagem inicial não atraiu interessados no início do ano, o governo Bolsonaro ainda não desistiu completamente. Mas não há otimismo para realizar o leilão ou mesmo publicar o edital neste ano. Apesar de o projeto já estar no Tribunal de Contas da União (TCU), a avaliação é de que, como o ativo e o histórico são sensíveis do ponto de vista político e de engenharia, seria melhor deixar para o novo governo avaliar se seguirá com o projeto.

A privatização do Porto de Santos é outra na fila de reavaliação. O movimento de dar "um passo atrás" antes de qualquer decisão se impôs diante das diversas sinalizações de que Lula interromperia a desestatização.

Em nota, o Ministério da Infraestrutura afirmou que o processo de desestatização segue normalmente em trâmite de análise TCU, "com o mesmo teor, mesmos estudos e previsões".



Maersk enxerga uma possível recessão global iminente que deve reduzir demanda de contêineres entre 2% e 4% em 2022

Muitas nuvens escuras no horizonte - Gigante de transporte marítimo diz que desaceleração no setor sinaliza recessão

05 NOV 2022

Maersk enxerga uma possível recessão global iminente que deve reduzir demanda de contêineres entre 2% e 4% em 2022. O aumento nas taxas de envio desde o início da pandemia foi um grande benefício para a Maersk. Mas a gigante marítima dinamarquesa está alertando que seus negócios terão que enfrentar tempos mais difíceis pela breve. A empresa disse na quarta-feira (2) que uma recessão global iminente deve reduzir a demanda de contêineres entre 2% e 4% em 2022, com "muitas nuvens escuras no horizonte".

As ações da Maersk, vistas no mercado como um barômetro da saúde da economia devido à exposição da empresa à movimentação de mercadorias ao redor do mundo, caíram quase 6%. As ações caíram 35% até agora este ano. Embora a Maersk tenha obtido lucros recordes no último trimestre devido a “taxas de frete substancialmente mais altas”, ela disse que as taxas começaram a cair no final do período “devido ao enfraquecimento da demanda dos clientes, juntamente com os mercados começando a se normalizar com menos interrupções na cadeia de suprimentos” e menos congestionamento.

Além disso, os volumes de frete marítimo caíram. O CEO Søren Skou disse à Julia Chatterley, da CNN, que esse declínio é “claramente um sinal de que o consumidor não está gastando tanto dinheiro quanto gastou nos últimos anos e provavelmente também um sinal de que muitos de nossos clientes têm estoque demais. ”

O consumo em geral, acrescentou, é “pesado por um sentimento muito, muito negativo”.

“Não sou macroeconomista, mas ficaria surpreso se a Europa não estivesse em recessão agora”, disse Skou. Ele acha que os Estados Unidos provavelmente seguirão o mesmo caminho “em algum momento do próximo ano”.

A demanda por bens maiores, como televisores, sofás ou churrasqueiras, também caiu depois que as pessoas fizeram grandes compras durante os bloqueios. Agora, eles não precisarão comprar substitutos por algum tempo.

“Depois de comprar isso, você provavelmente não terá essa demanda novamente por mais alguns anos”, disse Skou.



Campanha de simulação de manobras garante entrada segura no Porto de Santos

Por Santa Portal em 05/11/2022 às 10:04

Os navios de 366 metros já podem entrar com segurança no [Porto de Santos](#). Bruno Tavares, Presidente da Praticagem de São Paulo, manobrou na última quinta-feira (03) um navio 366 metros de comprimento e 14,5m de calado, na simulação realizada no Tanque de Provas Numérico (TPN), da Escola Politécnica da USP, em São Paulo.

Ele conduziu a embarcação no espaço que é coordenado pelo professor Eduardo Tannuri. Acompanharam a manobra Viriato Geraldes, Assessor de Operações da Praticagem; Felipe Fray, Gerente de Controle de Acessos Logísticos da Santos Port Authority; Leandro Almeida, Analista de Planejamento do Brasil Terminal Portuário; Alberto Robinson, Wilson Lozano e Ricardo Generoso, diretores da DP World.

Bruno Tavares explicou a operação: “Essas manobras simuladas vão servir de base para que a Autoridade Marítima possa ajustar o calado de 14,20m para 14,50m para os navios até 366m. Os outros navios de comprimento menor que 340m que frequentam o Porto de Santos já estão operando com calado de 14,50m. A diferença parece pouca, mas não é. Todo centímetro em termos de calado ou metro em termos de comprimento ou largura de um navio faz diferença”.

Sair da largura atual de 48,5m de comprimento para 51m ou 52m traz um deslocamento de massa grande e exige alterações na manobra, como detalha o Presidente da Praticagem: “Estamos fazendo a simulação dentro dos requisitos de segurança exigidos: “Número de práticos, local de embarque, desembarque, velocidade para passar ao longo dos diversos berços de atracação e evitar a interação hidrodinâmica com os outros navios atracados. Tudo é levado em conta para manobrar com tranquilidade no porto, mesclando segurança com produtividade”.

O professor Eduardo Tannuri ficou satisfeito com o resultado: “Concluimos pela viabilidade do aumento de calado e agora o próximo passo é gerar um relatório técnico com todos as análises detalhadas e os parâmetros de segurança e emitir um documento para a Marinha avaliar e possivelmente autorizar esse aumento de calado”.

Foram mais de dez manobras realizadas na simulação, com a embarcação entrando e saindo dos três terminais de contêineres, fazendo o giro na bacia de evolução, navegando pelas curvas com uso dos rebocadores em várias condições de vento.

“Ganhamos 30 centímetros de calado e realizamos grande número de estudos para verificar os movimentos dessa embarcação no canal externo e sobretudo sob efeito das ondas, considerando o efeito squat e o adernamento do navio, principalmente, na parte curva. Foi necessário verificar se com esse aumento do calado a manobra seria segura, devido ao porte do navio e ao fato de o canal de Santos ser relativamente estreito, além de estabelecer o número de rebocadores adequados para auxiliarem à manobra”.

Centro de SimulaçãoO Simulador Marítimo Hidroviário (SMH) reproduz todas as condições de navegação e manobras de navios, e, dessa forma, comandante e prático adquirem a noção antecipada sobre como o navio poderá se comportar durante as manobras reais. O Centro de Simulação de Manobras do TPN-USP mantém três simuladores full motion, um deles com uma tela de 12 metros de diâmetro e 32 projetores. O centro de comunicação de alto desempenho fornece dados para os simuladores e para os tanques. Há três simuladores de rebocadores portuários e outros adaptáveis para comboios fluviais, usados para a região do Norte do país e na hidrovia Tietê Paraná. O tanque de ondas é utilizado para estudos de plataformas offshore. Na equipe do Centro 30 pessoas atuam nos simuladores e oito no tanque, entre alunos de mestrado, doutorado e pesquisadores mais sêniores que fazem a programação do código que é todo desenvolvido na USP.

04 de novembro



Codern apresenta demandas à bancada federal e solicita recursos

4 de novembro de 2022

O diretor-presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), Carlos Eduardo da Costa Almeida, apresentou nesta sexta-feira, 4, à bancada federal do RN o pedido de recursos, por meio de emendas impositivas, às quais os deputados federais e senadores têm direito. O pleito da Companhia totaliza R\$ 41 milhões.

O encontro ocorreu no Centro de Convenções, em Natal, e contou ainda com as presenças da governadora Fátima Bezerra (PT), do prefeito Álvaro Dias (PSDB), de outros prefeitos, lideranças políticas, reitores das universidades públicas, entidades e outras autoridades.

Do total de recursos, R\$ 16 milhões são para cobrir o aditivo das obras em andamento no Terminal Salineiro de Areia Branca (agora Terminal Salineiro Intersal), que ficaram sob a responsabilidade da Codern, empresa não dependente e impossibilitada por questões orçamentárias de receber novos recursos do tesouro nacional.

Já, R\$ 25 milhões, são para obras no Porto de Natal, que vão proporcionar melhorias na infraestrutura, facilitando a atração de novos clientes, otimizando a

movimentação portuária e contribuindo para o desenvolvimento econômico do Estado do Rio Grande do Norte.

“Os Portos são estratégicos para o crescimento do Estado. Queremos chamar a atenção e pedir o apoio dos nossos parlamentares, principalmente, para o Porto-Ilha, que foi arrendado, e precisamos finalizar as obras que ficaram sob a responsabilidade da Codern. O Porto de Natal também merece um olhar de todos, pelo potencial que existe e por ser fundamental quando se fala em desenvolvimento”, afirmou o diretor-presidente, que mencionou ainda a necessidade da construção das defesas da Ponte Newton Navarro, de responsabilidade do Estado, e impedem atualmente a passagem de navios no período noturno.

O GLOBO

Após derrota, governo corre para destravar nomeações em agências reguladoras

04/11/2022 16h09

Após ser derrotado, o governo de Jair Bolsonaro corre para preencher as vagas abertas em agências reguladoras. Quatro nomes estão sob análise na Casa Civil para serem indicados para duas diretorias da ANTT e outras duas da Antaq.

Se aprovados no pente fino, Felipe Fernandes Queiroz e Lucas Asfor Rocha Lima devem ter seus nomes enviados ao Senado para sabatina às diretorias da ANTT e os nomes de Caio Cesar Farias Leôncio e Alber Furtado de Vasconcelos Neto seguem para as vagas da Antaq.

Felipe Queiroz é próximo do ministro Marcelo Sampaio, do Ministério da Infraestrutura. Já Lucas Asfor entrará na vaga de Davi Ferreira, a partir de fevereiro de 2023, que era indicação do ex-ministro Tarcísio de Freitas.

As novas indicações vão precisar de um rearranjo, já que o governo havia enviado o nome do almirante Wilson Pereira para a Antaq. Na ANTT, Felipe Quiroz deve substituir a indicação de Fábio Rogério, nome que havia sido chancelado por Rodrigo Pacheco.

O governo articula para apreciar os nomes já na segunda quinzena de novembro, quando Rodrigo Pacheco fará um esforço concentrado para aprovar nomes de autoridades.



Suape completa 44 anos de história com previsão de atrair R\$ 42,6 milhões em investimentos e gerar 20 mil empregos

Suape é considerado um porto estratégico para a atração de investimentos porque está a no máximo 800 quilômetros de distância de seis capitais, cinco aeroportos e dez portos internacionais

04/11/2022 às 20:43

O Complexo de Suape é a um só tempo porto e indústria. Polo de atração de investimentos industriais e ativo logístico de Pernambuco. Nesta segunda-feira (7), o porto comemora 44 anos de sua instalação, mirando o futuro. Pelas contas do governo do Estado, Suape vai receber R\$ 42,6 milhões em investimentos e gerar 21.790 empregos até 2027.

Com 224 empresas instaladas e uma movimentação de cargas projetada em mais de 24 milhões de toneladas para este ano, não se imagina o desenvolvimento econômico de Pernambuco sem pensar em Suape. Segundo cálculos da Agência Condepe/Fidem, o complexo contribui com 5% do Produto Interno Bruto de Pernambuco (PIB). O gigante com área de 13,5 mil hectares está localizado entre os municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, distante 50 km do Recife.

O Porto de Suape é um ativo estratégico para o Estado porque está a, no máximo, 800 quilômetros de distância de seis capitais, de cinco aeroportos e de dez portos internacionais. Além disso, está localizado numa região que concentra 46 milhões de consumidores e 90% do PIB do Nordeste.

Apesar de ter sido inaugurado em 1978, a primeira movimentação de carga aconteceu em 1983, com o desembarque de um carregamento de álcool da Petrobras. De lá para cá, o complexo foi se consolidando como um polo de movimentação de combustíveis e hoje ocupa a liderança nacional na atividade entre os portos públicos do País.

Naquela época ninguém conseguia 'profetizar' que um dia a Petrobras seria âncora na movimentação de combustíveis em Suape, por meio da instalação de uma refinaria de petróleo. Em 2021, o porto movimentou 14,9 milhões de toneladas de derivados de petróleo, que representaram 67,8% de toda a carga registrada. Isso faz o atracadouro se destacar em relação aos demais portos públicos brasileiros.

Para o resultado total do ano, a aposta é em um crescimento de 10% na movimentação de cargas, em relação ao mesmo período do ano passado,

atingindo 24,3 milhões de toneladas contra 22,1 milhões do exercício anterior.

A diretoria de Suape adianta que nos últimos dois anos foram consolidadas negociações que vão permitir a implantação de investimentos da ordem de R\$ 42,6 bilhões no complexo e gerar mais de 20 mil empregos até 2027. Na lista de projetos estão terminais de gás GLP e GNL; ampliação do Polo Farmo-químico com a instalação da Blau Farmacêutica e a ampliação da Aché; novo terminal de contêineres da Maersk ; planta de hidrogênio verde e outros.

No caso do terminal de GNL, Suape concluiu a concorrência para o novo empreendimento. O porto homologou a proposta da ShellOnCorp, que prevê o pagamento de R\$ 131 mil por mês, ao longo de 48 meses, para exploração do Cais de Múltiplos Usos (CMU), onde deverá ser instalado o Terminal de Regaseificação (Regás).

A implantação do terminal, prevista para 2023, deve gerar investimentos da ordem de R\$ 2 bilhões para Pernambuco e 240 empregos diretos. Ao longo das obras de instalação, serão criados centenas de empregos temporários.

Com investimentos da ordem de R\$ 1 bilhão, o projeto de expansão nacional da Blau Farmacêutica no Complexo de Suape, no Cabo de Santo Agostinho, tem previsão de início das obras para 2023. A assinatura do contrato de aquisição da área de 64 hectares, na Zona Industrial de Suape, ocorreu no final de outubro, no Palácio do Campo das Princesas. A Blau é uma das principais indústrias de medicamentos e insumos hospitalares da América Latina e vai gerar até 1.400 postos de trabalho diretos quando a fábrica estiver em plena operação, em 2032.

Entre 2014 e 2022, o maior investimento atraído para o Complexo foi a fábrica da Aché, que teve sua pedra fundamental lançada em 2018. A unidade foi erguida numa área de 25 hectares (250 mil metros quadrados), no Cabo de Santo Agostinho.

Com investimento de mais de R\$ 800 milhões e a geração de 3.000 empregos diretos e indiretos. A segunda etapa do parque fabril vai inaugurar nos próximos meses e será destinada à fabricação de medicamentos. A planta vai produzir, embalar e distribuir remédios para todo o Nordeste. A nova operação deverá gerar 3 mil novos empregos.

Retomada da autonomia vai acelerar expansão de Suape

A retomada da autonomia de Suape foi publicada no Diário Oficial da União no dia 3 de outubro de 2022, pelo Ministério da Infraestrutura. No documento, estão definidas as atribuições delegadas a Pernambuco e o que cabe ao governo federal. Com a mudança, a operação de cais e píeres, além de contratos de arrendamentos e estabelecimento de tarifas, volta para a gestão da Autoridade Portuária.

Em 2018, o então Ministério dos Transportes hoje Ministério de Infraestrutura instituiu a Portaria 574/2018, que permitiria a transferência de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios à administração do porto, delegado ou não. Para isso, foi criado o Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP).

Em junho de 2022, Suape alcançou a segunda posição no ranking do IGAP, com nota 9. Em 2021, atingiu nota 8, suficiente para a devolução da autonomia (perdida em 2010), porém o ato não foi realizado. As negociações foram retomadas e o portoreconquistou a autonomia.

TERMINAL DE MINÉRIOS DE GRANÉIS SÓLIDOS DE SUAPE

O Terminal de Granéis Sólidos Minerais (TGSMS) foi anunciado em 29 de setembro e será operado pela Planalto Piauí Participações e Empreendimentos S.A., do grupo Bemisa Brasil Operação Mineral S.A., mineradora autorizada pelo governo federal a implantar e explorar a Ferrovia do Sertão (EF233), nos 717 km entre Curral Novo (PI) e o porto. Para a construção do terminal, será investido R\$ 1,5 bilhão, com a estimativa de movimentar anualmente 13,5 milhões de toneladas de minério de ferro.

A área do TGSMS é de 51,8 hectares e a obra, que deverá ter início até 2025, vai gerar mais de 3 mil empregos, entre diretos e indiretos. Durante a operação, serão 400 empregos. O terminal está na Zona Industrial Portuária (ZIP), na Ilha de Cocaia, e o sistema logístico apresenta-se como alternativa à conclusão da Ferrovia Transnordestina até o Porto de Suape, para escoar a produção das jazidas piauienses. O investimento será de R\$ 6 bilhões, com a geração de dois mil empregos.

Já o trecho ferroviário de 9,7 km entre o entroncamento da BR-101 com a Rota do Atlântico (PE-09) e a porção leste da Ilha de Tatuoca, é alvo de estudos para adequação e atualização do projeto executivo do acesso ferroviário do porto à Ferrovia do Sertão. Essa obra será custeada pela estatal portuária.

TERMINAL DE CONTÊINERES DA MAERSK

O novo Terminal de Uso Privado (TUP) da APM Terminals, subsidiária do Grupo A. P. Moller-Maersk, de origem dinamarquesa, foi anunciado, oficialmente, no dia 1º de setembro. Com o início das obras até o final de 2023 e operação prevista para 2026, o empreendimento representa investimento de R\$ 2,5 bilhões, gerando 1.600 postos de empregos.

A capacidade inicial de movimentação será de 400 mil TEUS, unidade equivalente a um contêiner de 20 pés. Mas pode ultrapassar a marca de 1,3 milhão de TEUS anuais, aumentando a liderança regional de Suape nesse tipo de

carga.

Ocupando 49,2 hectares, o novo terminal é resultado do revocacionamento dos estaleiros do cluster naval do complexo, após a venda de parte da área pertencente ao Estaleiro Atlântico Sul (EAS). O processo teve desfecho com a realização de um leilão, quando a Maersk cobriu a maior oferta com um valor de R\$ 455 milhões. Esse resultado já foi homologado pela Justiça Federal para o pagamento de passivo aos credores do EAS.

Negociação para concluir dragagem de Suape

O governo de Pernambuco acabou de anunciar a conclusão de uma negociação para concluir a dragagem do canal de aproximação de Suape, que vai permitir ao porto ficar com uma profundidade de 20 metros e receber embarcações maiores. Iniciada em 2011 pela empresa holandesa Van Oord, a obra estava parada desde 2013.

A empresa alegou não ter recebido os valores devidos e os governos federal e estadual também acabaram se desentendendo sobre os recursos liberados e aplicados. A disputa foi parar na Justiça internacional. Pernambuco teria que pagar quase R\$ 800 milhões referente à conclusão da obra e à quitação da dívida com a empresa, mas conseguiu negociar o valor para R\$ 480 milhões. Agora, a Van Oord terá cinco meses para concluir a dragagem.

O diretor-presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, comenta que a dragagem colocará Suape em posição de destaque no cenário portuário mundial, uma vez que o porto, que tem localização estratégica, reúne uma zona industrial robusta e consolidará esses grandes empreendimentos nos próximos anos. “Isso sem falar na ampliação da Refinaria Abreu e Lima, cuja movimentação atual de granéis líquidos já nos coloca na liderança nacional”, destaca.

Plano Diretor se antecipa ao futuro de Suape

Suape também está passando por um processo de revisão de seu Plano Diretor, com horizonte até 2030. A primeira versão ficou pronta em 2011, logo após a chegada de grandes empreendimentos no complexo. O objetivo da atualização é atender às novas demandas de mercado e aos desafios impostos pelo atual cenário econômico.

O projeto de revisão do Plano Diretor é comandado pelo consórcio formado pelas empresas TPF e Ceplan, vencedor da disputa. O prazo total de execução é de 15 meses. Com o resultado será possível planejar a expansão do complexo até o final desta década. O futuro de Pernambuco navega por Suape.

Cresce o interesse por exploração de espelho d'água dentro dos portos públicos

A demanda pelo uso de espelho d'água para a realização de operações portuárias tem aumentado nos portos organizados

04 NOV 2022

O espelho d'água consiste na superfície de águas navegáveis, seja de rio ou mar, corresponde à área de superfície navegável até o limite de 12 milhas náuticas (cerca de 22 km) da costa e dentro dos portos organizados a autoridade portuária, conjuntamente com a autoridade marítima, tem sob sua competência a gestão desse ativo.

Diante do interesse dos portos em viabilizar um novo modelo de negócio para movimentação de cargas, a ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários estuda uma proposta de regulamentação para suprir a lacuna regulatória até então existente sobre o tema.

E até que fique aprovado o regulamento da nova forma de exploração portuária, a Diretoria Colegiada da Agência estabeleceu que os espelhos d'água podem ser explorados mediante a celebração de contratos semelhantes ao Contrato de Uso Temporário disposto na Resolução-ANTAQ nº 64/2021. Importante apontar que pela característica singular de ocupação se faz necessária a autorização da Marinha para a realização das operações pretendidas, bem como o cumprimento das exigências ambientais inerentes às operações realizadas.

A administração do porto interessada em celebrar esse tipo de contrato deve disponibilizar relação de áreas disponíveis para tal e demonstrar que a utilização não conflita com o canal de navegação e não compromete a capacidade operacional de sua área de fundeio.

O contrato pode ser firmado pelo prazo de 48 meses e antes de sua celebração precisa ser aprovado pela Agência.

portosenavios

Pelo segundo mês, transporte de granéis agrícolas têm destaque na logística ferroviária

04/11/2022 - 17:30

Relatório mais recente da ANTF também destacou aumento do transporte de contêineres por trilhos, que atingiu 404.323 milhões de TKU. Minério de ferro e demais cargas sofreram com queda de 8,8%

No mês de setembro de 2022, a expansão do transporte de grãos agrícolas como safra de milho, soja/farelo ganhou novamente destaque na malha ferroviária, alcançando 52,2%. Além disso, segundo o relatório publicado pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), que representa as concessionárias ferroviárias brasileiras, a produção ferroviária de cargas apresentou crescimento de 1,1%, em relação ao mesmo mês de 2021.

A ANTF trouxe destaque também para o aumento do transporte de contêineres por trilhos, que atingiu 404.323 milhões de TKU (12,2%). Entretanto, o minério de ferro e demais cargas sofreram com uma queda de aproximadamente 8,8%, totalizando 22.916.316 milhões de TKU. O transporte de carga geral também sofreu com queda de 6,1%, mas cresceu expressivamente (28,4%) na mesma categoria em relação a setembro de 2021.

Com o relatório, é possível identificar alguns sinais de recuperação. Em setembro verificou-se o crescimento de 28,4% na produção de carga geral em relação ao mesmo período de 2021. Entre janeiro e setembro, a diferença no acumulado foi de 11% com 93.638 milhões de TKU — em 2021 o número era de 84.422 milhões de TKU.

Além disso, de janeiro a agosto de 2022, cerca de 90% do minério de ferro, de 51% do açúcar e quase 50% da soja e milho exportados pelo país chegaram aos portos brasileiros através do transporte ferroviário.

portosenavios

Após Itaqui, Athenas implantará nova versão de sistema operacional em outros terminais

04/11/2022 - 17:00

Empresa de tecnologia desenvolveu atualização com digital twin 3D e outros recursos para software TOS. Plus incorpora módulos, com destaque para segurança de informações e parte de comunicação com Receita Federal e alfândega, além dos módulos de automação usando IoT

A Athenas adicionou o ‘digital twin’ 3D e outros recursos a uma versão do Terminal Operating System Plus (TOS+), sistema direcionado para terminais e portos, com aspectos multicargas e multimodal. A solução foi aplicada no Porto do Itaqui (MA) e, segundo a empresa de tecnologia, vem sendo implantada em

outros terminais portuários de grande porte. O porto gerido pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), que já opera integrado a partir da plataforma do TOS+ desde 2017, movimenta carga geral, granéis e contêineres, com conexões rodoviárias e terrestres. O porto atualizou o TOS+ em 2022 e já opera com a nova versão.

O ‘TOS+ Lion’ tem capacidade de gerenciamento para contêineres (cheios e vazios), carga (geral ou solta) e granéis (líquidos e sólidos) nas categorias importação, exportação e armazenagem, por meio do uso de inteligência artificial e digital twin 3D, utilizando algoritmos que possibilitam a gestão mais eficiente da logística. Segundo a Athenas, o sistema, disponível para os modais portuário, rodoviário, ferroviário, dutoviário, mecanoviário e aeroportuário, recebeu mais de US\$ 2,5 milhões de investimentos nos últimos anos.

A empresa brasileira de tecnologia, voltada para o controle e a gestão logística de portos, armazéns e terminais alfandegados, acrescenta que o sistema permite um processo de ‘billing ponta a ponta’, que gera a cobrança automática ao final de todo o processo logístico, sem interferência manual. Além disso, o plus do TOS significa a incorporação de módulos tidos como satélites, como por exemplo, a segurança das informações relativas às normas nacionais e internacionais, e a parte de comunicação com a Receita Federal e a alfândega, além dos módulos de automação usando IoT (internet das coisas, em tradução livre) e robôs inteligentes.

A partir da configuração do processo de ‘billing’ na plataforma, a nova versão do TOS+ automatiza o fluxo informacional e os fatos geradores de cobrança, incluindo a automação do cálculo e a emissão dos apontamentos dos diversos serviços dentro do terminal, evitando perdas e otimizando o uso do time operacional na tomada de decisões. “A plataforma está pronta para se integrar com outros sistemas financeiros e contábeis (ERPs) para o processamento das cobranças e acompanhamento do fluxo financeiro”, afirmou Rogério Magela, CEO da Athenas, à Portos e Navios.

O CEO da empresa relatou que, antes do TOS+, não havia nenhum software no mercado capaz de gerenciar tanta complexidade ao mesmo tempo e com um escopo tão amplo. Ele disse que cada necessidade representa um sistema satélite distinto e todos têm que ser integrados em um mesmo ambiente, o que nem sempre é simples de fazer, podendo gerar verdadeiras ‘colchas de retalhos’ com alto custo de manutenção.

Magela explicou que as informações são enviadas através dos meios de comunicação já existentes e de uso do terminal, incluindo a troca de arquivos que apoiam a operacionalização. O novo TOS automatiza a leitura e a emissão de respostas nos meios e formatos amplamente difundidos e utilizados nas operações entre transportadoras, clientes, empresas de navegação, autoridades locais e internacionais, despachantes e demais agentes.

A versão recém-lançada da plataforma de gestão e operação permite o endereçamento, utilizando um pacote de dados (framework) de processos que integram, generalizam e abstraem a operação de diferentes tipos de carga ao longo dos fluxos de entrada e saída de cargas, na importação, exportação e também armazenagem. O 'TOS+ Lion' realiza a otimização de forma inteligente do endereçamento, planejamento e escoamento de cargas com auxílio de inteligência artificial.

A plataforma responde pela otimização do espaço físico e, conseqüentemente, sua ampliação operacional. A expectativa é que, com incremento de Inteligência Artificial (IA) e Digital Twin 3D, o sistema de gestão e otimização de porto contribua com aumento de até 25% na lucratividade e 35% na diminuição de custos.

portosenavios

Anvisa altera regras para desembarque de marítimos

04/11/2022 - 19:32

Norma publicada nesta semana retira necessidade de aprovação prévia da agência para tripulantes brasileiros e estrangeiros, mas ainda exige apresentação de comprovante de vacinação

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) publicou, nesta quinta-feira (3), a resolução RDC 759, que retira a necessidade de aprovação prévia do órgão para desembarque de tripulantes nas plataformas situadas em águas jurisdicionais brasileiras, em embarcações de carga, de apoio portuário e marítimo. Entretanto, a agência ainda exige a apresentação de comprovante de vacinação ou do documento que comprove a realização de teste para rastreio da infecção realizado até um dia antes da entrada no país.

Os tripulantes brasileiros ou estrangeiros de procedência internacional também estão autorizados ao desembarque, desde que não se enquadrem na classificação de caso suspeito a bordo, confirmado ou contato próximo. Eles devem permanecer isolados por 10 dias completos em caso de síndrome gripal leve ou moderada e de 20 dias para quadros de síndrome respiratória aguda grave/crítico. Além disso, os resíduos sólidos precisam ser tratados por metodologia que garanta a inativação microbiológica.

A regulação se aplica à portos de controle sanitário instalados em território nacional, aos tripulantes, às autoridades intervenientes, aos visitantes, aos

profissionais não tripulantes, às plataformas, às embarcações de carga, de apoio portuário e marítimo, e outros meios de transporte aquaviários de interesse sanitário em navegação de longo curso ou de cabotagem. Porém, a RDC 759 não está direcionada às embarcações de cruzeiros, de esporte e recreio, veleiros, iates, entre outros.

Em caso de necessidade de desembarque de tripulantes para atendimento de saúde, é necessário que o representante da embarcação solicite autorização à autoridade sanitária do porto de destino, exceto em caso de emergência e urgência. A norma possui vigência imediata e terá validade enquanto perdurar a situação de Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional declarada pelo Ministério da Saúde em virtude da pandemia de Covid-19.