

SUL E NORDESTE Chuvas causam deslizamentos em rodovias ▶ **p3**

PARANAGUÁ Porto tem fila de navios e fica lotado de fertilizantes ▶ **p5**

CHINA Movimentação de cargas cresce 5,4% no mês ▶ **p6**

A hora da navegação interior

Novo secretário de Portos promete priorizar programa BR dos Rios, que vai incentivar o transporte fluvial ▶ **p3**



EDITORIAL

A escolha certa

Um dos principais desafios da logística no Brasil é a falta de integração entre os vários modais, de modo a tornar a movimentação de cargas mais eficiente e de menor custo. E, em um país com uma matriz de transporte tão desequilibrada, ainda pendendo mais para a opção rodoviária, e de dimensões continentais, esse problema é ainda mais preocupante.

Nesse cenário, é muito assertiva a declaração do novo secretário nacional de Portos e Transporte Aquaviário, Mario Povia, de que irá “dar total ênfase” ao projeto BR dos Rios, que reunirá medidas de apoio ao transporte fluvial - da mesma forma que o BR do Mar congrega as normas que impulsionam a navegação de cabotagem.

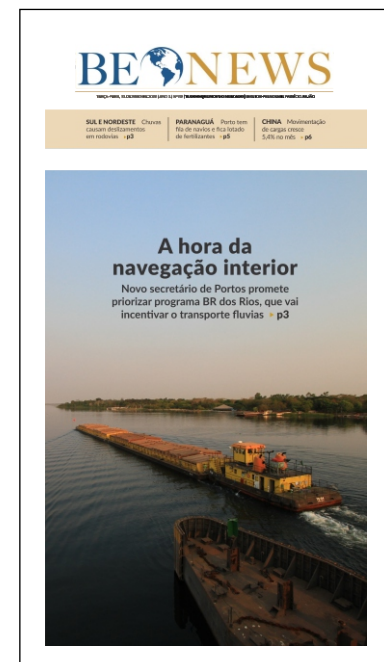
O programa BR dos Rios já está em desenvolvimento e deve ser anunciado ao setor nas próximas semanas. Com isso, o Ministério da Infraestrutura busca atrair investimentos para o transporte fluvial e ampliar sua utilização no Brasil, dentro de um princípio de valorização da integração entre os modais, uma vez que a opção fluvial sempre demanda um complemento, tradicionalmente o rodoviário ou o ferroviário. O importante é que, ao utilizar o fluvial - ou a navegação interior ou continental - consegue-se um aumento de eficiência e redução de custo, em comparação ao que seria obtido se toda a distância fosse percorrida apenas pelo rodoviário.

Que o Ministério da Infraestrutura e seu novo secretário de Portos entreguem a BR dos Rios o quanto antes.

Defender a integração entre os modais e a utilização da navegação interior é lutar por uma logística mais inteligente, mais competitiva e de menor custo, é fortalecer a economia e buscar o desenvolvimento do próprio País.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Divulgação



▲ CAPA

4 Povia dará ‘total ênfase’ à BR dos Rios

HUB

3 ANTT fará audiência sobre pedidos de novas ferrovias

NACIONAL

3 Chuvas causam deslizamentos em rodovias no Sul e Nordeste do País

Câmara dos Deputados pauta MP do PIS e Cofins sobre etanol

REGIÃO SUL

5 Porto de Paranaguá com fila e lotado de fertilizantes, mas garante descarga

6 Nova Ferroeste: caberá à concessionária discutir desapropriações com proprietários

INTERNACIONAL

7 Portos chineses registram aumento de 5,4% nas operações em maio

K Line recebeu primeiro petroleiro movido a GNL

OPINIÃO

8 Brasil sempre acima de tudo, por Luiz Raimundo Carneiro de Azevedo



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12,
Santos, São Paulo
11075-000, BR

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Equipe de reportagem
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Tales Silveira

Design Gráfico
Mônica Mathias

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail publicidade@portalbenews.com.br



LEOPOLDO FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

FERROVIA

Para aprimorar a proposta de regulamentação do art. 25 da Lei n. 14.273/2021, do Governo Federal, texto que permite a implantação e a exploração de ferrovias a partir de um processo de autorização, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vai realizar a audiência pública n. 5/2022. O artigo em questão trata especificamente da instrução e da análise dos requerimentos de autorização para a exploração de novas ferrovias, novos pátios e outras instalações. As contribuições podem ser enviadas do próximo sábado até as 18 horas de 19 de julho. A audiência ocorrerá no dia 22, das 15 às 18 horas, no auditório da sede da ANTT, em Brasília.

RIO-SANTOS

A operadora ferroviária MRS lançou, neste mês, um serviço de transporte de carga geral entre os portos do Rio e de Santos. Segundo a empresa, a iniciativa atende aos casos nos quais um carregamento que deveria embarcar em um desses complexos não consegue fazê-lo. Assim, ele pode ser levado para o outro porto para ser carregado - ao invés de ficar alocado no primeiro complexo marítimo aguardando o próximo navio.

MINDFULNESS

A operadora de terminais Santos Brasil está ampliando o programa de meditação mindfulness - técnica baseada no conceito de atenção plena e que busca a redução do estresse e da ansiedade, gerando ainda ganhos de produtividade e segurança - que oferece a seus funcionários. O projeto foi implementado inicialmente em agosto e outubro do ano passado, para os colaboradores do Centro de Distribuição de São Bernardo do Campo (SP). E desde ontem, passou a ser oferecido às equipes dos CLAs Santos e Guarujá.

CHINA

O índice de transporte de contêineres de exportação da China aumentou na última semana, segundo autoridades do país, mais uma prova da recuperação das atividades de seus portos após uma onda de surtos de covid. Em relação à semana anterior, o índice subiu 1,8%, para 3.190,95 pontos. Já o sub-índice que monitora o serviço de transporte para a costa oeste da América registrou um crescimento de 4,5% entre essas semanas.

Chuvas causam deslizamentos em rodovias no Sul e Nordeste do País

Em Pernambuco, os impactos da chuva ainda eram sentidos nesta segunda-feira (30) e durante a manhã havia interdição parcial na altura do km 38 da BR-408/PE, no município de Aliança

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

As fortes chuvas que atingem a região Sul e Nordeste do País têm causado deslizamentos em importantes rodovias federais, além das 91 mortes e milhares de desabrigados na região de Recife (PE), para onde o presidente Jair Bolsonaro se deslocou ontem. Em ambas as regiões a previsão é de que as chuvas continuem ao longo da semana.

No domingo (29), um dos acessos à divisa entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul ficou totalmente bloqueado após um deslizamento de terra no km 118 da BR-153, região de Concórdia (SC) — próximo ao Rio Uruguai e a Marcelino Ramos, no norte do Estado.

O desmoronamento deixou as três pistas da via bloqueadas com lama e vegetação, o que impossibilitou o fluxo de veículos. Não houve feridos nem acidentes registrados no local.

As equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) foram acionadas para realizar os serviços de desobstrução do trecho. Por volta das 21h de domingo a pista foi totalmente liberada.



Divulgação/Dnit

▲ No domingo (29), um dos acessos à divisa entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul ficou totalmente bloqueado após um deslizamento de terra registrado no km 118 da BR-153, na região de Concórdia (SC)

Em Pernambuco, os impactos da chuva ainda eram sentidos nesta segunda-feira (30) e durante a manhã havia interdição parcial na altura do km 38 da BR-408/PE, no município de Aliança, sentido interior, em virtude de queda de barreira.

Sobre a BR-101/PE, em Jaboatão dos Guararapes, o DNIT informou a necessidade

EM NOTA, O DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES DISSE QUE SEGUE COM SUAS EQUIPES MOBILIZADAS A FIM DE RECUPERAR O MAIS RÁPIDO POSSÍVEL E COM SEGURANÇA AS RODOVIAS FEDERAIS AFETADAS PELAS FORTES CHUVAS QUE ATINGEM O ESTADO DE PERNAMBUCO.

dos motoristas redobram a atenção a partir do km 84 em função do nível das águas do rio que estão se acumulando na pista. No km 87, no sentido Recife, uma carreta tentou retornar e ficou presa, bloqueando a pista.

Em nota, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes disse que segue com suas equipes mobilizadas a fim de recuperar o mais rápido possível e com segurança as rodovias federais afetadas no estado de Pernambuco.

Câmara dos Deputados pauta MP do PIS e Cofins sobre etanol

Mateus Pereira GOV/BA

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Está na pauta da Câmara dos Deputados desta terça-feira (31) a votação da Medida Provisória (MP) 1.100/2022 que reformula a tributação de PIS e Cofins sobre álcool combustível vendido por cooperativas diretamente ao setor varejista.

A medida, publicada pelo Governo em fevereiro deste ano, restabelece dois artigos que tinham sido vetados pelo presidente Jair Bolsonaro ao sancionar a Lei 14.292, de 2022, que permitia a revenda direta pelas cooperativas de produção de etanol diretamente aos postos de combustível, sem passar pelas distribuidoras.

Também está em pauta um pedido de urgência para o Projeto de Lei 3.677/2021 que cria transparência sobre as regras de composição de preços de derivados de petróleo

A MEDIDA, PUBLICADA PELO GOVERNO EM FEVEREIRO DESTA ANO, RESTABELECE DOIS ARTIGOS QUE TINHAM SIDO VETADOS PELO PRESIDENTE JAIR BOLSONARO AO SANCIONAR A LEI 14.292, DE 2022, QUE PERMITIA A REVENDA DIRETA PELAS COOPERATIVAS DE PRODUÇÃO DE ETANOL DIRETAMENTE AOS POSTOS DE COMBUSTÍVEL, SEM PASSAR PELAS DISTRIBUIDORAS.

praticados pela Petrobras.

O pedido de urgência é uma modalidade que altera o regime de tramitação de um determinado projeto que normalmente deve tramitar por comissões temáticas da Câmara. O pedido deve ser encaminhado por lideranças parla-



▲ A Medida Provisória atualiza normas que já haviam sido editadas pelo Governo no ano passado sobre a venda direta do combustível aos postos

mentares e, caso seja aprovado, permite que a proposta seja analisada diretamente em Plenário.

O PL 3.677/2021 está parado desde dezembro do ano passado na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço (CDEICS) e prevê que a Petrobras informe a composição de preços dos combustíveis. Na prática, a estatal teria que divulgar, em separado, os valores dos preços de extração,

refino, tributos e outros custos.

Também transfere para o mercado interno apenas os custos das importações de fato pagos em dólar — e diretamente afetados pelo câmbio e pela cotação internacional.

Atualmente a Petrobras precifica os seus derivados com base no preço de paridade de importação (PPI) — sejam eles produzidos nas refinarias, nacionalmente, sejam eles importados.

NACIONAL



Povia dará ‘total ênfase’ à BR dos Rios

O marco regulatório de hidrovias e provisão de infraestrutura portuária terão continuidade na gestão do novo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários

Reprodução Portal BE News

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

“Nós pretendemos dar total ênfase” à BR dos Rios, afirmou o novo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, em entrevista exclusiva ao quadro Brasil Export, do Programa ZR News, na tarde de ontem. O programa foi transmitido pelo portal BE News e canal ZR News, no Youtube.

A chamada BR dos Rios, um programa de fomento às hidrovias por meio de concessões à iniciativa privada, é uma das pautas prioritárias do Governo Federal entre os programas de infraestrutura voltados aos modais de transporte. “Nós pretendemos dar total ênfase no desenvolvimento da BR do Mar, estimulando a navegação de cabotagem, e, também, da BR dos Rios, de navegação no interior”, afirmou Mario Povia.

Povia reiterou que a atenção ao marco regulatório que visa transformar rios navegáveis em hidrovias é equiparada à do Marco Legal de Ferrovias, de autorizações para investimentos privados na malha ferroviária e, também, ao programa de concessões para duplicações de rodovias. “Isso tem tudo a ver com multimodalidade, dar lastro a uma política de incremento de ferrovias e duplicação de rodovias. Isso tudo conversa muito”, salientou o novo secretário.

No último dia 11, o diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos, Dino Batista, revelou, durante live promovida pelo Brasil Export e o Conselho do Norte Export, que o Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, deverá lançar a BR dos Rios por decreto nos próximos meses, com previsão de abrir o primeiro edital de licitação ainda neste ano.

Ex-diretor de gestão portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Mario Povia tomou posse do cargo deixado por Diogo Piloni na última terça-feira (24). Ontem, segundo ele, no seu primeiro dia de trabalho efetivo na pasta, afirmou que pretende dar continuidade à “política de provisão de infraestrutura”.

“Nós vamos trabalhar na



“

NÓS VAMOS TRABALHAR NA CONTINUIDADE, SEMPRE PENSANDO EM PROVISÃO DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA”

MARIO POVIA

secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários

continuidade, sempre pensando em provisão de infraestrutura portuária, seja através de novos contratos de arrendamentos, licitações que vão continuar ocorrendo, prorrogações de contratos de arrendamento, investimentos já previstos para segundas etapas de contratos, seja através de autorizações de terminais privados por meio de contratos de adesão. Esse é um tripé de investimentos que continua”, disse Povia.

O secretário destacou também que o agronegócio e a produção de óleo e gás vão crescer em alguns anos e o Brasil precisa ter infraestrutura para demandar essas cargas. “Nós vamos ser desafiados nos próximos anos através do crescimento das nossas commodities, do agronegócio, da mineração, e principalmente óleo e gás. O Brasil deve ir para níveis de OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo) nos próximos anos. Nós precisamos desde já pensar nisso porque são investimentos que

se aperfeiçoam ao longo de anos”, afirmou.

“Nós vamos ser mais demandados, seja na cabotagem — que usa dois portos nacionais na origem e no destino — seja na navegação interior, na multimodalidade. O Brasil está sendo cortado por ferrovias de norte a sul, de leste a oeste. Isso vai incrementar a movimentação portuária. Os portos precisam ser mais demandados. O setor de óleo e gás vai precisar muito de apoio offshore, marítimo e portuário. Vamos continuar crescendo no agronegócio, na participação mineral e na celulose. O Brasil é muito pujante. Esses números estão crescendo mesmo com o PIB andando de lado”, disse Povia.

Povia destacou ainda que os investimentos em logística nos acessos aos portos terão continuidade. “O setor de logística é muito alavancado em relação ao PIB. Nós crescemos dois, três PIBs positivos. Temos que estar muito atentos para que não haja nenhum gargalo. Temos trabalhado muito nisso. Alguns portos

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários concedeu entrevista exclusiva ao quadro Brasil Export, do Programa ZR News, transmitido pelo portal BE News

trabalhando em VTMS (sistema de controle e gerenciamento de tráfego de embarcações) — acesso aquaviário — e acessos terrestres”, afirmou.

O secretário falou ainda sobre as iniciativas nos acessos terrestres para mitigar os impactos. “Vamos continuar com essa política de dar dignidade aos caminhoneiros e a todos os usuários do setor portuário nacional que acessam os portos, os pátios de triagem”, afirmou.

Quanto à relação portocidade, Povia disse que “nós pretendemos mitigar os conflitos que atrapalham a mobilidade urbana. Vamos em frente e muito verticalmente atrás desses objetivos”, concluiu.

Desestatização de portos

O secretário Nacional de Portos ratificou o compromisso da pasta em cumprir os cronogramas dos processos de desestatização dos portos. Sobre o Porto de Santos, Mário Povia disse que a secretaria trabalha com celeridade para entregar o processo ao Tribunal de Contas da União (TCU). “Evidentemente que há um risco de termos algum atraso, mas nós estamos trabalhando para mitigar esses riscos e entregarmos um material com absoluta qualidade, que tenha a possibilidade de aprovação rápida da Corte de Contas”, afirmou Povia.

Em participação no Sul Export, em Florianópolis (SC), no último dia 16, o então secretário de Portos, Diogo Piloni, antecessor de Povia, afirmou que os processos de desestatização dos portos de Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e Santos (SP) seriam entregues pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra) ao TCU nas próximas semanas. “Estamos concluindo e vamos entregar esses processos logo, para a análise do TCU”, afirmou Piloni na ocasião.

A Corte deverá estudar os processos e, apenas quando aprová-los, o Ministério publicará os editais de desestatização, dando início efetivo à privatização das administrações desses complexos marítimos. O plano do Minfra é realizar o leilão dessas gestões, inclusive a de Santos, ainda neste ano.

Porto de Paranaguá com fila e lotado de fertilizantes, mas garante descarga

Terminais privados operam com praticamente 100% de capacidade estática preenchida

Claudio Neves/Portos do Paraná

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Paranaguá (PR), principal complexo do País em operação de fertilizantes, registra fila de navios para descarregar o insumo e tem pouco espaço disponível para o recebimento de novas remessas.

Os terminais privados, responsáveis por operar este tipo de carga no complexo, têm capacidade estática de 3,5 milhões de toneladas em armazenagem, espaço que atualmente está praticamente todo preenchido.

Mesmo assim, Luiz Teixeira da Silva, diretor de Operações da Portos do Paraná (a autoridade portuária do complexo paranaense), afirma que não haverá paralisação na descarga de fertilizantes. O que deve ocorrer é a diminuição dos volumes.

“Talvez seja preciso diminuir o ritmo e ao invés de descarregar 40 mil toneladas por dia, sejam descarregadas 20 mil, o que ainda é muita coisa”, pondera Luiz Teixeira.

O diretor explica que vários fatores têm influenciado nesta superlotação do complexo, e a demora para o escoamento do produto para o interior é um dos principais. Localizados fora da área de retaguarda do complexo, os armazéns que recebem os insumos estão com a carga represada, ou seja, não há saída na mesma velocidade que o desembarque.

“Quando os sinais de que haveria um conflito na Rússia começaram, em outubro, o setor adiantou as compras de



Só nesta segunda-feira (30), dos 12 navios atracados, seis eram para o desembarque de fertilizantes. Na fila da barra são 34 embarcações, das quais 14 estão carregadas do produto, segundo dados da Portos do Paraná

“

MUITOS AGRICULTORES AINDA NÃO COMPRARAM FERTILIZANTES PORQUE NÃO ESTÃO EM PERÍODO DE PLANTIO. HÁ TAMBÉM FALTA DE ESPAÇO NO DESTINO PARA RECEBER O PRODUTO E, AINDA, HÁ QUEM ESTEJA ESPERANDO POR PREÇOS MENORES NUMA EXPECTATIVA QUE ARRASTA AS NEGOCIAÇÕES PARA O SEGUNDO SEMESTRE”

LUIZ TEIXEIRA DA SILVA
diretor de Operações da Portos do Paraná

fertilizante com receio de ficar sem. Agora esta carga está parada porque ainda não tem comprador”, explica o diretor de Operações.

Além disso, há outros motivos que influenciam na lotação. “Muitos agricultores ainda não compraram fertilizantes porque não estão em período de plantio. Há também falta de espaço no destino para receber o produto e, ainda, há quem esteja esperando por preços menores numa expectativa que arrasta as negociações para o segundo semestre”, pontua Luiz.

Questionado sobre os custos da carga parada nos armazéns, o diretor explicou que o porto não tem gerência

sobre eles e que os preços são calculados diretamente entre importador e terminal. “Existe a tabela de armazenagem que cobra um valor por tempo que a carga fica no terminal. Talvez os importadores tenham feito essa conta e concordam em pagar este valor enquanto não têm destino para a carga”.

Para o diretor de Operações, a situação só deve se normalizar em julho.

NAVIOS

Só nesta segunda-feira (30), dos 12 navios atracados, seis eram para o desembarque de fertilizantes. Na fila da barra são 34 embarcações, das quais 14 estão carregadas do produto, segundo dados da Portos

LOCALIZADOS FORA DA ÁREA DE RETAGUARDA DO COMPLEXO, OS ARMAZÉNS QUE RECEBEM OS INSUMOS ESTÃO COM A CARGA REPRESADA, OU SEJA, NÃO HÁ SAÍDA NA MESMA VELOCIDADE QUE O DESEMBARQUE

do Paraná.

Até o fim desta semana, mais cinco navios chegarão trazendo o insumo. Mesmo com a grande quantidade, os números são considerados normais para a época.

Preços dos fertilizantes sofrem reajuste de mais de 350%

O preço dos principais fertilizantes importados pelo Brasil teve um reajuste de mais de 350%, saindo de uma média de US\$ 350 por tonelada, na safra passada, para US\$ 1,3 mil por toneladas na safra deste ano, um percentual que, segundo a Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja-MT), pode gerar

desabastecimento de alimentos no mercado mundial.

Esse impacto no aumento dos preços, conforme Fernando Cadore, presidente da entidade, não será sentido apenas pelo produtor rural, mas também vai afetar o consumidor final, que pode encontrar menos alimentos nas prateleiras do supermercado.

“Sugerimos à Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) que acione o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), cobrando explicações das empresas sobre o reajuste no preço considerado pelo setor produtivo como abusivo e inexplicável”, afirma Cadore.

Como exemplo, há o

cloreto de potássio (KCL), que variou de US\$ 350 para US\$1,3 mil dólares por tonelada de uma safra para a outra. O fosfato monoamônico, conhecido pela sigla MAP, saiu de uma média de preço de US\$480 dólares para US\$ 1,4 mil dólares portonelada nesta safra.

Frente à situação, a Aprosoja-MT alerta que os valores

atuais são “impraticáveis” e devem inviabilizar a produção agrícola no Brasil.

Na semana passada, o presidente da Aprosoja-MT esteve em Brasília para debater o assunto em reunião com os ministros da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Marcos Montes, e Meio Ambiente (MMA), Joaquim Leite.

REGIÃO SUL

Nova Ferroeste: caberá à concessionária discutir desapropriações com proprietários

O processo fará parte de um programa específico e será acompanhado pelo Ibama

Divulgação/Portos do Paraná

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

As desapropriações e valores de indenização para a nova ferrovia Ferroeste – Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A – serão discutidos diretamente entre o futuro concessionário e os donos das áreas. Foi o que afirmaram os representantes do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama) durante a última das sete audiências públicas do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) da Nova Ferroeste, na sexta-feira (27).

Segundo o Ibama, todo esse processo fará parte de um programa específico e será acompanhado pelo órgão. Após a elaboração dos Estudos de Impactos Ambientais, o Ibama analisará todos os dados apresentados e emitirá um parecer técnico concluindo pela viabilidade ambiental, ou não, do empreendimento.

Em caso positivo, será emitida a Licença Prévia (LP), que aprova a localização e concepção do projeto. Aqui ficam estabelecidos os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implantação.

Após a empresa emitir o projeto executivo, com todas as determinações feitas na LP, o órgão emitirá a Licença de Instalação (LI), autorizando a atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados. Ao fim das instalações, uma última vistoria será feita para emissão da Licença de Operação (LO), possibilitando o início efetivo do empreendimento.

Na fase de Licença de Instalação, a empresa que for executar a obra vai realizar o levantamento detalhado de cada propriedade ao longo do empreendimento e será avaliada a possibilidade de pequenos desvios.



A previsão é que o edital de concessão da Nova Ferroeste seja publicado no segundo semestre deste ano. Já o leilão está previsto para o fim do terceiro trimestre de 2022

A Ferroeste é empresa pertencente ao Estado do Paraná, que detém a concessão para construir e operar a estrada de ferro, já entre as cidades de Guarapuava e Cascavel, com a possibilidade de extensão até Dourados/MS. O projeto prevê uma extensão total estimada de 1.304 quilômetros.

O projeto da Nova Ferroeste prevê a construção de uma nova ferrovia entre Maracaju (MS) e Cascavel (PR); revitalização do atual trecho ferroviário que vai de Cascavel (PR) a Guarapuava (PR); construção de uma nova ferrovia entre Guarapuava e Paranaguá (PR); e construção de um ramal entre Cascavel e Foz do Iguaçu (PR).

A expectativa dos governos Federal e Estadual é que os trechos sejam utilizados para escoamento de toneladas de soja, milho e proteína animal, com captação de cargas de outros países, seguindo para o Porto de Paranaguá. Este será o segundo maior corredor de exportação de grãos e contêineres refrigerados do País.

A previsão é que o edital seja publicado no segundo semestre deste ano e o leilão

realizado no fim do terceiro trimestre de 2022.

Porto seco em Porto Amazonas (PR)

A audiência contou com a participação do prefeito do município de Porto Amazonas, Elias Gomes da Costa (Podemos). O político pediu para que o projeto de compensação ambiental preveja a construção de um porto seco na região. A ideia é trazer escoamento de produção da cidade que é um dos principais produtores de frutas do País.

"Reforçamos que, como já existe a possibilidade de previsão do canteiro de obras, se estude a implantação de um porto seco. Nossa cidade passa por um momento de desenvolvimento. A nossa região é forte na produção de grãos e frutas. Estamos na fase final de implantação da Premier Pet, o maior empreendimento do ramo na América Latina. Também estamos iniciando a construção de uma barragem no Rio Iguaçu, onde será instalada a Usina Lúcia Querubim", disse.

Outro ponto levantado pelo prefeito trata de possíveis mudanças de traçado. Se-

gundo ele, o Plano Diretor da cidade que está em desenvolvimento prevê um novo quadro urbano que pede alterações e adequações no traçado projetado para a ferrovia.

"O traçado inicial apresentado passará 300 metros de onde está se planejando a ampliação da cidade. Inclusive com abertura de uma nova avenida que criará novo bairro. Gostaríamos de alocar o novo traçado para um pouco mais longe do quadro urbano e evitar comprometer vários pomares de maçã. O traçado atual também afetaria o viveiro 'Bonsai do Campo', falou.

Em resposta, o Ibama afirmou que o estudo de viabilidade em questão traz um traçado preliminar para o empreendimento. O traçado definitivo acontecerá na licença de implantação. Portanto, durante o período de confecção do Plano Executivo é possível que haja conversas entre os municípios e o concessionário. O mesmo vale para a confecção do porto seco. Ou seja, caso o município consiga mostrar a viabilidade e ganhos para a empresa, é possível que haja a construção do empreendimento.

INTERNACIONAL

Portos chineses registram aumento de 5,4% nas operações em maio

Segundo o Ministério dos Transportes da China, mais de 17,69 milhões de unidades (TEUs) foram movimentadas no período de 1º a 24 de maio

Divulgação



BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A retomada gradativa das operações portuárias na China já apresenta resultados positivos na movimentação de cargas. Os principais portos chineses operaram juntos 17,69 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), de 1º a 24 de maio, o que representa um aumento de 5,4% em relação ao mesmo período de abril, e de 3% em comparação com maio do ano passado. Os dados são do Ministério dos Transportes da China.

As operações portuárias

chegaram a paralisar em consequência do lockdown imposto desde março pelo governo para conter a nova onda de Covid-19 no país, o que gerou congestionamento e superlotação de mercadorias nos portos. A suspensão das atividades agravou ainda mais a falta de contêineres no mundo.

Segundo o Ministério dos Transportes, o rendimento de carga dos portos chineses foi de 790 milhões de toneladas, um aumento de 4,2% em comparação ao mês passado.

"Portos e hidrovias em todo o país têm operado sem problemas desde maio, com os principais indicadores de produção estáveis e melhorando",

disse o porta-voz do ministério, Liu Pengfei, em coletiva de Imprensa na última quinta-feira (26).

Os dados oficiais revelaram que o rendimento diário de contêineres de Xangai já atinge 84% do nível registrado um ano atrás, mantendo a tendência de aumento. Nessa cidade do leste da China, a mais atingida pelo novo estágio epidêmico, o porto registrou rendimento diário de 107.500 TEUs, um aumento de 4,6% no mês.

Quanto aos portos do Delta do Rio Yangtzé, um importante centro de fabricação e logística, a produção diária de contêineres combinada

▲
Dados oficiais mostram que o rendimento diário das operações de contêineres de Xangai foi 84% superior ao nível de um ano atrás e manteve tendência de aumento

O RENDIMENTO DE CARGA DOS PORTOS CHINESES FOI DE 790 MILHÕES DE TONELADAS, UM AUMENTO DE 4,2% EM COMPARAÇÃO AO MÊS PASSADO

também aumentou em relação ao mês passado.

As principais vias navegáveis do país permaneceram ocupadas. Mais de 25 milhões de toneladas de carga foram enviadas através do projeto da Represa dos Três Desfiladeiros do Rio Yangtzé e do navio Changzhou, do Rio Xijiang, um aumento significativo de 14,1% no mês.

Apesar do surto epidêmico, a China tem se esforçado para manter a operação 24 horas por dia nos principais portos e as vias navegáveis desbloqueadas, em um esforço para garantir um sistema logístico e cadeias de suprimentos suaves, informou o ministério.

Divulgação



▲
O navio-petroleiro de médio porte Lagenda Suria

A companhia japonesa K Line recebeu o primeiro petroleiro de gás natural liquefeito (GNL), fabricado pelo estaleiro chinês Hudong-Zhonghua, que fretou para a Petronas, a empresa estatal de petróleo e gás da Malásia. O navio é de médio porte.

A K Line informou, em comunicado, que o estaleiro Hudong-Zhonghua entregou o 79.960-cbm LNG Lagenda Suria na última quinta-feira

(26) e aguarda a segunda embarcação para o próximo mês.

A empresa japonesa fretou os dois navios com 239 metros de comprimento, da classe ABS, para a Petronas por um período de 12 anos. Os petroleiros transportarão GNL sob um acordo de longo prazo que a empresa malaia assinou com o Grupo Shenergy, da China.

A K Line também assinou um contrato de construção

naval com a Hudong-Zhonghua para um terceiro porta-aviões de GNL de médio porte em outubro do ano passado. O porta-aviões de GNL é uma nave "irmã" para os dois navios com algumas pequenas modificações.

Todas as naves possuem propulsão X-DF de duplo combustível do WinGD e sistema de contenção NO96 L03+ da GTT.

OPINIÃO

LUIZ RAIMUNDO CARNEIRO DE AZEVEDO

Professor titular da Universidade Estadual do Maranhão,
consultor da Universidade CEUMA e bisavô
opinio@portalbenews.com.br



▶ PLANEJAMENTO

Brasil sempre acima de tudo

uvindo o economista Arminio Fraga e concordando quase que em tudo com o que ele dizia: a tragédia ucraniana configurou o rompimento da governança global e da concertada integridade territorial dos países.

Acrescidos da guerra fria em sua nova versão USA x China - também ideológica, mas mais complexa que a antiga URSS-USA -, da ameaça à globalização, dos efeitos na gestão do supply chain e da falta de liderança hegemônica global, estes fatos estão a pré-anunciar uma instabilidade maiúscula e a exigir o repensar de antigas e novas alianças nas relações de produção e comércio globais. O Brasil, na Montanha Mágica de Davos e outros fora, deverá retomar, na diplomacia, os fundamentos ancestrais do Itamaraty, e bem explicitar a sua vocação multilateral, a defesa da integridade territorial de todas as nações e o protagonismo nas ações climáticas beneficiárias do meio ambiente.

Zelar pela manutenção de relações comerciais inteligentes e sofisticadas, mutuamente benéficas, e liderar o Mercosul nesses intentos são primordiais. Há indícios de um período de estagflação com epicentro tectônico nos Estados Unidos da América, que vem anunciando uma elevação de juros pelo FED - valendo repetir então o jargão "se os do Norte amanhecerem gripados, aqui teremos pneumonia dupla". Oxalá não. Desse modo, a inflação de dois dígitos nesse cenário adverso exigirá competência e coragem do próximo governo. As ameaças climáticas e a posição lamentável, propagada na imprensa, do Brasil como pária internacional - mercê das notícias confirmadas de

garimpos e desmatamentos ilegais continuados e da falta de estrutura convincente para reprimi-las - deverão ser resolvidas com atos, fatos e evidências.

O Brasil deve voltar a ser o protagonista do respeito e da conservação do meio ambiente e da produção de segurança alimentar, como corolário, para o mundo - sendo essencial criar e bem regulamentar o nosso mercado de créditos de carbono, inseri-lo no mercado global de descarbonização, efetivando o reflorestamento e protegendo as florestas em pé.

Estamos no 57o lugar no índice global de inovação, o que é péssimo para a nossa indústria e para a população em geral, pois a inovação criativa impacta positivamente o saneamento básico, a agricultura familiar, a segurança pública, etecetera. É então importante valorizar o conhecimento, a ciência, a tecnologia e a capacitação com qualidade do nosso capital humano, dos quais decorrem as inovações e melhoras de nossa posição diante do mercado global.

Dito isso, reafirmo: a Amazônia e o cerrado brasileiro são dois dos biomas à espera de uma bioeconomia inovadora e criativa. Com essa inserção econômica, social e ambiental, galgaremos o lugar que queremos no concerto dos países que prestigiam a ciência e a tecnologia e inovação decorrente.

Por fim, novas pandemias poderão aparecer nos próximos dez anos. Fortaleçamos, repito, a ciência, a tecnologia e o SUS, elevando-os nas escalas de prioridades do orçamento geral da união, com resiliente vontade política advinda de pressão da sociedade.



O BRASIL, NA MONTANHA MÁGICA DE DAVOS E OUTROS FORA, DEVERÁ RETOMAR, NA DIPLOMACIA, OS FUNDAMENTOS ANCESTRAIS DO ITAMARATY, E BEM EXPLICITAR A SUA VOCAÇÃO MULTILATERAL, A DEFESA DA INTEGRIDADE TERRITORIAL DE TODAS AS NAÇÕES E O PROTAGONISMO NAS AÇÕES CLIMÁTICAS BENEFICIÁRIAS DO MEIO AMBIENTE.