

HUB Tribunal de Contas quer melhorias no PNL 2035 ▶ **p3**

NORDESTE Barco de suprimentos naufraga no caminho para Fernando de Noronha ▶ **p6**

SUL Terminal de Paranaguá receberá investimento de R\$ 370 mi ▶ **p8**

TCU considera ilegal cobrança de THC2

Decisão foi tomada na sessão plenária de ontem. Corte também determinou que dispositivos legais relacionados à tarifa sejam anulados ▶ **p3**



EDITORIAL

Maturidade e segurança jurídica

O Tribunal de Contas da União surpreendeu o mercado ontem e considerou ilegal a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) - também conhecido como Terminal Handling Charge 2 ou THC2 - pelos terminais portuários (molhados), dos recintos alfandegados retroportuários, no momento da entrega da carga. Na mesma sessão plenária, a Corte determinou que, em um prazo de 30 dias, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor) anule todos os dispositivos da Resolução nº 72/2022, que regulamenta o SSE/TCH2 e permite a cobrança.

Uma terceira medida foi a suspensão cautelarmente dos efeitos de todos os dispositivos da Resolução nº 72. Dessa forma, mesmo diante de algum recurso judicial, a Antaq estará impedida de liberar a cobrança.

Essa posição indicou uma forte guinada nos debates sobre o SSE. Nos últimos meses, a Antaq regularizou a aplicação e a cobrança do SSE e apenas avaliava situações consideradas abusivas. Para o mercado, seria a nova normalidade. A taxa seria cobrada e o Governo, através do órgão regulador, agiria para impedir abusos. Mas ontem o TCU foi no caminho contrário e passou a seguir o entendimento do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade, autarquia vinculada ao Ministério da Justiça) e do Ministério da Economia.

Independente do entendimento legal, um dos principais problemas nesse caso é a mudança brusca. Em um momento, as autoridades como um todo pensam de uma forma e, em outro, adotam outra opinião. Isso gera um impacto péssimo no ambiente de negócios, que passa a não encontrar segurança jurídica para seus projetos. O investidor fica em dúvida sobre quais são as regras vigentes, o que ele tem de levar em consideração, o que efetivamente é legal e o que é ilegal no Brasil.

Neste momento, as autoridades do setor portuário devem trabalhar para passar uma boa imagem ao mercado. E expor essa posição sobre o THC2 de forma transparente. Essa volatilidade tarifária envia um péssimo sinal sobre a inconstância do mercado. E está mais do que na hora do segmento mostrar sua maturidade.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
AdobeStock



▲ CAPA

3 TCU considera ilegal cobrança de THC2

HUB

3 Tribunal de Contas quer melhorias no PNL 2035

NACIONAL

4 Usuários de carga alertam para judicialização na disputa por ferrovias

5 Mayara Chaves e Ted Lago apresentam ações de agenda ESG em webinar do LabPortos

NORDESTE

6 Barco de suprimentos para Fernando de Noronha naufraga e deixa 5 desaparecidos

Relatório aponta que dragagem do porto não causou 'mar de lixo' em Recife

7 Suape segue liderando em cabotagem e granéis líquidos

SUL

8 Terminal de contêineres de Paranaguá receberá investimento de R\$ 370 milhões Autoridade Portuária investe R\$ 80 milhões em obras de melhorias urbanas



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

**PODE MELHORAR 1**

O Tribunal de Contas da União (TCU) fez uma auditoria operacional no Plano Nacional de Logística (PNL 2035), desenvolvido pelo Ministério da Infraestrutura e pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), como um diagnóstico funcional da rede de transportes do País. O PNL tem um enfoque intermodal e avalia ofertas e demandas de serviços nesse setor, tanto atuais como futuras, apontando oportunidades de melhorias no mercado.

PODE MELHORAR 2

Na sessão plenária de ontem, foram apresentadas as conclusões dessa auditoria. Entre os pontos destacados, estavam a existência de oportunidades de melhoria ligadas à incorporação de inovações tecnológicas, fragilidade de algumas premissas e a ausência de análises de custo-benefício na seleção de projetos e déficits.

PARANÁ

A Portos do Paraná lança, neste mês, seu mapa estratégico com ações e projetos entre este ano e 2027. O documento está nas versões impressa e digital e é considerado uma ferramenta de gestão, enfatizando a cultura do planejamento e a transparência nos serviços portuários. “O Mapa Estratégico é construído de forma coletiva, por funcionários de diferentes setores e com participação da comunidade portuária. Ele aponta diretrizes, objetivos, projetos e ações para o futuro dos Portos de Paranaguá e Antonina”, disse o diretor-presidente, Luiz Fernando Garcia.

PARANÁ

Segundo Garcia, esta é a primeira vez que um documento desse tipo é feito. Trata-se de uma versão executiva do Plano Estratégico, elaborado no ano passado. Ele “coloca os portos paranaenses na vanguarda do planejamento portuário. Um diferencial para o mercado internacional, que percebe como a organização projeta sua missão com foco em excelência e inovação”, destaca.

TCU considera ilegal cobrança de SSE/THC2

Medida foi decidida na tarde de ontem. Plenária da Corte de Contas ainda aprovou que, mesmo diante de recursos, taxa não será faturada

Divulgação/Tribunal de Contas da União



Para Vital do Rego, “não há respaldo legal para opção regulatória que instituiu a cobrança do THC2”

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

Os ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) consideraram ilegal a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) - também conhecido pela expressão em inglês Terminal Handling Charge 2 ou THC2) - pelos terminais portuários, dos recintos alfandegados, no momento de entrega da carga. A decisão foi tomada na reunião plenária da tarde de ontem, em Brasília, seguindo a posição do relator, o ministro Vital do Rêgo.

Na mesma sessão foi determinado que, em um prazo de 30 dias, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor) anule todos os dispositivos da Resolução nº 72/2022, que regulamenta o SSE/TCH2 e permite a cobrança. Outra medida adotada nessa quarta-feira foi a suspensão cautelarmente dos

efeitos de todos os dispositivos da Resolução nº 72. Assim, mesmo diante de algum recurso judicial, a Antaq estará impedida de liberar a cobrança.

As polêmicas e debates envolvendo o SSE/THC2 ocorrem há vários anos. Mas havia uma expectativa de que o Governo tivesse definido uma posição sobre a cobrança, mantendo-a. Nos últimos meses, a Antaq regularizou a aplicação e a cobrança do SSE e estava analisando apenas situações consideradas abusivas. Mas ontem, o THC2 foi no caminho contrário e seguiu o entendimento do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade, autarquia vinculada ao Ministério da Justiça) e do Ministério da Economia. De acordo com esses dois órgãos, a cobrança pelos terminais portuários (instalações de beira de cais) para a liberação de cargas importadas para unidades retroportuárias é ilegal - por, entre outros motivos, não ter ocorrido um estudo de Análise

de Impacto Regulatório - e anticompetitiva.

Em seu voto na sessão de ontem, o relator ministro Vital do Rego destacou que os fatos trazidos no processo “permitem concluir que não há respaldo legal para opção regulatória que instituiu a cobrança do THC2. Conforme demonstrado, embora não haja nenhuma relação contratual entre o terminal portuário e o recinto alfandegado, o primeiro consegue impor ao segundo o pagamento de um valor referente à THC2 de maneira cogente, sem que haja qualquer interesse público associado”.

O ministro do TCU ainda pontua que, “diante do exposto, pelas razões já fundamentadas, proponho determinar à Antaq que anule todos os dispositivos da Resolução 72/2022 que dizem respeito à possibilidade de cobrança do serviço de segregação e entrega de contêiner (SSE) em face do desvio de finalidade substanciado na afronta ao que estabelece o art. 36, incisos I e

IV da Lei 12.529/2011, art. 4o, inciso I, da Lei 13.847/2019, bem como o art. 20, inciso II, alínea “b” e art. 27, inciso IV, da Lei 10.233/2001”.

O ministro Bruno Dantas também fez questão de inserir seu voto no processo. Ele observou que o caso é de “elevado interesse público, visto que as controvérsias existentes em torno do THC-2 acabam por colocar em risco a concorrência no mercado de armazenagem, impactando diretamente no custo logístico e, em última instância, no Custo Brasil, ao passo que beneficia indevidamente poucos e gigantes players desse setor logístico crucial para o desenvolvimento econômico do País”. E cita um “contexto de irregularidades tão flagrantes que merece um encaminhamento adicional”, defendendo “medida cautelar para suspender os efeitos de todos os dispositivos da Resolução 72/2022 que dizem respeito à possibilidade de cobrança do serviço de segregação e entrega de contêiner”.

NACIONAL

Usuários de carga alertam para judicialização na disputa por ferrovias

Segundo a associação, os critérios não foram definidos de maneira objetiva e empresas poderão judicializar decisões da ANTT na escolha entre empresas interessadas

Marcia Kalume/Agência Senado



O presidente da Anut demonstrou preocupação com os critérios estabelecidos para escolha de empresa que irá operar determinado trecho ferroviário

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Entidades ligadas à indústria e ao agronegócio demonstraram preocupação com a minuta que estabelece critérios de escolhas a serem feitas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para resolver disputas entre empresas interessadas no mesmo trecho ferroviário.

As apreensões foram apresentadas nesta quarta-feira (22), durante as audiências públicas nº 4 e nº 5/2022 da ANTT, que abordaram as diretrizes do novo marco regulatório da Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021).

Segundo Luís Henrique Teixeira Baldez, presidente executivo da Associação

Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut) e representante das empresas de indústria e do agronegócio brasileiro, a minuta da resolução proposta não determina critérios objetivos para definir qual requerente terá preferência na outorga em casos de disputa pela mesma autorização.

"Um dos artigos diz que a ANTT decidirá sobre as duas ferrovias quando uma estiver sobre a faixa de domínio da outra. Entendemos que esses artigos são mais conceitos e formas de se estruturar determinadas decisões. Mas não são parâmetros objetivos que dão tranquilidade para uma decisão, que pode se tornar complexa e ser judicializada, caso um dos players não concorde", disse.

Baldez também demonstrou preocupação com a regulação dos custos das chamadas "instalações acessórias", estruturas responsáveis por viabilizar a execução de serviços ferroviários. As

cobranças variam em função das características específicas do produto, quantidades contratadas, distâncias percorridas e outros ajustes comerciais.

Segundo o presidente executivo da Anut, é preciso que a ANTT estabeleça regras de cobrança para os serviços, assim como acontece de forma obrigatória com as concessionárias. É preciso ainda que a agência determine se o usuário será obrigado a pagar.

"Queremos o preço de origem e destino de forma transparente e quanto irão cobrar por produto. Também quais são as operações acessórias discriminadas. Neste último, percebemos que pode haver alguma contradição no sentido de que a minuta diz que é um direito da concessionária ofertar todos os serviços acessórios, mas que também é um direito do usuário quem faça para ele", ponderou.

As posições trazidas por Baldez foram corroboradas pelo sócio da LL Advogados e

representante da Rumo, Leonardo Ribeiro Coelho. Segundo ele, é preciso determinar critérios que irão indicar qual vocação tem o trecho ferroviário. Isso ajudará tanto na determinação de qual será a empresa a ser autorizada quanto na própria regulação das operações, dos serviços acessórios e dos compartilhamentos de malha.

"Se tivermos algum fator de assimetria regulatória que indique qual ferrovia é vocacionada para transportar carga própria de terceiro, conseguimos melhorar a qualidade da regulação em torno desse tema do compartilhamento, capacidade e disponibilidade. Também do Tráfego mútuo e do direito de passagem", falou.

Em resposta, a ANTT informou que irá se manifestar sobre as contribuições após o encerramento da consulta pública.

Uso de malha ociosa

Durante a audiência pública, também foram feitas mani-

festações acerca da possibilidade de que os pedidos de autorização pudessem abarcar projetos chamados brown-fields, ou seja, que já estejam em uso ou que já estão parcialmente construídos, no caso pelo Governo.

Em resposta, a ANTT informou que o modelo de requerimento de autorização só pode abarcar os projetos que tratam de instalação nova (também conhecido como greenfield). O motivo é que o artigo 25 da Lei 14.273/2021 deixa claro que a regulação trata somente da exploração de novas ferrovias, novos pátios e demais instalações acessórias. Portanto, é impossível tratar de brown-fields por meio de requerimentos de autorização ferroviária.

Segundo a norma, o assunto deve ser tratado por meio de chamamentos públicos. Para isso também será necessário o estabelecimento de uma regulação própria que será desenvolvida pelo órgão.

Mayara Chaves e Ted Lago apresentam ações de agenda ESG em webinar do LabPortos

A presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC) e o presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap/Porto do Itaqui) participaram do Ciclo de Webinars: ESG no setor portuário

Reprodução Youtube

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC), Mayhara Chaves, e o presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap/Porto do Itaqui), Ted Lago, participaram do Ciclo de Webinars: ESG no setor portuário, promovido terça-feira (21), no canal LabPortos, no Youtube. O encontro virtual teve como mediador o fundador e coordenador do Grupo de Pesquisa LabPortos, o prof. dr. Sérgio Cutrim, que também é docente da Universidade Federal do Maranhão e co-autor do livro "Manifesto ESG Portuário", lançado no último dia 8.

O professor Sérgio Cutrim afirmou, em sua apresentação, que o objetivo de propostas como o ciclo de webinars é conectar a academia com o setor. Este é o primeiro seminário online e teve como tema as iniciativas sustentáveis implementadas em portos organizados, ou seja, de administração pública. "Este é o primeiro do ciclo. Nós iremos trazer, aqui, outros líderes do setor portuário, gestores do setor público e professores que participaram junto comigo da publicação do nosso livro ('Manifesto ESG Portuário'). Então, nós estamos colocando mais um tijolinho na nossa missão do LabPortos e o nosso lema é conectar o setor portuário com a academia", afirmou Cutrim.

Durante o webinar, que foi transmitido online e ao vivo, os dois dirigentes portuários falaram sobre os portos que administram e as iniciativas voltadas à sustentabilidade, ao social e à governança, que constituem a agenda ESG.

Quanto à sustentabilidade ambiental, a presidente da CDC, Mayhara Chaves, gestora do Porto de Fortaleza (CE), destacou entre outras coisas, as ações de educação ambiental junto aos colaboradores, com a realização de campanhas socioambientais e cursos online para empregados, de curta duração, de coleta seletiva e treinamento sobre controle de cargas perigosas



Webinar foi transmitido no canal LabPortos, no Youtube

junto aos empregados de controle de pátio da companhia, além de capacitação de membros do núcleo ambiental em temas como consumo sustentável da água e uso sustentável da caatinga.

Mayhara falou também sobre o Índice de Desempenho Ambiental (Ida), criado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em 2012. "O Ida veio para mensurar as ações ambientais do porto em uma época, em 2012, que não se falava em ESG, mas a Antaq enxergou que a gente precisava desenvolver ações ambientais dentro dos portos públicos no Brasil. E cada vez mais é exigido que os portos se aprimorem e façam melhor gestão do desenvolvimento ambiental", afirmou.

No âmbito de governança, a presidente da CDC disse que em julho de 2021 foi implantada uma norma do sistema interno de correção, com a finalidade de detectar, apurar e corrigir irregularidades.

A CDC adequou o Estatuto Social ao novo modelo de Estatuto de Governança proposto pela Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (Sest), propondo novas práticas de governança corporativa, conforme as diretrizes da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Mayhara citou ainda a

reativação do Centro Vocacional Tecnológico Portuário (CVT Portuário), em parceria com a Polícia Militar do Estado do Ceará, com o objetivo de promover atividades socioeducacionais, capacitação profissional e ações de proteção e segurança da coletividade. O CVT tem por finalidade, também, contribuir para a redução das desigualdades sociais e regionais.

O presidente da Emap, Ted Lago, disse que uma das metas para este ano é tornar a companhia referência em gestão portuária no Brasil, com a missão de consolidar o Porto do Itaqui (MA) como o principal corredor Centro-Norte do País, garantindo excelência logística, competitividade, sustentabilidade e inovação, gerando valor para o Maranhão e para a sociedade.

Lago ressaltou que Itaqui integra um seleto grupo de portos que possuem a certificação ISO 14001, voltado ao reconhecimento de iniciativas de preservação do meio ambiente e implementação de

melhorias contínuas.

O presidente da Emap mencionou a política de redução de tarifas para navios com bom desempenho ambiental ou que estejam inscritos no programa ESI, o Índice Ambiental de Navios.

E, na questão socioeconômica, destacou a integração dos negócios do porto com a economia local por meio de sistema gestão ambiental, participação social, projetos com a comunidade, Programa de Estágio Emap, programa de aprendizagem voltado aos moradores do entorno e Porto do Itaqui Lab, neste último, destacando também o Programa Porto do Futuro.

Ted Lago elencou os seis eixos temáticos do Programa Porto do Futuro que são operações portuárias, meio ambiente, relação porto-cidade, desenvolvimento socioeconômico sustentável, desenvolvimento tecnológico e gestão pública portuária.

O professor Sérgio Cutrim perguntou a ambos os dirigentes quais as oportunidades para o ESG em portos públicos e quais as principais fragilidades.

"A gente tem uma grande dificuldade no Brasil que é a comunidade reconhecer a importância do porto e seus benefícios", disse Mayhara citando o programa CVT Portuário como uma ponte para essa ligação e interação com a população. "Então, o CVT Portuário

é uma oportunidade, porque nós vamos fazer uma ação dentro da comunidade, e que, talvez, sem a Polícia Militar, não conseguiríamos realizá-la", exemplificou Mayhara Chaves em resposta ao professor Cutrim.

"É importante salientar que os portos estão passando por uma transformação muito grande. Os portos não tinham capacidade de investimento e isso foi se aperfeiçoando na gestão portuária pública no Brasil. Estamos premiando portos por excelência ambiental, excelência de gestão, excelência de resultados. E isso tem acontecido não somente com a mudança de mentalidade dos portos, mas também das empresas que atuam nos portos. A oportunidade é de nós melhorarmos cada vez mais como sistema. Somos menos poluidores estatisticamente em função da tonelada movimentada, mas navio parado no porto com gerador ligado emite poluição e nós temos que mitigar isso. Por isso, nós pedimos ajuda à academia (universidade) para trabalharmos esse tema de impactos ambientais e mudanças climáticas e como a gente pode, por exemplo, gerar energia para fornecer ao navio que está atracado", respondeu Ted Lago.

A íntegra do primeiro seminário do Ciclo de Webinars: ESG no setor portuário, está disponível no canal LabPortos, no Youtube.



NOSSO LEMA É CONECTAR O SETOR PORTUÁRIO COM A ACADEMIA"

SÉRGIO CUTRIM

fundador e coordenador do Grupo de Pesquisa LabPortos

REGIÃO NORDESTE

Barco de suprimentos para Fernando de Noronha naufraga e deixa 5 desaparecidos



Divulgação

O barco chamado "Thaís" saiu do Porto de Recife na tarde da última terça-feira, carregado com 100 toneladas de produtos

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Uma embarcação de carga que saiu do Recife (PE) naufragou a caminho da ilha de Fernando de Noronha, ontem (22). Dos

tripulantes que estavam no barco, três foram resgatados com vida e outros cinco estão desaparecidos. A informação foi confirmada pelo Porto do Recife, por meio de nota. Segundo o texto, a embarcação de carga Thaís costumava

atracar no Porto do Recife a cada duas semanas para embarcar suprimentos para Fernando de Noronha.

Operado pela empresa Jaqueline, o barco desatracou do ancoradouro na última terça-feira (21), às 14h20, rumo à

ilha com 100 toneladas de materiais diversos. Porém, por volta das 4h30 da madrugada de quarta-feira (22), a tripulação perdeu o contato com o continente.

Até o início da noite de ontem, cinco viaturas da Marinha seguiam procurando as

pessoas desaparecidas e a embarcação próximo à costa do município de Cabedelo, na Paraíba, onde chovia muito. De acordo com o agente da embarcação, a manutenção estava em dia e a carga não excedia o limite permitido.

Relatório aponta que dragagem do porto não causou 'mar de lixo' em Recife

CPRH excluiu a hipótese da obra realizada no complexo ter provocado o impacto ambiental em praias de Pernambuco

Divulgação/Porto de Recife

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH) de Pernambuco divulgou, na última segunda-feira (20), um relatório que excluiu a possibilidade da dragagem do Porto do Recife (PE), que começou no dia 22 de janeiro, ser a origem do acúmulo de lixo encontrado no litoral sul da Região Metropolitana do Recife, no final de janeiro. Para o órgão, a causa da grande quantidade de resíduos sólidos no mar foram as chuvas incomuns no primeiro mês do ano e uma mudança no sentido dos ventos.

De acordo com o documento, os índices pluviométricos acima do normal no início deste ano geraram alagamentos por toda a cidade, carregando grande quantidade de dejetos indevidamente dispostos em ruas, terrenos baldios e lixões para as galerias de águas pluviais e, consequentemente, para canais de drenagem, desembocando no mar. Além disso, os rios litô-râneos, especialmente os rios Capibaribe, Beberibe e Pina, conduziram até as praias o lixo descartado pelas pessoas.

"Ao chegarem ao oceano, o direcionamento dos resíduos sólidos foi então influenciado pelas forças altamente favoráveis das correntes marinhas e do sentido dos ventos, até que voltassem ao continente, através da dispersão em faixas de areia", diz um trecho do relatório.

Quando os resíduos começaram a aparecer, uma equipe de pesquisadores da Univer-



Após a conclusão da dragagem, em março, o Porto de Recife começou a receber navios de maior calado e projeta um crescimento de 25% nas operações ainda em 2022

sidade Federal de Pernambuco (UFPE) já havia realizado uma vistoria, em fevereiro, na obra de dragagem do ancoradouro e constatou que o aparecimento do lixo nas faixas de areia foi causado por um conjunto de fatores atípicos que aconteceram no verão: chuva intensa nas cabeceiras dos rios e uma anomalia hidrológica que afetou correntes marítimas e eventos.

"Por mais intensa que esteja sendo a obra de dragagem, a fiscalização e o cuidado com a operação é grande. O bota-fora fica a 11 km da linha de costa e existe também uma triagem do material sólido antes do descarte", disse o vice-reitor da UFPE, Moacyr Araújo.

"Portanto, - prosseguiu Araújo - esse excesso de resíduo de plástico não é oriundo da dragagem. É muita coisa para vir só daquele lugar, é um problema maior que ficou muito mais evidente por conta desses dois fatores meteo-

DE ACORDO COM O DOCUMENTO, OS ÍNDICES PLUVIOMÉTRICOS ACIMA DO NORMAL NO INÍCIO DESTA ANO GERARAM ALAGAMENTOS POR TODA A CIDADE, CARREGANDO GRANDE QUANTIDADE DE DEJETOS INDEVIDAMENTE DISPOSTOS EM RUAS, TERRENOS BALDIOS E LIXÕES PARA AS GALERIAS DE ÁGUAS PLUVIAIS E, CONSEQUENTEMENTE, PARA CANAIS DE DRENAGEM, DESEMBOCANDO NO MAR.

ceanográficos. Muito provavelmente, esse lixo vem dos rios, é um resíduo com características de atividade urbana", concluiu o vice-reitor que acompanhou a equipe na época.

CONCLUSÃO

Para chegar à conclusão do

relatório, equipes de fiscalização do CPRH realizaram vistorias e monitoramento de acompanhamento da operação de dragagem, desde a etapa de coleta do material, separação de resíduos sólidos, até o despejo do material dragado em alto-mar em local pré-definido através do processo de licenciamento.

O CPRH também acompanhou a etapa de retirada de sedimentos provenientes do processo de dragagem, que após a coleta foram submetidos a uma fase de peneiramento, sendo em seguida estocados em bolsões de acondicionamento temporário "big-bags" na própria embarcação até posterior envio para destinação final ambientalmente adequada, o aterro sanitário.

O Porto do Recife realizou ainda, a pedido da CPRH, um mergulho na região do bota-fora, com uma equipe do Corpo

Após a conclusão da dragagem, em março, o Porto de Recife começou a receber navios de maior calado e projeta um crescimento de 25% nas operações ainda em 2022

de Bombeiros. José Lindoso, presidente do Porto do Recife, disse que desde as primeiras denúncias a Autoridade Portuária colaborou com o órgão para a realização das fiscalizações e esclarecimento dos fatos.

"Nossa equipe de gestão ambiental, junto com os órgãos competentes e empresa contratada para realizar o monitoramento ambiental da obra, supervisionou todas as etapas da operação e já havia constatado que a dragagem não estava gerando esse aparecimento de lixo nas praias. Mas foi o trabalho de mergulho, realizado em parceria com o Corpo de Bombeiros, que comprovou a inculpaabilidade da nossa obra", declarou José Lindoso.

DRAGAGEM

Há mais de 10 anos o Porto de Recife não realizava o serviço de dragagem. A última vez que o aprofundamento ocorreu foi em 2012.

Até que em junho de 2021 teve início o processo de licitação para contratação da empresa responsável por realizar o trabalho. A Royal Van Oord, companhia holandesa, venceu o certame e a obra foi realizada com recurso federal de R\$28,387 milhões.

Após a conclusão da dragagem, em março, o Porto de Recife começou a receber navios de maior calado e projeta um crescimento de 25% nas operações ainda em 2022.

REGIÃO NORDESTE

Suape segue liderando em cabotagem e granéis líquidos

O porto pernambucano é líder na modalidade de navegação feita pela costa do Brasil, segundo dados da Antaq

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Suape, em Pernambuco, permanece na liderança nacional na modalidade de navegação por cabotagem (costa brasileira) e na movimentação de granéis líquidos entre os portos públicos. Os dados se referem ao primeiro quadrimestre de 2022 e fazem parte do Anuário Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

De acordo com o documento, o porto pernambucano movimentou 5,09 milhões de toneladas por cabotagem, crescimento de 4,24% em relação ao mesmo período de 2021. Suape aparece à frente de portos importantes como o de Santos (SP), maior atracadouro público do País, que movimentou 4,5 milhões de toneladas por cabotagem (+

4,21%) e o de Vila do Conde, no Pará, que operou 1,81 milhão (-2,99%).

Somados, todos os portos públicos movimentaram, por cabotagem, 21,5 milhões de toneladas de cargas no 1º quadrimestre de 2022.

Entre as cargas que passaram por Suape nesse tipo de navegação, destaque para os granéis líquidos e gases, que representaram 3,54 milhões de toneladas, e contêineres, com 1,48 milhão de toneladas.

“Suape tem posição estratégica no Nordeste e é muito vantajoso para empresas com matrizes no Sul e Sudeste do País e centros de distribuição por aqui. Temos rotas expressas que facilitam esse tipo de navegação e muitas companhias aproveitam essa nossa expertise para reduzir custos e ampliar os negócios”, avalia o diretor-presidente da estatal portuária, Roberto Gusmão.



Divulgação/Porto de Suape



SUAPE TEM POSIÇÃO ESTRATÉGICA NO NORDESTE E É MUITO VANTAJOSO PARA EMPRESAS COM MATRIZES NO SUL E SUDESTE DO PAÍS E CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO POR AQUI. TEMOS ROTAS EXPRESSAS QUE FACILITAM ESSE TIPO DE NAVEGAÇÃO E MUITAS COMPANHIAS APROVEITAM ESSA NOSSA EXPERTISE PARA REDUZIR CUSTOS E AMPLIAR OS NEGÓCIOS”

ROBERTO GUSMÃO

diretor-presidente da estatal portuária

Já na movimentação de granéis líquidos, Suape operou 5,29 milhões de toneladas de janeiro a abril deste ano. Na

segunda posição, aparece Santos, com 4,56 milhões, e na terceira, Itaqui (MA), com 2,34 milhões de toneladas. Na soma

total do País, os atracadouros públicos movimentaram um total de 98,14 milhões de toneladas de granéis líquidos e gases no primeiro quadrimestre.

“Apesar de não termos ainda a Refinaria Abreu e Lima trabalhando no máximo de sua capacidade, conseguimos manter bom volume de operações que nos garantiram essa liderança. Estamos trabalhando, no entanto, para que essa ampliação ocorra e possamos obter mais destaque nesse tipo de movimentação”, salienta o diretor de Gestão Portuária de Suape, Paulo Coimbra.

Segundo o Anuário Estatístico da Antaq, o setor portuário movimentou 375,7 milhões de toneladas nos quatro primeiros meses deste ano. Os portos privados foram responsáveis por movimentar 244 milhões de toneladas e os públicos, 131,7 milhões.

CENTRO-OESTE EXPORT 2022

CAMPO GRANDE - MS

4 E 5 DE JULHO

Temas em destaque:

- Armazenagem: desafios e soluções
- Alternativas logísticas para o Centro-Oeste
- Autorizações ferroviárias
- Concessões rodoviárias
- Distribuição de energia

www.forumbrasilexport.com.br





PATROCÍNIO



APOIO INSTITUCIONAL

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA



REALIZAÇÃO



REGIÃO SUL

Terminal de contêineres de Paranaguá receberá investimento de R\$ 370 milhões

Divulgação/TCP

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), operado pela China Merchants Port, no Porto de Paranaguá (PR), receberá um investimento de R\$ 370 milhões, aplicados até o fim de 2023. O recurso será utilizado para compra de equipamentos e expansão da área de operação.

Parte do dinheiro será usado na compra de 11 novos guindastes de RTG, que transportam contêineres. A intenção é aumentar a capacidade de movimentação de cargas em 15%.

Está prevista também a expansão de 43% da área destinada aos contêineres refrigerados, com a instalação de 5.178 tomadas. As carnes congeladas estão entre as principais cargas operadas pelo terminal.

Serão instalados ainda novos acessos para caminhões e, por meio da otimização das estruturas já existentes, a área de pátio deverá ganhar 20 mil m².

O TCP é o maior terminal de contêineres da América do Sul e, segundo sua gestão, realiza os investimentos de olho no aumento da competitividade.

O anúncio dos investimentos foi feito após decisão



Está prevista também a expansão de 43% da área destinada aos contêineres refrigerados, com a instalação de 5.178 tomadas. As carnes congeladas estão entre as principais cargas operadas pelo terminal.

do Congresso, em março deste ano, de prorrogar até 2023 o Reporto - programa de incentivo aos terminais portuários. Entre as vantagens está a suspensão da cobrança de impostos federais na importação de equipamentos do setor.

O diretor comercial e institucional da TCP, Thomas Lima, afirmou que "a renovação do Reporto foi decisiva para seguirmos em frente com a compra de novos equipamentos, garantindo a elevação do nosso padrão de qualidade

junto aos clientes e parceiros".

Atualmente a TCP é o terminal de contêineres com a maior oferta de serviços marítimos do Brasil, contando com 16 linhas de longo curso regulares. O terminal movimentou 1,1 milhão de TEUs em 2021, o equivalente a 9% de toda a movimentação nacional. A empresa também é líder no segmento de carnes e congelados, sendo responsável por movimentar 35,4% do total de exportações de frango do Brasil em 2021.

NECESSIDADE

O diretor comercial explicou que a necessidade de expansão ficou visível com as mudanças na cadeia logística causadas pela pandemia e também pelo aumento da movimentação. Inaugurado em 1998, o TCP registrava um volume anual de 250 mil TEUs, hoje ultrapassa um milhão. Em 2021, as operações registraram crescimento de 5,9%, e no primeiro trimestre deste ano, a tendência de alta se manteve com fluxo 2,3% maior que o mesmo período do

O ANÚNCIO DOS INVESTIMENTOS FOI FEITO APÓS DECISÃO DO CONGRESSO, EM MARÇO DESTES ANOS, DE PRORROGAR ATÉ 2023 O REPORTO - PROGRAMA DE INCENTIVO AOS TERMINAIS PORTUÁRIOS. ENTRE AS VANTAGENS ESTÁ A SUSPENSÃO DA COBRANÇA DE IMPOSTOS FEDERAIS NA IMPORTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DO SETOR

ano passado.

Durante a pandemia, o terminal focou em novas soluções para o comércio exterior, entre elas o embarque de mercadorias fora dos contêineres para driblar a escassez deles. "Trouxemos de volta a operação de madeira break bulk para Paranaguá após mais de uma década" contou o diretor.

A ferrovia é outro diferencial do TCP, que é o único localizado na região sul do País com acesso direto à zona alfandegada, ou seja, sem necessidade de um transporte adicional até o porto. O modal responde por 30% de todos os contêineres de exportação movimentados no terminal paranaense. Com novos projetos, a previsão é que o volume de contêineres movimentados na ferrovia dobre até 2025.

Autoridade Portuária investe R\$ 80 milhões em obras de melhorias urbanas

Obras foram feitas nas cidades de Paranaguá, Antonina e nas ilhas da região, incluindo a construção de um viaduto, a recuperação de ruas e novos trapiches

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Portos do Paraná, Autoridade Portuária que administra os portos de Paranaguá e Antonina, investiu, desde 2019, cerca de R\$ 80 milhões em obras urbanas. As melhorias em Paranaguá, Antonina e nas ilhas da região incluem a construção de um viaduto, recuperação de ruas e novos trapiches. Com limites de atuação, impostos pela legislação, a empresa pública trabalha para minimizar os impactos negativos da atividade portuária e beneficiar a comunidade do litoral, uma das orientações da gestão.

"Os portos seguem uma série de leis e normativas próprias que impedem que a autoridade portuária realize obras de melhorias fora da área portuária. Mas uma das deter-

PROJETO EXECUTIVO PARA A REVITALIZAÇÃO E AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE DA AVENIDA AYRTON SENNA DA SILVA FOI CUSTEADO PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA E ENTREGUE PARA A EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA (EPL), DO GOVERNO FEDERAL, PARA QUE AS OBRAS SEJAM INCLUSAS NO ROL DE OBRIGAÇÕES DO VENCEDOR DA NOVA CONCESSÃO DAS RODOVIAS DO PARANÁ

minações do governador Carlos Massa Ratinho Junior foi encontrar alternativas, através de convênios com as prefeituras e órgãos de governo, para fazer o que fosse possível, concentrando parte dos investimentos em melhorias urbanas", conta o diretor-presidente da Portos do Paraná,

Luiz Fernando Garcia.

Foi assim que o porto conseguiu entregar, no fim de 2019, o viaduto Nelson Buffara, na entrada de Paranaguá, onde a BR-277 se divide entre as avenidas Ayrton Senna e Bento Rocha. Com investimento de R\$ 14,1 milhões em recursos da empresa pública, a obra foi executada pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PR), com anuência dos órgãos fiscalizadores.

A Avenida Bento Rocha, no trecho da ponte do Rio Emboguaçu até a avenida portuária, também recebeu melhorias através do convênio com o DER. Os investimentos da Portos do Paraná somaram R\$ 14,6 milhões e incluíram a pavimentação de concreto, readequação do sistema de drenagem, nova sinalização vertical e horizontal e nova ciclovia.

O projeto executivo para a revitalização e ampliação da

capacidade da avenida Ayrton Senna da Silva também foi custeado pela Autoridade Portuária. Ele prevê a implantação de marginais, quatro novos viadutos, além de nova ciclovia e iluminação nos oito quilômetros de extensão do trecho entre o entroncamento com a BR-277 e o Porto de Paranaguá.

O investimento na elaboração dos projetos foi de cerca de R\$ 1,6 milhão e o projeto foi entregue para a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do Governo Federal, para inclusão das obras no rol de obrigações do vencedor da nova concessão das rodovias do Paraná.

Neste semestre, o Porto de Paranaguá deu início às obras de recuperação das principais vias que dão acesso ao cais. Estão sendo investidos aproximadamente R\$ 4 milhões, que incluem também as proximidades do Santuário Estadual de Nossa Senhora do

Rocio, que reúne uma das celebrações mais populares do Paraná.

TRAPICHES

A empresa pública também está reformando ou construindo 14 estruturas de trapiches para ilhas da região de Paranaguá e Antonina. Já foram realizadas obras nos trapiches da Ilha do Mel (Encantadas e Brasília) e estão em execução as estruturas da Ilha dos Valadares (Passarela e Itiberê), Rocio, e Antonina (Ponta da Pita e Portinho). O investimento total da empresa pública gira em torno de R\$ 25 milhões.

Em breve, serão iniciadas a execução das obras em mais seis comunidades marítimas: Amparo, Europinha, Eufrasina, Ilha do Teixeira, Piaçaguera e Vila Maciel. Nessa fase o investimento está estimado em R\$ 20 milhões e as obras devem ser iniciadas no segundo semestre.