

HUB Agrex do Brasil arremata terminal ferroviário de Porto Franco ► **p3**

ITAQUI Movimentação de cargas no porto bate recorde em agosto ► **p6**

SANTOS SPA lança chamamento para interessados na gestão da Fips ► **p7**



Desestatização é oficializada e Codesa passa a ter gestão privada

Fundo de investimento de empresa vencedora do leilão se torna acionista majoritário da Companhia Docas do Espírito Santo ► **p3**

EDITORIAL

A urgência da questão ferroviária em Santos

FOTO
Ricardo Botelho/Minfra

O edital de chamamento público para as empresas interessadas em formar a concessionária da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), no litoral de São Paulo, foi lançado nessa segunda-feira. O modelo proposto pela Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos), e que já tem o aval do Tribunal de Contas da União (TCU), prevê a associação de companhias que vão compartilhar a gestão da malha ferroviária, sua operação, manutenção e, principalmente, ampliação durante 35 anos. Estão previstos investimentos de R\$ 891 milhões, a maior parte deles nos primeiros cinco anos da concessão.

Esses aportes são essenciais para a logística do Porto de Santos, para manter sua eficiência e evitar o aumento de custos operacionais. Isso porque a malha ferroviária interna do Porto, aquela que atende diretamente seus trechos de cais e terminais, está próxima da total saturação. Sua utilização está em 94% de sua capacidade, que é de 50 milhões de toneladas transportadas por ano. E as demandas das concessionárias ferroviárias que atendem ao complexo marítimo - MRS, Rumo e VLI - deve dobrar no prazo de cinco a dez anos e, logo depois, atingir 115 milhões de toneladas/ano.

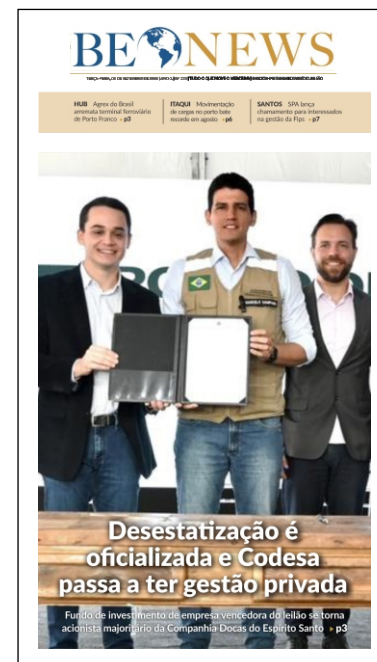
O Porto de Santos tem de estar preparado para atender esse novo fluxo de cargas ferroviárias e, para isso, sua malha deve ser modernizada, otimizada e ampliada. Caso contrário, o complexo até pode conseguir receber esse volume de mercadorias, mas ela terá de ser transbordada para caminhões, aumentando seu custo logístico - o que, em última análise, irá reduzir sua competitividade e afetar negativamente o comércio exterior brasileiro.

A expectativa da SPA é ter as empresas interessadas formando a nova gestora da malha ferroviária interna e assinar o contrato de concessão da Fips ainda neste ano, a fim de garantir o início das obras o quanto antes.

Realmente, a situação ferroviária do Porto de Santos é urgente e não comporta esperar mais por investimentos. E é claro que compartilhar esses aportes por várias empresas, que vão atuar em associação, amplia as chances de sucesso desses empreendimentos. Mas, independente da estratégia adotada, é essencial que a malha interna do cais santista seja ampliada, a fim de escoar o maior volume de cargas transportada em vagões que chegará à região. Nessa cadeia logística, Santos tem a promessa de cargas e deve se preparar para ela da melhor forma possível, do ponto de vista logístico. E, nessa equação, não pode ser um gargalo, mas uma solução.

Que a constituição da nova concessionária seja concluída o quanto antes e os investimentos necessários na Fips sejam feitos a tempo, que o Porto de Santos cumpra seu papel no escoamento das cargas de exportação brasileiras. A questão é urgente e não pode esperar mais.

NESTA EDIÇÃO



▲ CAPA

3 Fip Codesa se torna acionista majoritário da Companhia Docas do ES

HUB

3 Agrex do Brasil vence leilão de terminal ferroviário de Porto Franco (MA)

NACIONAL

4 Prazo de contribuição para Plano Setoriais de Transportes é prorrogado

5 Maersk investe em sistema de monitoramento de contêineres refrigerados

REGIÃO SUDESTE

6 SPA lança chamamento para interessados na gestão da Fips

REGIÃO NORDESTE

7 Movimentação de cargas no Porto de Itaqui bate recorde em agosto

Projeto abre crédito de R\$ 849 mil para obras no Porto de Fortaleza

INTERNACIONAL

7 Maior comboio de navios zarpa da Ucrânia em um único dia



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
Jacyrara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes

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

Maurício Almeida | (11) 995540-4282
mauricio.almeida@portalbenews.com.br

Margrethe Wallau | (11) 99786-1655
megwallau@portalbenews.com.br



Pátio ferroviário 1

A Agrex do Brasil, empresa agrícola do Grupo Mitsubishi, venceu ontem o leilão do terminal ferroviário de Porto Franco (MA), localizado às margens da Ferrovia Norte-Sul (FNS). A companhia já administrava a instalação desde 2005 e agora, com um novo período de concessão, vai explorar a área por mais 15 anos. Segundo o Ministério da Infraestrutura, o contrato deve ser assinado no próximo mês. Pertencente à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (empresa de planejamento ferroviário da pasta), o lote, de 37,07 mil metros quadrados, é destinado à armazenagem e à movimentação de grãos sólidos agrícolas.

Pátio ferroviário 2

De acordo com o Ministério, essa concessão vai manter o pátio de Porto Franco atuando como um polo de carga operando no transbordo ferroviário, reduzindo o custo logístico na exportação dos grãos pelos terminais do Norte e do Nordeste do Brasil. O terminal fica no tramo norte da ferrovia, trecho concedido à VLI em 2007.

Açúcar 1

As exportações de açúcar pelos portos do Paraná voltaram a crescer nos últimos dois meses, após registrar quedas em maio e junho. Segundo informações da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa), 600,34 mil toneladas foram embarcadas nos terminais do estado no mês passado. O resultado aponta uma alta de 92% em relação a agosto de 2021 (312,4 mil toneladas). Em julho, o volume carregado foi de 623,36 mil toneladas, 9,3% a mais do que os 570,09 mil do mesmo mês em 2021.

Açúcar 2

Essa alta, após as quedas no bimestre anterior, foi devido a atrasos nas lavouras do Paraná e do Mato Grosso do Sul, estados de origem da maior parte do açúcar escoado por esses portos, segundo a Appa. Essa demora ocorreu por questões climáticas. De acordo com a autoridade portuária, o crescimento deve continuar nas operações deste mês. "Entre as dez embarcações que já aguardam em porto e outras 11 anunciadas, são mais 731,09 mil toneladas de açúcar que devem ser carregadas nos portos de Paranaguá e Antonina", informou a companhia, em nota.

Fip Codesa se torna acionista majoritário da Companhia Docas do ES

Após formalização do controle acionário, próximo passo será a assinatura da concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho

Ricardo Botelho/Minfra



Representantes do Ministério da Infraestrutura e Quadra Capital assinaram o contrato no Cais Comercial de Vitória, na manhã de ontem

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O contrato de compra e venda da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) foi assinado, na manhã de ontem, entre o Ministério da Infraestrutura e a Quadra Capital, vencedora do leilão, no Cais Comercial de Vitória (ES). O ato marca a primeira privatização portuária do País.

A partir de agora, o Fip Codesa, fundo de investimento gerido pela Quadra Capital, passa a ser o acionista majoritário e controlador da empresa. Com a assinatura do contrato, ele passa a ter 90% das ações da empresa, percentual que pode aumentar. De acordo com a legislação, 10% das ações ordinárias da companhia (650.916.000 unidades) devem ser oferecidas para serem adquiridas por seus trabalhadores, tanto os da ativa como os aposentados Dessa parcela, as que não forem arrematadas terão de ser compradas pelo novo controlador, ampliando sua participação.

Após esta etapa, o próximo passo será a assinatura do

contrato de concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, prevista para o dia 20, entre o Ministério da Infraestrutura, por meio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e a empresa vencedora do certame.

O processo de desestatização da Codesa foi conduzido pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, sob coordenação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

"A privatização traz a experiência do setor privado para a operação dos portos", disse o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, durante o seu pronunciamento na cerimônia de assinatura do contrato, que contou ainda com as presenças do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, o diretor-presidente da Codesa, Bruno Fardin, o futuro CEO da companhia, Ilson Hulle, entre outras autoridades.

A Codesa foi privatizada após 116 anos como empresa pública. O fundo de investi-

mentos multiestratégia Shelf 119, da Quadra Capital, arrematou a companhia com oferta de R\$ 106 milhões, em leilão realizado no dia 30 de março, na Bolsa de Valores de São Paulo - B3.

O contrato é de 35 anos, prorrogável por mais 5 anos. Pelo contrato assinado, a Quadra Capital assume o compromisso de adquirir as ações da companhia por R\$ 326 milhões e investir R\$ 850 milhões, sendo R\$ 335 milhões na ampliação dos dois portos. A União receberá repasses fixos anuais no valor de R\$ 24,75 milhões e contribuições variáveis anuais equivalentes a 7,5% da receita. Os custos também envolvem uma taxa anual de fiscalização à Antaq de R\$ 3,188 milhões.

"Com a concessão do ativo do porto e a privatização da Companhia Docas, e investimentos da ordem de R\$ 850 milhões, vamos ter mais de 15 mil empregos sendo gerados nos próximos anos e esse investimento vai dar maior eficiência para o porto, vai atrair mais carga. É um ciclo positivo, de desenvolvimento e progresso não só para o porto, mas para toda a região de Vitória", destacou Sampaio.

Em nota, a Autoridade Portuária da Codesa informou que a companhia permanecerá a cargo da diretoria executiva. Na tarde de ontem, ocorreu ainda a nomeação dos novos membros do Conselho de Administração.

Por fim, a atual gestão da companhia reiterou que "uma Codesa mais ágil e dinâmica e com respeito à sua história e ao legado construído contribuirá para a criação de renda e riqueza aos seus colaboradores, aos seus parceiros e a toda sociedade capixaba".

Novo executivo

Nome escolhido pela Quadra Capital para ser o CEO da Codesa, Ilson Hulle também discursou no evento. Anteriormente, ele foi diretor da Log In, empresa que é dona do Terminal de Vila Velha, também no Espírito Santo.

Segundo Hulle, a ideia é investir o que for preciso para tornar o Porto de Vitória, em especial, uma referência em termos de movimentação. "Seremos um porto aberto, especialmente para as comunidades ao redor, eficiente e moderno, com muito respeito à população e ao meio ambiente".

Companhia amplia faturamento e movimentação de cargas

A Companhia Docas do Espírito Santo ampliou seu faturamento anual de R\$ 154 milhões para R\$ 194 milhões, saindo de 7 milhões para mais de 8,5 milhões de toneladas de cargas movimentadas entre

2019 e 2021. Os avanços ocorreram mesmo com a retração econômica causada pela economia mundial e pela pandemia da Covid-19, segundo o Ministério da Infraestrutura.

"A Codesa ganhará agilidade administrativa e maior capacidade de investimento, gerando emprego e renda para a região", disse o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

O leilão da companhia

capixaba é considerado um piloto para os leilões de outros ativos que estão programados para este ano, como os portos de Itajaí, São Sebastião e Santos, o maior da América Latina.

NACIONAL

Prazo de contribuição para Plano Setoriais de Transportes é prorrogado

Entidades ligadas ao setor de transporte pediram mais tempo para enviar propostas

Divulgação



Para o Minfra, a definição de complexo portuário passa a ser o conjunto de portos que compartilham de uma mesma linha d'água e têm um conjunto linear de municípios

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O Ministério da Infraestrutura prorrogou o prazo de tomada de subsídios para todos os Planos Setoriais do governo. O anúncio foi feito ontem pelo diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária (DGMP/SNPTA) Otto Luiz Burlier.

Ele participou do webinar "Tomada de Subsídios Planos Setorial Hidroviário e Portuário" promovido pelo Ministério da Infraestrutura e Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Segundo o diretor, o adiamento se deu após pedidos de entidades ligadas ao setor de transportes terrestres.

"Iniciamos na semana passada essas reuniões participativas para tratar da tomada de subsídios. Atendemos pedidos de entidades, pois entendemos que é importante ampliar esse prazo para o próximo dia 11. Precisamos de uma ampla participação de forma a contribuir para o plano setorial portuário que pretendemos entregar até o fim do ano", disse.

Os Planos Setoriais são os

responsáveis por identificar as principais ações necessárias para o desenvolvimento dos subsistemas de transportes nacionais (Ferroviário, Rodoviário, Hidroviário, Portuário e Aeroviário). Os documentos fazem parte do Planejamento Integrado de Transportes, previsto na Portaria Minfra 123, de 21 de agosto de 2020.

Os quatro Planos Setoriais foram estruturados e definidos de acordo com elementos de análise comuns, tanto em resultados diretos e indiretos quanto em propriedades globais. O primeiro utiliza dados de pessoas transportadas; fluxos de veículos e de cargas; ocorrências; emissões de ruídos; roubos; acidentes; emissões de material particular como gases de efeito estufa; resultados indiretos de desenvolvimento de infraestrutura, socioeconômica e tecnológica; integração e desenvolvimento territorial.

Já as propriedades globais de cada um tratam do nível de serviço, acessibilidade, eficiência, segurança, sustentabilidade e atualidade. Além disso, cada um desses elementos de representação foi decomposto em dimensões, indicadores e metas ainda mais específicos.

Novos conceitos

Durante o webinar, foi explicada a nova metodologia e que o Plano Setorial Portuário (PSPORT) trouxe uma nova definição para o conceito de complexo portuário, incluindo conjunto de ancoradouros; docas; cais; pontes e píeres de atracação e acostagem; armazéns; vias internas e áreas de movimentação de cargas; e centros de distribuição

Agora, a definição de complexo portuário será o conjunto de portos que compartilham de uma mesma linha d'água e têm um conjunto linear de municípios. Esse conceito será aplicado tanto para portos marítimos quanto para grupos de portos e instalações portuárias interiores.

Além do mapeamento, o PSPORT revisitará agrupamentos de complexos portuários, atualmente usados para o planejamento de transporte. Contudo, a lógica será ampliada, com atualização de dados dos complexos portuários – por meio de dados dos seus respectivos planos mestres – e a identificação de outras categorias de instalações portuárias que, majoritariamente, agregam instalações de micro e pequeno porte. A ideia é que

essas áreas sejam alvo de análises e ações públicas para atrair novos investimentos.

Conforme reportagem publicada pelo **BE News** de ontem, O PSPORT mapeou 720 instalações mapeadas que compreendem, em sua maioria, os tradicionais portos organizados e os Terminais de Uso Privado (TUPs). Mas também foram identificados Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), Estações de Trans-bordo de Carga (ETCs), instalações autorizadas, entre outras.

Com a mudança de conceito, essas 720 instalações foram organizadas em 46 complexos portuários distribuídos em quatro categorias (CATs). São eles: CAT-A (com porto organizado de grande porte), CAT-B (com porto organizado de médio porte), CAT-C (sem porto organizado ou com PO de pequeno porte) e CAT-D (sem porto organizado).

Segundo George Lavor Teixeira, coordenador de Planos da EPL, o objetivo da mudança é permitir uma melhor organização dos instrumentos de Gestão e Planejamento operacional individuais para cada complexo portuário.

"Essa agregação nos per-

mitirá depois trazer novas proposições para melhorar os instrumentos de gestão e planejamento operacional. Os dois níveis iniciais manteriam planos mestres e os outros podem ser passíveis de instrumentos mais simplificados", afirmou.

Novos diagnósticos

Além das mudanças de conceito, o PSPORT não trará contribuições, diagnósticos e proposições individuais de um porto e sim de todo o complexo portuário. A ideia é buscar uma análise mais regional e tentar entender se as regiões estão sendo atendidas por um conjunto de infraestrutura que resolvem suas necessidades. Até mesmo a definição de complexos industriais foi revisitada.

"Não será o plano setorial portuário que vai dizer se a capacidade precisa melhorar especificamente em qual porto. Ele dirá é se o complexo precisa, ou não, ampliar sua capacidade de movimentação de granéis sólidos ou carga containerizada, por exemplo. O que será dito, portanto, é se as regiões precisam de investimentos em determinada categoria de produto ou conjunto de acessos portuários", disse Teixeira.

Maersk investe em sistema de monitoramento de contêineres refrigerados

Tecnologia permite ao cliente acompanhar a condição da carga perecível em tempo real

Divulgação



No Brasil, os principais portos de exportação de produtos refrigerados são Santos (SP), Itajaí (SC), Paranaguá (PR), Itapoá (SC) e Rio Grande (RS)

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A empresa de transporte marítimo Maersk, maior exportadora de refrigerados do Brasil, tem investido em tecnologia para manter a qualidade dos produtos perecíveis que viajam em seus contêineres reefers. Um dos sistemas é o Gerenciamento Remoto de Contêineres (RMC - Remote Container Management) que permite aos clientes acompanhar a condição da carga em tempo real.

A ferramenta está instalada em cada um dos contêineres frigoríficos e tem a função de monitorar a temperatura, umidade, atmosfera e localização por GPS. As informações permitem avaliar a qualidade do produto em seu período de viagem, evitando prejuízos oriundos da perda de alimentos.

Isso porque, por muitos anos, a indústria não tinha conhecimento do que acontecia dentro dos contêineres refrigerados que exportam aves, bovi-

nos, suínos congelados, sucos concentrados e frutas frescas do Brasil, e conseqüentemente, não sabia como estava a qualidade dos produtos. Muitos desses alimentos acabavam se perdendo ao longo do trajeto por não estarem na temperatura adequada ou por conta dos desafios com embarques.

“O parceiro de assistente virtual da RCM é o Captain Peter, a plataforma de visibilidade que nossos clientes usam que exhibe os dados de monitoramento para as condições em cada um de seus contêineres frigoríficos. Isso permite que eles tomem decisões significativas baseadas em dados com base nas métricas relatadas em uma variedade de painéis e notificações proativas”, explica Michael McBride, especialista de Gerenciamento Remoto de Contêineres do grupo Maersk.

No Brasil, os principais portos de exportação de produtos refrigerados são Santos (SP), Itajaí (SC), Paranaguá (PR), Itapoá (SC) e Rio Grande (RS). A China continua sendo o maior destino, seguido pelo Oriente Médio, África Ocidental e África do Sul.

Os volumes que seguem para os Estados Unidos tam-

AS INFORMAÇÕES DO SISTEMA PERMITEM AVALIAR A QUALIDADE DO PRODUTO EM SEU PERÍODO DE VIAGEM, EVITANDO PREJUÍZOS ORIUNDOS DA PERDA DE ALIMENTOS

bém são significativos e essas longas distâncias indicam a importância do monitoramento durante toda a jornada do contêiner refrigerado para conservar as mercadorias, uma vez que permite aos embarcadores avaliarem a condição da carga com temperatura controlada.

A Fyffes, um dos maiores importadores e distribuidores de produtos tropicais, por exemplo, usou os dados de visibilidade do Captain Peter para se antecipar a um possível problema de qualidade do produto, resolvê-lo e melhorar o resultado.

Neste caso, eram dez contêineres refrigerados carregados com bananas da Costa Rica que estavam a caminho do Por-

to da Filadélfia. Antes que o navio chegasse ao porto de destino, a Fyffes revisou os relatórios de dados baseados na web do Captain Peter e descobriu que a temperatura em um dos frigoríficos estava ligeiramente elevada, o que causou um amadurecimento mais rápido da fruta.

“Com essa informação, o cliente vendeu primeiro esse carregamento específico de bananas para maximizar seu valor de mercado e prazo de validade. Aqui vemos que os dados de visibilidade da cadeia de frio permitiram que a Fyffes trabalhasse de forma mais colaborativa com o cliente para aumentar a satisfação e construir um relacionamento comercial mais forte”, destacou o especialista de Gerenciamento Remoto de Contêineres da Maersk.

Segundo o vice-presidente de operações da Fyffes North America, David Otero, saber que as temperaturas estão na faixa aceitável durante a viagem marítima é fundamental. “Precisamos garantir que entregamos consistentemente excelente qualidade aos nossos clientes, e o Captain Peter é uma ferramenta importante que garante que isso aconteça”.

Carga danificada

Outro ponto importante e essencial no gerenciamento das cargas é que o controle e acesso aos dados pode indicar se uma carga foi danificada por conta do tratamento durante a viagem oceânica ou não.

“Tivemos recentemente uma experiência em que um carregamento de pescado congelado da Argentina foi exportado para o Reino Unido. Quando o peixe chegou ao seu destino final, o cliente alegou que o peixe estava estragado. É aqui que os insights de dados do Captain Peter foram fundamentais para abordar essa alegação”, conta McBride.

Segundo ele, os dados indicaram que o peixe foi transportado em condições ideais ao longo da jornada oceânica. Foi determinado que as condições de temperatura insatisfatórias provavelmente ocorreram quando a carga chegou ao Reino Unido, seja na instalação de armazenamento a frio ou quando foi transportada para o interior por caminhão. “Nesse caso, os dados de visibilidade do capitão Peter esclareceram quaisquer suspeitas que o remetente tivesse sobre qual parte da cadeia de frio falhou”, explica ele.

REGIÃO SUDESTE

SPA lança chamamento para interessados na gestão da Fips

Titular do contrato de cessão terá de investir R\$ 891 milhões e administrará o ativo por 35 anos

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A Santos Port Authority (SPA) lançou o edital de chamamento público para interessados em constituir a cessionária que administrará a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). O edital e os anexos estão disponíveis no site do Porto de Santos e o aviso será publicado no Diário Oficial da União (DOU).

O projeto, enviado pela Autoridade Portuária, foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em julho. O titular do contrato de cessão será responsável pela gestão, operação, manutenção e expansão do empreendimento pelo prazo de 35 anos e terá de realizar investimentos da or-



Divulgação/SPA

Segundo a SPA, a capacidade ferroviária do complexo portuário de Santos está próxima da saturação, com 94% de utilização

documentos prevista no edital. A decisão pela aprovação dos interessados será publicada no site da SPA (www.portodesantos.com.br) em até 5 dias úteis após o prazo da submissão, podendo a companhia, durante a avaliação, solicitar esclarecimentos e/ou documentos complementares.

Inovação

De acordo com a gestora do Porto de Santos (SP), o contra-

to associativo é a principal inovação da Fips, em que os habilitados compartilharão custos e operações. Ao longo de toda a vigência contratual serão realizados chamamentos públicos a cada dois anos, de forma a garantir o ingresso de novos associados na administração da Fips. A estimativa da SPA é assinar o contrato ainda neste ano. As obras devem começar logo após a aprovação do projeto executivo. Veja, no quadro, as principais intervenções previstas.

dem de R\$ 891 milhões, a maior parte nos primeiros cinco anos.

Segundo a SPA, "a capacidade ferroviária do complexo portuário de Santos está próxima da saturação, com 94% de utilização. Além disso, precisa ser expandida para dar vazão com eficiência à movimentação futura, cuja projeção é dobrar no prazo de cinco a 10 anos. Hoje, a capacidade ferroviária do complexo portuário é de 50 milhões de toneladas por ano e

necessita alcançar 115 milhões de toneladas/ano para escoar o volume oriundo das ferrovias que deságuam no Porto de Santos (MRS, Rumo e VLI)".

Os interessados em se habilitar para constituir a Fips deverão encaminhar os documentos, em até 15 dias úteis, contados da data de aviso de publicação do edital no DOU, para o endereço eletrônico chamamento.fips@brssz.com, apresentando a relação de do-

PRINCIPAIS INTERVENÇÕES PREVISTAS NO PROJETO EXECUTIVO:

- Pátio ferroviário entre o Canal 4 e a Ponta da Praia, dotado de três vias férreas para atendimento aos terminais de celulose;
- Viadutos para eliminação de passagem de nível na região do Canal 4-Marinha;
- Passarelas de pedestres entre o Canal 4 e Ponta da Praia;
- "Pera" ferroviária, dois viadutos e passarela na região de Outeirinhos;
- Passarelas de pedestres na altura do canal do mercado e na Alfândega;
- Novo viário da segunda entrada do Porto de Santos, no Saboó.



12 e 13 de setembro
Porto Velho - RO

NORTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Participe do principal evento sobre infraestrutura, portos e logística.

#arconorte
#navegacaointerior
#zonasdeexportacao
#negociossustentaveis
#desenvolvimentoregional
#integracaocomboliviaeperu

Acompanhe a transmissão online no BE News

BE NEWS

PATROCÍNIO

ABTP
Associação Brasileira dos Terminais Portuários

CNT
Confederação Nacional do Transporte

KINCAID
MENDES VIANNA
ADVOGADOS

MODALGR

ODEJELL
TERMINALS
GRANEL QUÍMICA LTDA.

Piacentini
DO BRASIL

PRATICAGEM
DO BRASIL



RABB
CARVALHO
ADVOCACIA

SANTOS BRASIL

SUPER
TERMINAIS

Transglobal
Operações Portuárias

ultracargo

REALIZAÇÃO

BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

REGIÃO NORDESTE

Movimentação de cargas no Porto de Itaqui bate recorde em agosto

Foi o melhor mês da história do complexo portuário do Maranhão, com 3,5 milhões de toneladas de carga movimentadas

Divulgação/EMAP

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Porto do Itaqui, no Maranhão, bateu a marca histórica de carga movimentada em um único mês ao operar 3,5 milhões de toneladas só em agosto. Esse volume é superior a junho deste ano, que tinha sido o melhor mês da história do complexo até então, com 3,4 milhões de toneladas. No acumulado do ano, foram operadas mais de 22,3 milhões de toneladas de cargas. O resultado deve-se, principalmente, por causa da alta na exportação de granéis sólidos, soja e milho, além do ferro-gusa.

Para Ted Lago, presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), a Autoridade Portuária que administra o Porto do Itaqui, o crescimento é sustentado por investimentos públicos e privados e refletem a posição do porto público do Maranhão na liderança do escoamento de



Em 2021, Itaqui foi o porto que mais cresceu no Brasil, com 27% de acréscimo em sua movimentação de cargas, marca bem acima da média nacional

ladadas de granéis líquidos.

Segundo o levantamento feito pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), o Porto do Itaqui, ao lado do Porto de Santos (SP), foram os dois únicos complexos públicos que registrem variação positiva no período. O porto paulista movimentou 62,6 milhões de toneladas, um acréscimo de 5,6% em comparação ao mesmo período de 2021, já Itaqui registrou 15,7 milhões de toneladas, um incremento de 1,6%.

Crescimento

Em 2021, o Itaqui foi o porto que mais cresceu no Brasil, com 27% de acréscimo em sua movimentação de cargas, marca bem acima da média nacional, de acordo com os dados do anuário da Antaq. Foram 31 milhões de toneladas de cargas movimentadas no ano passado, elevando o porto maranhense a um novo patamar.

grãos do Arco Norte brasileiro.

"A nossa área de influência reúne estados produtores de três regiões brasileiras que utilizam o Itaqui, não só para escoar a sua produção de soja, milho e farelo, mas também para receber insumos importantes como combustíveis e fertilizantes, dentre outros", afirma Ted Lago.

Em um ano desafiador para a economia mundial, o

O RESULTADO DEVE-SE, PRINCIPALMENTE, POR CAUSA DA ALTA NA EXPORTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS, SOJA E MILHO, ALÉM DO FERRO-GUSA

Porto do Itaqui vem mantendo a eficiência operacional e produtividade, com estimativa de encerrar o ano com movimentação acima dos 30 milhões de toneladas de cargas.

A expectativa é fechar 2022 com mais de 11 milhões de toneladas de soja movimentadas; três milhões de toneladas de milho; três milhões de toneladas de fertilizantes, e cerca de oito milhões de tone-

Projeto abre crédito de R\$ 849 mil para obras no Porto de Fortaleza

Recursos serão utilizados para análises técnicas e elaboração de projetos das obras de aprofundamento do berço 103

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Projeto de Lei do Congresso Nacional (PLN) 15/22 abriu crédito suplementar de R\$ 849 mil para a Companhia Docas do Ceará (CDC), ligada ao Ministério da Infraestrutura. Os recursos serão utilizados para análises técnicas e elaboração de anteprojeto, projetos básico

e executivo das obras de derrocagem do berço 103 no Porto de Fortaleza.

A obra consiste no aprofundamento do berço de atracação para permitir a operação de navios de maior porte no porto. A intenção é promover o crescimento da movimentação de carga de trigo, trazendo ganhos de competitividade em relação ao polo trigueiro local.

O projeto para aprofundamento do berço 103 está

O aprofundamento do berço permitirá a atracação de navios maiores e ganhos de competitividade

previsto no contrato de arrendamento dessa área. A CDC ficou responsável pela execução e o arrendatário pelo repasse dos recursos que custearão o investimento.

Como os recursos são oriundos da atividade fim da CDC, no que diz respeito ao Orçamento de Investimento, eles são clas-



sificados como geração própria.

O projeto deve ser analisado pela Comissão Mista de Orça-

mento antes de seguir para votação no Plenário do Congresso Nacional.

INTERNACIONAL

Maior comboio de navios zarpa da Ucrânia em um único dia

Com essa operação, já deixaram os portos 86 navios com 2 milhões de toneladas desde a suspensão do embargo

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

O maior comboio de navios pelo Mar Negro, após o acordo

com a Rússia, aconteceu no último domingo, segundo anunciou o governo ucraniano. Foram 13 navios saídos dos portos de Odessa, Chornomorsk e Pivdennyi, carregando 282,5 mil toneladas de produtos agrícolas para oito

países.

Desde 22 de julho, quando entrou em vigor o acordo entre Ucrânia e Rússia, com intermediação da ONU e da Turquia, o país invadido conseguiu enviar pelo Mar Negro 86 navios, com 2 milhões de tone-

ladadas de grãos para 19 países, segundo nota do governo ucraniano nas redes sociais.

A Ucrânia corre contra o tempo. Em julho o governo previa exportar 60 milhões de toneladas de grãos em até nove meses, tempo que poderia se

estender caso não funcionasse adequadamente o acordo entre os dois países em guerra. Em agosto, o movimento de grãos foi de 2,26 milhões de toneladas, representando queda de 59,5% se comparado a agosto de 2021.