BE NEWS

QUINTA-FEIRA, 15 DE SETEMBRO DE 2022 | ANO 1 | Nº 181 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

SANTOS TCU mantém decisão do Governo de não renovar arrendamento de terminal ▸ **p3**

ESG Furnas e SPA discutem projeto de geração de produtos a partir da Usina de Itatinga ▸ **p6**

ITAQUI Santos Brasil obtém autorização para operar terminal de granéis líquidos no complexo ▸ **p8**

Governo deve incluir hoje o Reporto em Projeto de Lei Orçamentária de 2023

Empresas dos setores portuário e ferroviário estão na expectativa, já que não usufruem do benefício há cinco meses ▸ **p4**

EDITORIAL

A luta pelo Reporto

O Ministério da Economia planeja incluir, no Projeto de Lei Orçamentária Anual (Ploa) 2023, a previsão de perda de receita com o Regime Tributário Para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), como destaque reportagem publicada nesta edição do **BE News**.

A medida é necessária pois o Ploa estima as receitas e fixa as despesas para o próximo ano. Assim, para o Reporto ser aplicado e ter seus benefícios concedidos a empresas do setor de infraestrutura, a previsão de perda de receita que ele irá originar deve estar no texto.

Este é o motivo de o Reporto não estar em vigor neste ano, apesar da legislação prever sua aplicação já em 2022. Ocorre que o Reporto é essencial para impulsionar os investimentos no setor de infraestrutura. O regime foi instituído em 2004, com o objetivo de reduzir impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados nos setores portuário e ferroviário. E se encerrou no fim de 2020, mas, após pressão de segmentos da economia, voltou a ser oferecido.

Por isso, sua ausência em 2022 levou o setor portuário a considerar este um ano perdido, uma vez que investimentos estão sendo adiados por causa da falta de seus benefícios.

Faltou planejamento ao Governo para evitar essa aparente contradição, especialmente em um ano em que as autoridades buscaram impulsionar investimentos nesses setores. E também não houve qualquer medida paliativa para compensar tais perdas temporariamente.

Que o Reporto efetivamente esteja no Orçamento de 2023 e os mercados portuários e ferroviários possam voltar a usufruir de seus beneficios. Afinal, investir em infraestrutura é reduzir custos na produção nacional, ampliando sua competitividade e impulsionando o comércio exterior. É enfim, fomentar a economia. E esse é o grande objetivo de todos os envolvidos.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Divulgação/TCP

CAPA
4 Reporto já está previsto no Orçamento de 2023

HUB
3 Ministério da Infraestrutura adia relicitação da Malha Oeste

NACIONAL
3 Santos: TCU mantém decisão do Governo de não renovar arrendamento de terminal

5 Parlamentares vão tentar prorrogação do Reporto até 2024

6 Encontro de tecnologia portuária na Finlândia terá presença de empresa brasileira

REGIÃO SUDESTE
7 Furnas e SPA discutem projeto de geração de produtos a partir da Usina de Itatinga

REGIÃO NORDESTE
8 Santos Brasil é autorizada a operar terminal de granéis líquidos em Itaqui

Porto de Pecém inicia exportação de frutas da temporada 2022/2023

www.portalbenews.com.br

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

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, n° 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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacyara 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@portalnenews.com.br

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

NACIONAL

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

Malha Oeste 1
O Ministério da Infraestrutura adiou a relicitação da Malha Oeste, ferrovia que vai de Mairinque (SP) a Dourados (MS). Até então previsto para outubro, ele deve ser realizado em dezembro.
A mudança foi necessária devido à necessidade de mais tempo para a conclusão dos estudos do projeto. Esse é o segundo adiamento. Inicialmente, a relicitação estava programada para ocorrer em setembro.

Malha Oeste 2
Com um traçado estratégico, ligando as zonas produtoras agrícolas do Centro-Oeste ao Interior de São Paulo, facilitando o acesso ao Porto de Santos (SP), a Malha Oeste está desativada. Um levantamento realizado no ano passado apontou que, para ser recuperada e voltar a receber o tráfego ferroviário, serão necessários investimentos que vão chegar a R$ 15 bilhões.

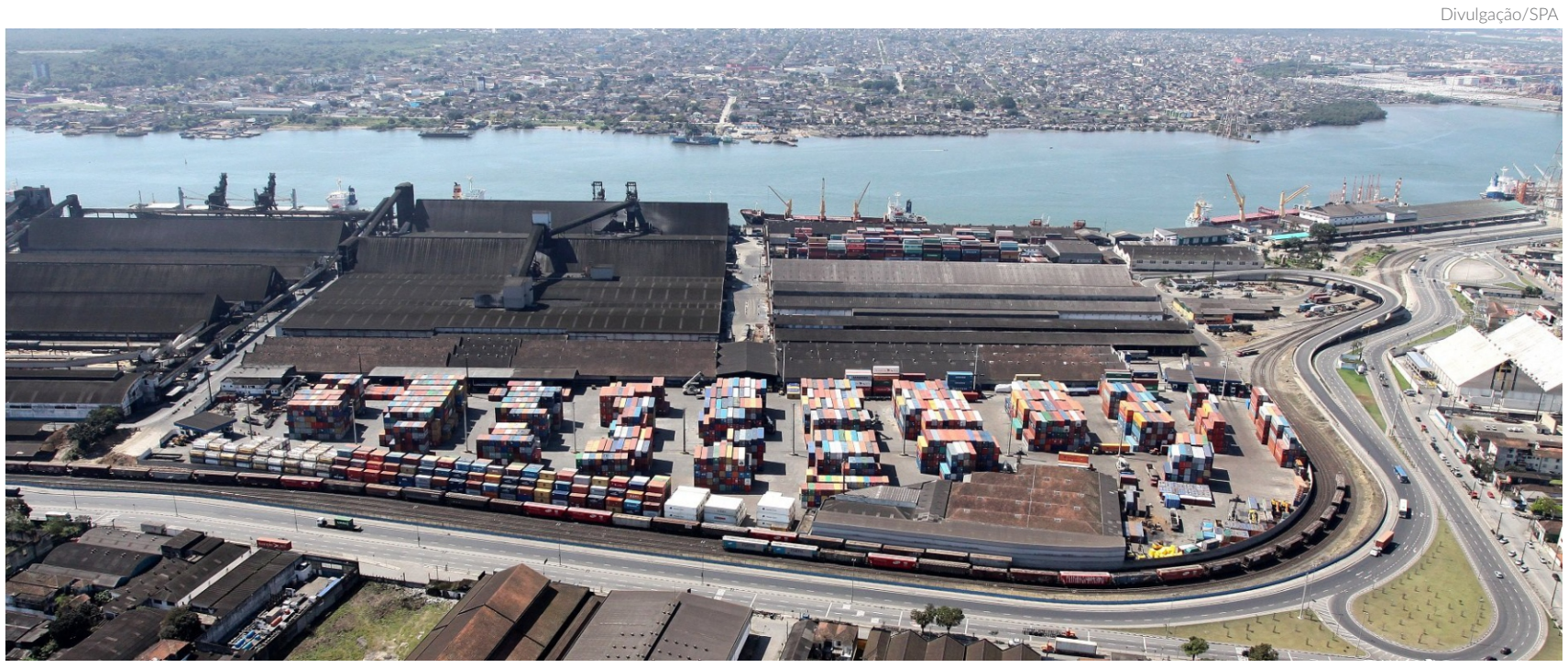
Açu 1
O Porto do Açu, localizado no Litoral Norte do Rio de Janeiro, quer atrair mais cargas de Minas Gerais. E entre as mercadorias de maior interesse, está o café. Para isso, o complexo marítimo reuniu seus principais clientes em Belo Horizonte, na última quarta-feira. Presente no evento, o CEO do porto, José Firmo, destacou que suas instalações são "a melhor alternativa logística para empresas mineiras, tanto para escoamento da produção quanto para importação de insumos e recursos", citando a localização e a infraestrutura, "que podem tornar os produtos mineiros ainda mais competitivos".

Açu 2
Com o terceiro maior terminal de minério de ferro do Brasil, o Porto do Açu já atende mineradoras, siderúrgicas e representantes do agronegócio de Minas Gerais. É no complexo onde termina o mineroduto do Sistema Minas Rio, da Anglo American, que tem mais de 500 quilômetros de extensão. E o Terminal Multicargas do Açu, o T-Mult, que operou 4,3 milhões de toneladas no ano passado, tem 60% de suas cargas vindas do estado.

TCU mantém decisão do governo de não renovar arrendamento de terminal em Santos

Determinação da corte possibilita a sequência do PDZ do Porto e da licitação do futuro terminal STS 53

Divulgação/SPA



O PDZ do Porto de Santos foi aprovado em julho de 2020 e prevê o reordenamento dos terminais de contêineres/carga geral que possuem contratos a vencer

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O TERMINAL STS 53 TERÁ 87.981 METROS QUADRADOS E ABARCA, ENTRE OUTRAS ÁREAS, AS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS SITUADAS EM OUTEIRINHOS. O ARRENDATÁRIO ASSINARÁ CONTRATO DE 25 ANOS

O Tribunal de Contas da União (TCU), considerou improcedente o pedido de medida cautelar por possíveis irregularidades na não prorrogação de contrato de arrendamento dos armazéns 22 e 23 Internos e áreas adjacentes para exploração de instalações portuárias situadas em Outeirinhos, na margem direita do Porto de Santos.

O tribunal acatou os argumentos da Secretaria Nacional de Portos Transportes Aquaviários (SNPTA) do Ministério da Infraestrutura que argumentou que o governo "priorizou a licitação de um grande terminal em linha com os instrumentos de planejamento vigentes".

A pasta também alegou que projeto previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos trará "ganhos de escala e operação integrada, por meio de um único arrendatário". A nova proposta, por trazer alterações no perfil de carga da região, traz restrições legais.

Além disso, haverá uma considerável ampliação das áreas. Todos esses fatores descaracterizam o contrato assinado em 2000 com a Companhia Bandeirantes. Portanto, "a única política pública viável para materializar o planejamento seria [uma nova] licitação [...] que podem se mostrar mais vantajosas que a manutenção da área com o mesmo arrendatário".

Sobre o PDZ de Santos
O PDZ do Porto de Santos foi aprovado em julho de 2020 e prevê o reordenamento dos terminais de contêineres/carga geral que possuem contratos a vencer, com destinação à armazenagem e movimentação de granéis sólidos minerais (preferencialmente fertilizantes). A longo prazo, a atual área utilizada para passageiros será incorporada ao conjunto de terminais de fertilizantes.

O reordenamento seguirá da seguinte forma: construção de três viadutos, uma pera ferroviária; uma terceira linha férrea no Valongo; instalação de pátios ferroviários; eliminação de passagens de nível ao Terminal Marítimo de Passageiros (Concais), das instalações da Marinha e do T-Grão. Paquetá e Outeirinhos seriam destinados a granéis sólidos e fertilizantes; Macuco à celulose e Ponta da Praia destinada a granéis sólidos vegetais (grãos).

STS 53
Com a decisão do TCU, o governo conseguiu mais uma liberação para licitar o terminal STS 53, destinado à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.

O terminal terá 87.981 metros quadrados e abarca, entre outras áreas, as instalações portuárias situadas em Outeirinhos. O arrendatário assinará contrato de 25 anos. A receita bruta global alcançará R$ 6 bilhões. Os investimentos totais serão de R$ 658,8 milhões. A movimentação total atingirá 89,8 milhões de toneladas.

Vale lembrar que o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que o governo também pretende deixar a decisão sobre arrendamento do terminal, juntamente com o STS 10 (voltado ao transporte de contêineres), para o novo operador do Porto de Santos. Contudo, o martelo só será batido caso aconteça uma tramitação rápida dentro do tribunal.

Desestatização de Santos
A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou, no Diário Oficial de ontem, o encaminhamento do processo de desestatização do Porto de Santos para o Ministério da Infraestrutura. A informação da publicação já havia sido antecipada pelo **BE News** em edição da última terça-feira. Agora, o Ministério da Infraestrutura deverá compilar todos os documentos para envio dos documentos e minuta de edital ao TCU.

NACIONAL

Reporto já está previsto no Orçamento de 2023

Previsão acalma setor portuário e ferroviário, mas ano perdido de 2022 ainda é ponto de reclamação

Divulgação/Super Terminais

O Reporto foi instituído em 2004 e tem o objetivo de reduzir impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados nos setores portuário e ferroviário

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A área econômica do governo informou a representantes do setor portuário que a previsão do Regime Tributário Para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) deverá ser incluída ainda hoje no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) 2023, conforme apurou o **BE News**.

O PLOA é a proposta que estima as receitas e fixa as despesas para o próximo ano, a partir de um grande volume de informações técnicas. Foi publicado no fim de agosto, mas o Poder Executivo tem até a meia-noite de hoje para enviar ao Congresso Nacional informações complementares. Depois de discutido e aprovado na Comissão Mista de Orçamento (CMO), precisa ser referendada pelo plenário do Congresso.

A previsão no PLOA será um alívio para empresas do setor portuário e ferroviário que vem sofrendo há cinco meses sem poder usar o benefício. Desde que o projeto foi promulgado, o Reporto segue sem ser autorizado pela Receita Federal.

Há meses o jornal **BE News** vem pedindo um posicionamento à Receita Federal sobre o caso, mas, até o fechamento desta edição, não obteve resposta. Segundo apuração, auditores do órgão estão instruídos a não falar do caso ao longo de todo o período eleitoral.

Entenda o caso

O Reporto foi instituído em 2004, com o objetivo de reduzir impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados nos setores portuário e ferroviário. O benefício se encerrou no fim de 2020, mas durante a tramitação do Projeto de Lei do BR do Mar, o deputado Gurgel (PSL-RJ) acolheu a emenda, que prorroga o Reporto até o fim de 2023. Contudo, em janeiro deste ano, o governo vetou o dispositivo.

De acordo com a justificativa apresentada para o veto, a proposição incorreria em vício de inconstitucionalidade e em contrariedade ao interesse público, já que implicaria renúncia de receitas sem a "apresentação da estimativa do impacto orçamentário e financeiro e das medidas compensatórias".

Mas após um trabalho das associações empresariais portuárias, os articuladores políticos do governo demonstraram apoio ao pleito e o Congresso derrubou o veto, mantendo o regime de isenção fiscal.

No entanto, a Receita Federal argumenta que, durante a produção e aprovação da LOA (Lei Orçamentária Anual) de 2022, construída e aprovada no ano anterior, não foi colocada previsão orçamentária para liberação do tributo. Caberia ao Executivo ou ao relator do Orçamento, deputado Hugo Leal (PSD-RJ), submeter à aprovação do Legislativo.

"Ano perdido"

Apesar da previsão estar dentro do Planejamento do governo para o ano que vem, empresas do setor portuário e ferroviário consideram o ano de 2022 como perdido. Matéria publicada pelo **BE News** no início de agosto mostrou que diversos terminais estão segurando os investimentos. O motivo é a insegurança trazida pelos impedimentos da Receita Federal baseada no argumento de que não há previsão orçamentária para a medida.

Atualmente diversas empresas (em portos do Pará, do Paraná, de Manaus e de Santos) entraram com Mandados de Segurança para conseguir fazer uso do regime, mas somente por força de uma ação judicial. Outros também devem entrar na justiça, porém a maioria segue segurando seus investimentos.

Entre as empresas que entraram com Mandados de Segurança contra a Receita está a Super Terminais, do Polo Industrial de Manaus. Durante o Norte Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária – realizado pela Una Marketing de Eventos, o diretor do terminal, Marcello Di Gregorio, afirmou que está tendo atrasos com os equipamentos adquiridos via Reporto – três guindastes elétricos Panamax e um terminal tractor que aumentarão a capacidade operacional da companhia em 25%.

"Ainda não sabemos quando esses novos equipamentos entrarão em vigor. Um dos gargalos que estamos tendo é o Reporto. Apesar dele ter sido retomado pelo Congresso, a Receita Federal está reticente em liberá-lo. Não é só um problema nosso e sim de vários portos. Esse é um dos nossos desafios", disse.

Segundo Di Gregorio, a necessidade de impetrar o Mandado de Segurança trouxe um atraso de três meses para que o terminal possa utilizar o novo maquinário.

"Esses equipamentos já poderiam estar sendo instalados para chegada dos novos guindastes. Só esse atraso de 45 dias nos atrasará três meses do cronograma original. Portanto, só conseguiremos finalizar as obras em março de 2023", comentou.

NACIONAL

Parlamentares vão tentar prorrogação do Reporto até 2024

Objetivo é compensar prejuízos trazidos às empresas dos setores portuário e ferroviário

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Senadores e deputados ligados à Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) tentarão fazer com que o regime Tributário Para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) seja ampliado para 2024.

O objetivo é compensar o ano perdido de 2022 para empresas dos setores portuário e ferroviário que não puderam usufruir de maneira segura do benefício. Há um entendimento de que a ação trouxe prejuízos para as empresas e que os investimentos precisam ser restituídos.

Conforme matéria publicada pelo **BE News**, o ex-deputado, Edinho Bez, diretor Institucional de Logística da Frenlogi, Edinho Bez teve conversas com consultores do Senado para elaborar uma resolução autorizando o Reporto.

O resultado foi a elaboração de uma Nota Informativa feita a pedido do presidente da Frenlogi e senador, Wellington Fagundes (PL-MT). O BE News teve acesso à nota produzida pela consultoria interna em 15 de agosto. Nela duas recomendações foram feitas.

A primeira é que o Congresso recomende que os mandados de segurança continuem sendo enviados pelas empresas. A segunda, de que seja encaminhado um Projeto de Lei Complementar (PLP) que, de algum modo, afaste a necessidade de obediência às regras fiscais. Na prática, a apresentação de um PLC que dispensa a Lei de Responsabilidade Fiscal.

Além das recomendações da nota informativa, a reportagem apurou que os senadores também trabalham para que o Reporto seja prorrogado por mais um ano. O ex-deputado Edinho Bez já está em conversas com o líder do governo na Câmara, deputado Ricardo Barros (PP-PR), e com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para agilizar medidas alternativas - inclusive colocando em consideração as que o consultor encaminhou.

O **BE News** entrou em contato com o presidente da Frenlogi. Ele confirmou que há tratativas entre a frente e o Congresso para resolver o imbróglio do Reporto. "Isso precisa ser resolvido o quanto antes, para não gerar insegurança jurídica e prejuízos enormes ao setor. O que foi acordado precisa ser cumprido", afirmou o senador.

Divulgação/Abratec

Empresas dos setores portuário e ferroviário que não puderam usufruir de maneira segura do Reporto, daí a intenção de prorrogá-lo até 2024

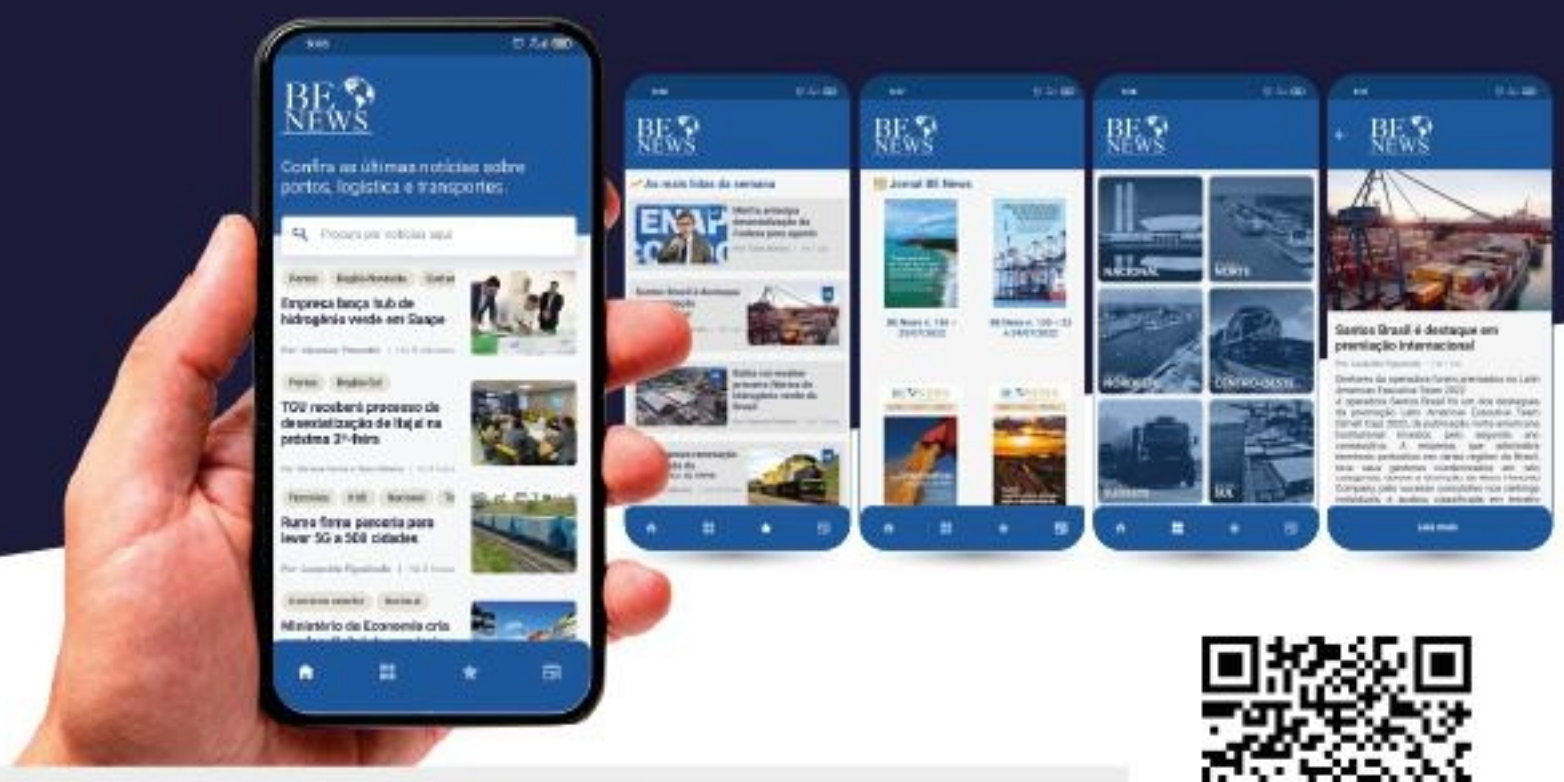
O que é um PLP

Um Projeto de Lei Complementar (PLP) pode ser apresentado por qualquer deputado ou senador, comissão da Câmara, do Senado ou do Congresso, pelo presidente da República, pelo procurador-geral da República, pelo Supremo Tribunal Federal, por tribunais superiores e cidadãos. Projetos de Lei Complementar estipulam regras para cooperação entre a União, os estados, o Distrito Federal e os municípios, em temas especificados pela Constituição.

BE NEWS APLICATIVO

As informações que movem o mercado, na palma da sua mão.

Baixe o aplicativo BE News e seja o primeiro a saber das principais notícias sobre portos, logística e transportes, confira as matérias mais acessadas da semana e leia o jornal BE News.



Baixe o aplicativo do BE News

Procure BE News na sua loja de aplicativos, ou acesse pelo QR code.

Siga-nos nas mídias sociais.

@portalbenews

Portal BeNews

www.portalbenews.com.br

NACIONAL

Encontro que discute tecnologia portuária na Finlândia terá presença de empresa brasileira

Wilson Sons participará pela primeira vez, após ser a selecionada e aprovada como novo membro do Conselho do TIC 4.0

Divulgação/Wilson Sons

A Wilson Sons foi convidada pelo órgão em novembro do ano passado, devido aos investimentos em automação e digitalização de seus terminais de contêineres

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Acontece hoje, na Finlândia, a reunião do Conselho do TIC 4.0, Comitê da Indústria de Terminais (Terminal Industry Committee TIC 4.0) que fomenta a inovação tecnológica no setor portuário. E a empresa de navegação brasileira Wilson Sons estará presente pela primeira vez, após ser selecionada e aprovada como novo membro do Conselho. A companhia é a primeira da América Latina a ingressar no grupo, que reúne players globais tanto da indústria de operadores de terminais quanto de fabricantes e fornecedores de equipamentos e tecnologia de ponta portuários.

O objetivo do encontro será definir novos padrões e os próximos saltos de tecnologia para terminais de contêineres. Além da presença das companhias players globais como membros do Comitê, o TIC 4.0 é endossado pela Federação das Empresas e Terminais Portuários Privados Europeus (Feport) e pela Associação dos Fabricantes de Equipamentos Portuários (Pema).

Divulgação/Wilson Sons

> ESTAMOS BASTANTE ENTUSIASMADOS PARA APRENDER E CONTRIBUIR COM O COMITÊ, TRAZENDO A NOSSA EXPERIÊNCIA DE MAIS DE 180 ANOS DE OPERAÇÕES NO BRASIL, SEMPRE INOVANDO E BUSCANDO EFICIÊNCIA"
>
> **ARNALDO CALBUCCI**
> COO da Wilson Sons

Para Arnaldo Calbucci, COO da Wilson Sons, a participação neste primeiro evento será útil para entender a dinâmica do TIC 4.0 e engajar nos grupos de trabalho.

"Nesta reunião será discutido e aprovado o novo conjunto de padrões de informações, chamado TIC 4.0 2022.005 que trata de dados estruturados do TOS (sistema de operações). Estamos bastante entusiasmados para aprender e contribuir com o comitê, trazendo a nossa experiência de mais de 180 anos de operações no Brasil, sempre inovando e buscando eficiência", disse Arnaldo.

O TIC 4.0 2022.005 é um conjunto de padrões de informações que engloba processos específicos do sistema de operações (TOS: Terminal Operating System) como formato de listas e instruções de trabalho para movimentação de contêineres; informações relativas a preparação para receber o navio (preparation at arrival) e informações para fechamento e partida do navio (closing at departure).

Questionado sobre o que o setor pode esperar em relação a novas tecnologias, Calbucci explicou que o TIC 4.0 tem intuito exclusivo de criar padrões para todos os processos operacionais, facilitando assim o intercâmbio de informações entre diferentes sistemas e tecnologias.

Neste sentido, o TIC 4.0 possui grupos de trabalho multidisciplinares, com analista de sistemas, engenheiros de equipamentos, entre outros profissionais, que de forma colaborativa definem o formato, o conteúdo e demais atributos de todo e qualquer dado gerado por diferentes equipamentos e sistemas em um terminal de contêineres. Isto possibilita uma linguagem única de troca de informações, padrões que podem ser seguidos pela indústria de automação e tecnologia para terminais, facilitando a implantação de soluções de diferentes fabricantes, em um mesmo ecossistema.

"Isso reduz custos com desenvolvimento de interfaces entre sistemas, garante interoperabilidade e flexibiliza a decisão de investimento em diferentes produtos e fornecedores sem perda de eficiência", analisa o COO da Wilson Sons.

De acordo com o executivo, à medida que o comitê evolui no trabalho técnico, mais padrões serão publicados ao longo do tempo e os fabricantes de equipamentos e tecnologia poderão adaptar os seus produtos e criar novos produtos com base nestes padrões. "No futuro poderemos ter uma ISO específica para informações de automação de terminal de contêineres", afirma.

> O TIC 4.0 É UM COMITÊ INTERNACIONAL ESSENCIAL PARA AS EMPRESAS FOMENTAREM NOVOS SALTOS TECNOLÓGICOS, EM GRANDE ESCALA, CRIANDO PADRÕES EM BLOCO DE AUTOMAÇÃO, COMUNICAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES ELETRÔNICAS NOS PORTOS

REGIÃO SUDESTE

Furnas e SPA discutem projeto de geração de produtos a partir da Usina de Itatinga

Representante da empresa do setor de energia expôs o assunto durante a Jornada ESG, promovida pela Autoridade Portuária de Santos

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Furnas e Santos Port Authority (SPA) discutem geração de produtos a partir da Usina Hidrelétrica de Itatinga. O assunto foi comentado pelo diretor de Gestão Corporativa de Furnas, Pedro Brito, durante a sua palestra "ESG in Context: Internalização no negócio, responsabilidade climática e transição energética", realizada online, na manhã de ontem, na primeira edição da Jornada ESG do Porto de Santos. O evento é promovido pela SPA.

"A gente tem conversado com o (presidente da SPA, Fernando) Biral, com a Secretaria de Infraestrutura, que a Usina Hidrelétrica de Itatinga pode ser uma fonte muito importante para o porto para geração de produtos. Talvez, a questão energética do porto passe por uma mudança estrutural do sistema de distribuição e transmissão do porto", afirmou Brito, comentando que o assunto vem sendo discutido em várias reuniões.

Segundo Brito, os próprios terminais do complexo portuário poderiam se utilizar desse sistema. "O porto tem vários terminais que poderiam se organizar dentro de um greed integrado, o que seria mais barato para todos. Todos poderiam se aproveitar de uma pauta de mudanças climáticas, onde a Usina de Itatinga seria usada para produção de produtos e não para consumo, especificamente, de energia do porto", disse Brito.

"Estamos num momento de mudança de regime, mas este é um dos projetos que eu mais acredito. O maior porto da América Latina precisa ser competitivo não só nos negócios de logística, de shipping portuário, pois ele tem uma capacidade de se transformar em um smart hub (logística e transporte para recebimento, armazenagem, distribuição, produção de energia, de fonte sustentável e hidrogênio (H2). O porto é uma economia dentro de outra economia e precisa se comunicar com a sociedade", enfatizou.

O diretor de Gestão Corporativa de Furnas ressaltou que para Itatinga se transformar em uma usina geradora de produtos precisa de mudanças estruturais. "Ela é muito importante tanto do ponto de vista da disponibilidade quanto do ativo que já está instalado", disse.

> "TODOS PODERIAM SE APROVEITAR DE UMA PAUTA DE MUDANÇAS CLIMÁTICAS, ONDE A USINA DE ITATINGA SERIA USADA PARA PRODUÇÃO DE PRODUTOS E NÃO PARA CONSUMO, ESPECIFICAMENTE, DE ENERGIA DO PORTO"
>
> **PEDRO BRITO**
> diretor de Gestão Corporativa de Furnas

Vale lembrar que SPA e Furnas assinaram um Termo de Cooperação, no dia 10 de maio, para desenvolver soluções de energia limpa.

Conforme divulgado à época pela SPA, por meio do acordo, as empresas se comprometem a realizar ações para viabilizar atividades técnicas e científicas nas áreas de energia e infraestrutura, para a execução de programas e projetos de interesse comum. Serão desenvolvidas atividades e estudos relacionados à exploração e aplicação de soluções energéticas e de inovação no setor de energia, bem como à exploração e aplicação de soluções em negócios e de inovação no setor de blue economy (economia azul ou dos oceanos), que na definição do Banco Mundial é "o uso sustentável dos recursos oceânicos para o crescimento econômico, melhoria dos meios de subsistência e empregos, enquanto preserva a saúde do ecossistema oceânico".

Os compromissos previstos no termo, as metas a serem atingidas, benefícios esperados, cronograma de atividades e nomeação dos gestores de cada parte constam de um plano de trabalho elaborado pelas duas empresas.

Jornada ESG

A Santos Port Authority (SPA) promoverá a I Jornada ESG do Porto de Santos até o próximo dia 21. A realização é uma evolução do Mês do Meio Ambiente e da Semana de Integridade, eventos tradicionais da SPA que foram unidos com objetivo de fomentar promover junto à comunidade portuária uma ampla discussão sobre o tema ESG, parte integrante da estratégia corporativa da Companhia.

O evento será realizado de forma híbrida, mas o encerramento será presencial. Em todos os dias a transmissão online ocorrerá pelo Youtube. A programação completa está em: https://www.portodesantos.com. br/jornadaesg/.

O diretor de Gestão Corporativa de Furnas, Pedro Brito, disse que Itatinga precisa passar por mudanças estruturais para se tornar uma usina geradora de produtos

Reprodução/I Jornada ESG do Porto de Santos

REGIÃO NORDESTE

Santos Brasil é autorizada a operar terminal de granéis líquidos em Itaqui

Complexo é um hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação

A Santos Brasil arrematou três terminais no Porto de Itaqui em leilão realizado na B3 em abril do ano passado

A empresa de soluções logística Santos Brasil conseguiu ontem a autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para operar o TGL 3, seu primeiro terminal de granéis líquidos no Porto de Itaqui (MA). O complexo é um hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste e tem enorme potencial de crescimento ligado ao agronegócio.

Com capacidade nominal de 20 mil m³, distribuída em sete tanques para armazenamento de diesel, gasolina, etanol anidro e biodiesel, o terminal tem conexões com os modais marítimo, rodoviário, ferroviário e dutoviário e é um dos três terminais arrematados pela Companhia em leilão realizado na Bolsa de Valores (B3) em abril do ano passado – dois brownfields (que estavam em operação) e um greenfield, com início de operação previsto até 2026.

A Santos Brasil vem tentando obter a licença para início das operações de seu segundo terminal brownfield, o TGL 1, e também no projeto da terceira área arrematada, que irá ampliar a capacidade de armazenamento e melhorar o nível de serviço aos clientes.

A SANTOS BRASIL VEM TENTANDO OBTER LICENÇA PARA INÍCIO DAS OPERAÇÕES DE SEU SEGUNDO TERMINAL BROWNFIELD, O TGL 1, E TAMBÉM NO PROJETO DA TERCEIRA ÁREA ARREMATADA

Combinadas, as outorgas somaram R$ 157,3 milhões. O prazo de cada arrendamento é de 20 anos, com possibilidade de prorrogações sucessivas até o limite de 70 anos. As três áreas totalizarão 201 mil m³ de capacidade nominal, depois de executados os investimentos previstos em ampliação de capacidade, cujo CapEx pode superar R$ 500 milhões.

Porto do Pecém inicia exportação de frutas da temporada 2022/2023

Primeira carga saiu com 2,5 mil toneladas rumo à Europa

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O CEARÁ SE CONSOLIDOU, NO ANO PASSADO, COMO O TERCEIRO MAIOR EXPORTADOR DE PRODUTOS DO AGRO DA REGIÃO NORDESTE, COM UM CRESCIMENTO DE 47,7% ENTRE 2020 E 2021

Divulgação

O Porto do Pecém embarcará neste ano melancias, uvas e mangas, frutas cultivadas por agricultores do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia

O Porto do Pecém (CE) iniciou, no último dia 9, a temporada 2022/2023 de exportações de frutas frescas, que são produzidas em três estados da região Nordeste, além do Ceará. A primeira operação contabilizou 100 contêineres enviados à Europa, um total de 2,5 mil toneladas do produto, das quais 90% eram melões. As frutas continuarão sendo embarcadas semanalmente à Europa até fevereiro do ano que vem, em navios da MSC.

Completam a safra melancias, uvas e mangas, frutas cultivadas por agricultores do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia. Os dois principais destinos são os portos de Roterdã (Holanda) e de Londres (Inglaterra).

A viagem de Pecém até Roterdã é feita em 13 dias, prazo que favorece o complexo portuário nordestino devido à sua localização geográfica.

Além da linha da MSC que opera entre Pecém e o norte da Europa, a empresa de transporte marítimo leva as frutas nacionais para os países do Mediterrâneo. Já a Hamburg Sud fica responsável pelo embarque da carga para os Estados Unidos.

O Ceará se consolidou, no ano passado, como o terceiro maior exportador de produtos do agro da região Nordeste, com um crescimento de 47,7% entre 2020 e 2021, contabilizando US$ 454,7 milhões, segundo dados da Secretaria Executiva do Agronegócio do Ceará.

Só as exportações das frutas foram as responsáveis por US$ 80,07 milhões, fortalecendo a fruticultura como o segundo setor do agronegócio que mais exportou no Estado, atrás somente do valor conquistado pelo embarque da castanha de caju, que gerou US$90,22 milhões.

Entre as frutas se destacam as operações com melões, com um acréscimo de 13% entre 2020 e 2021 e receita de US$ 57.038,3 milhões, e as melancias, com crescimento de 25,8% no período e US$ 10.446,4 milhões.