BE NEWS

QUARTA-FEIRA, 21 DE SETEMBRO DE 2022 | ANO 1 | Nº 186 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

FERROVIAS VLI pretende construir mais de 200 km de trechos na Bahia ▸**p3**

SANTOS Prazo insuficiente ameaça desestatização do porto este ano ▸**p3**

RODOVIAS ANTT aprova documentos para concessão da BR-381/MG ▸**p4**

ESPECIAL NORTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

NESTA EDIÇÃO

NORTE EXPORT
O potencial e os desafios da região em debate

Caderno especial traz alguns dos assuntos que foram discutidos nos dois dias do fórum regional realizado em Porto Velho (RO) ▸**p5 a p12**

EDITORIAL

O transporte hidroviário, dilemas e lacunas

As várias utilizações dadas aos rios brasileiros levam a um dilema que dificulta o seu desenvolvimento: afinal, quem coordena suas atividades? Enquanto fonte de recursos hídricos para hidrelétricas, há a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e o Operador Nacional do Sistema (ONS). Como fornecedor de água para as cidades e as indústrias, a Agência Nacional de Águas (ANA). E ao ser utilizado como via de transporte hidroviário, a Agência Nacional e Transportes Aquaviários (Antaq). Mas quem tem a palavra final? Diante de uma crise hídrica, as águas de um rio devem ser preservadas para o transporte, a geração de energia ou o fornecimento de água? Chegando a um impasse, como resolvê-lo? Essa questão foi um dos pontos debatidos na última edição do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado na semana passada em Porto Velho (RO) e que reuniu executivos e autoridades do segmento, tanto regionais como federais.

No evento, foi decidido que, quando a situação envolver o transporte hidroviário, a Antaq seja a entidade única na regulação da atividade, eliminando conflitos com as demais agências com ligação com a gestão de recursos hídricos. Ou seja, em um caso onde o transporte seja afetado, deve caber à Agência Nacional de Transportes Aquaviários a sentença final.

Tal postura é estratégica para o desenvolvimento do setor, uma vez que vai garantir uma segurança jurídica ímpar para operadores e investidores desse segmento. E diante de tal potencial, cabe ao Governo garantir a supremacia da Antaq nesses casos.

As regras para a exploração de qualquer atividade econômica devem ser claras, sem brechas para dúvidas ou novas interpretações. Daí a necessidade de o Governo enfrentar o dilema envolvendo as agências regulatórias ligadas aos recursos hídricos e deixar determinado o papel de protagonista da Antaq quando o transporte de cargas estiver envolvido. As hidrovias demandam ações para impulsionar seu crescimento e um passo importante - e sensato - é estabelecer a Antaq como a autoridade primeira nesse setor.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Livian Neto

▲ CAPA
5 Norte Export: o potencial e os desafios da região em debate

HUB
3 VLI pretende construir mais de 200 km de trechos ferroviários na Bahia

REGIÃO SUDESTE
3 Prazo insuficiente ameaça desestatização de Santos este ano

Receita e Polícia Federal apreendem 772 kg de cocaína no Porto de Santos

REGIÃO NORTE
4 Diretor do Sopesp destaca transporte sustentável de cargas no Arco Amazônico

REGIÃO SUDESTE
4 ANTT aprova documentos para concessão da BR-381/MG

ESPECIAL NORTE EXPORT

6 Arco Amazônico, um novo corredor de importação de fertilizantes

8 Operação ship-to-ship está consolidada no Pará, diz presidente da CDP

10 Escoamento de carga do agro pelo Arco Amazônico triplica em 10 anos

11 Rondônia lista prioridades para Plano de Logística e Transporte

12 Carta defende Antaq como única reguladora do transporte hidroviário de cargas

BE NEWS

www.portalbenews.com.br

Sede
Alameda Campinas, 802, 6° 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

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@portalbenews.com.br

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

REGIÃO SUDESTE

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

Ferrovias
A operadora ferroviária e logística VLI pretende construir trechos ferroviários com mais de 200 quilômetros de extensão na Bahia, em um investimento de R$ 5 bilhões. As estradas de ferro vão ligar as cidades de Correntina a Arrojolândia e Barreiras a Luís Eduardo Magalhães, pólo agrícola de destaque no estado. Com esses traçados, vão conectar os trechos I e II da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), facilitando o escoamento da produção agrícola pelo Porto de Ilhéus (BA). Os empreendimentos foram anunciados ontem, dia 20, quando a empresa comunicou que protocolou os pedidos de autorização das duas linhas na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Noronha 1
O Governo de Pernambuco abriu nessa terça-feira, dia 20, o processo de licitação para a nova concessão do Aeroporto Governador Carlos Wilson, na ilha de Fernando de Noronha. O edital da concorrência foi publicado na edição de ontem do Diário Oficial do Estado. A instalação é administrada pela Dix Empreendimentos, cuja concessão foi iniciada há uma década e terminará no final deste ano. A futura administradora do aeroporto será responsável por sua manutenção, exploração e expansão nos próximos 25 anos. Entre as obras previstas está a ampliação do terminal de passageiros e do estacionamento. As propostas das empresas interessadas devem ser apresentadas até o próximo dia 22 de novembro. O valor mínimo da outorga é de R$ 889.452,70.

Noronha 2
Com 1,12 quilômetro quadrado de área, o aeroporto conta com um terminal de passageiros com 1.050 metros quadrados. Atualmente, duas empresas aéreas operam no local, a Gol e a Azul, com voos partindo de Recife (PE), Natal (RN) e Campinas (SP).

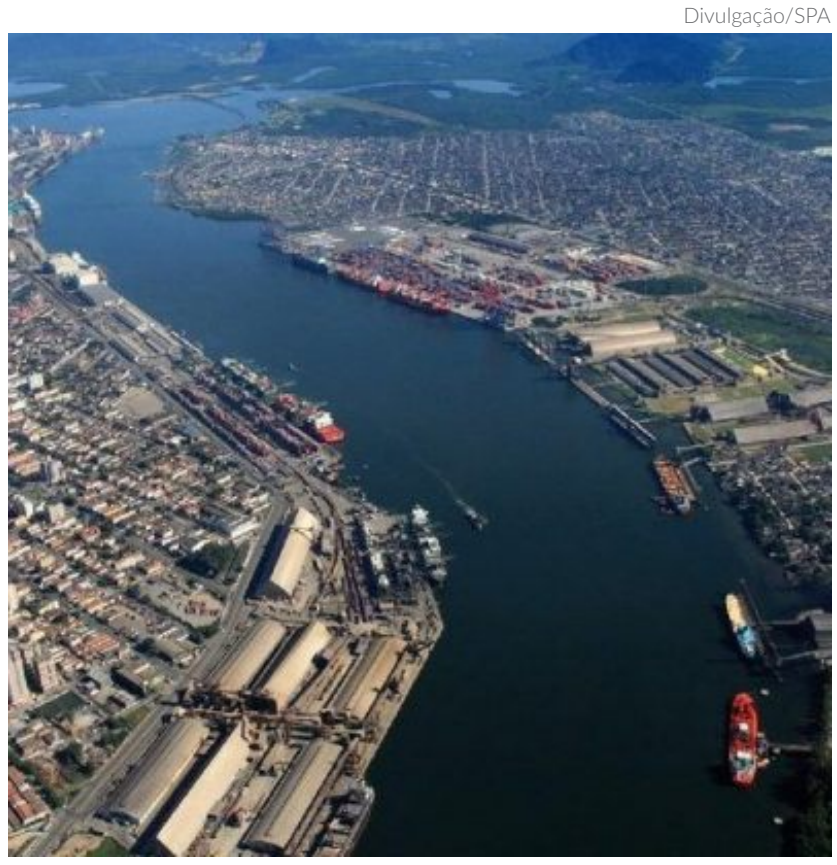
Greve
Os estivadores do Porto de Liverpool, no Reino Unido, deram início nessa terça-feira, dia 20, a uma paralisação de duas semanas. A greve é um protesto contra a política de arrocho salarial da Mersey Docks and Harbour Company, parte da Peel Ports, uma das cinco companhias que administram portos no país e na Irlanda.

Prazo insuficiente ameaça desestatização de Santos este ano

Governo Federal terá que contar com boa vontade de todos os ministros para que o processo possa ser liberado no fim de novembro

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Divulgação/SPA



O Governo trabalha para entregar toda a documentação e a modelagem da privatização do Porto de Santos sem falhas

Os planos do Ministério da Infraestrutura (Minfra) para a desestatização do Porto de Santos (SP) ainda este ano estão ameaçados. Conforme apurou o BE News, técnicos do Tribunal de Contas da União (TCU) temem que, apesar dos esforços da pasta federal, não haja tempo suficiente para concluir todas as avaliações dos documentos e do projeto de privatização e ainda realizar o leilão de concessão até o final de dezembro. Nos corredores da Corte, a expectativa é que a decisão final liberando a desestatização fique para 2023.

De acordo com fontes que acompanham o processo de desestatização do principal porto do Brasil, a documentação oficial do Ministério da Infraestrutura para o projeto ainda não chegou ao Tribunal. E há rumores no tribunal de que a própria modelagem ainda não está definida.

Para respeitar o prazo pedido pelo Minfra, o TCU terá de reduzir intensamente seus tempos. A Instrução Normativa da Corte que trata de privatizações estabelece o período de até 120 dias para que o órgão examine a documentação e a modelagem. Portanto, se o processo fosse enviado ainda esta semana e não houvesse a necessidade de novas documentações, o relator da proposta, ministro Bruno Dantas, poderia apresentar o processo até o final de fevereiro de 2023.

Se os prazos fossem cortados pela metade, o processo de desestatização de Santos entraria para análise do plenário do TCU no fim de novembro. E, nessa etapa, há sempre o risco de algum ministro pedir vistas do processo, algo normal dentro do órgão.

Vale lembrar que o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, vem tendo conversas constantes com Dantas para acelerar o processo. O titular da pasta afirmou recentemente que já entregou informalmente os estudos e a minuta de edital ao relator. E tem afirmado ser possível, apesar da falta de prazo, obter a liberação do TCU a tempo de realizar o leilão de concessão do Porto de Santos na segunda quinzena de dezembro.

Em entrevista publicada na última segunda-feira, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, afirmou que o a pasta vem tendo conversas diretas com o TCU para que o processo seja acelerado.

Ele admitiu que existem incertezas quanto à realização da desestatização do porto ainda neste ano. Contudo, o governo seguirá tentando junto ao tribunal para que o processo aconteça na segunda quinzena de dezembro.

Ações
O fato é que o governo realmente está trabalhando para que os documentos sejam entregues sem a necessidade de envios de novos materiais. O caso mais recente trata da revisão da área do Porto Organizado de Santos.

A decisão partiu do próprio Ministério da Infraestrutura, justamente temendo contestações dentro do TCU. Isso porque em janeiro foi ampliada a área da poligonal de 8 mil metros quadrados para cerca de 15 mil. A alteração não contou com a realização de audiência pública sobre a extensão da área nem foi definido quem seria afetado.

Na nova revisão, ocorrida em agosto, o governo propôs sete alterações dentro da poligonal do porto. Três diretamente relacionadas a Terminais de Uso Privado (TUPs), além de exclusões e ajustes em área no cais santista.

Contudo, a exclusão mais importante trata das Ilhas de Bagres e do Largo do Caneu, na margem esquerda do porto. Juntas, as duas áreas correspondem a aproximadamente 6 km². A tendência é que o resultado da audiência seja liberado nas próximas semanas.

Na sexta-feira, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) encerrará o seu período de contribuição para finalizar a modelagem de desestatização da SPA. O banco trabalha para que os documentos sejam encaminhados ao Minfra já na próxima semana.

Receita e Polícia Federal apreendem 772 kg de cocaína no Porto de Santos

Droga estava oculta em um carregamento de café destinado ao Porto de Antuérpia, na Bélgica

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A Receita Federal e a Polícia Federal apreenderam 772 kg de cocaína no Porto de Santos (SP), na manhã de ontem. A droga estava oculta em um carregamento de café, destinado ao Porto de Antuérpia, na Bélgica.

O entorpecente foi localizado por um cão de faro da Receita Federal durante a inspeção da carga. Tratava-se de um carregamento de 640 sacas de café, totalizando 38 toneladas. Os tabletes de cocaína foram encontrados em 30 sacas.

A perícia e a investigação ficarão a cargo da Polícia Federal, que instaurou inquérito para elucidar o caso.

4 t em agosto

A última apreensão de cocaína no Porto de Santos ocorreu no dia 22 de agosto, quando Receita Federal, Polícia Federal, Comandos e Operações Especiais (COE) da Polícia Militar de São Paulo e Marinha do Brasil localizaram 141,68 kg da droga ocultos no casco de um navio. A embarcação carregou açúcar destinada à Nigéria.

Foi a terceira vez em uma semana, que os agentes encontraram o entorpecente no casco de um navio graneleiro.

Cinco fardos de cocaína foram retirados do sea chest do navio, compartimento localizado no casco, abaixo da linha de flutuação, destinado ao suprimento de água do mar para resfriamento e outras funções. Esse compartimento só pode ser acessado por mergulhadores.

Nos dias 16 e 17 daquele mês, as equipes retiraram 95,83 kg de cocaína do sea chest de um navio graneleiro que tinha como destino a Itália. Já no dia 21 foram apreendidos 52,17 kg da droga, de uma embarcação carregada com farelo de soja, que tinha como destino o Porto de Amsterdã, na Holanda.

Ao todo, no mês de agosto, foram apreendidos 4.050,68 kg de cocaína, segundo a Receita Federal.

REGIÃO NORTE

BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Diretor do Sopesp destaca transporte sustentável de cargas no Arco Amazônico

Durante o Programa ZR News, Ricardo Molitzas, falou sobre o assunto, que foi uma das pautas do Norte Export

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Reprodução/Programa ZR News

Molitzas destacou o potencial do Arco Norte para o transporte de cargas por hidrovias e a necessidade de investimentos

"O GRANDE DESAFIO DAQUELA REGIÃO É FAZER COM QUE UM RIO NAVEGÁVEL SE TRANSFORME EM UMA HIDROVIA, COM TODAS AS REGRAS, SINALIZAÇÃO, DRAGAGEM E RETIRADA DOS PONTOS DE LIMITAÇÃO"

RICARDO MOLITZAS
diretor-executivo do Sopesp e presidente do Conselho do Santos Export

O setor portuário no Arco Amazônico (também conhecido como Arco Norte) tem um potencial natural de sustentabilidade no transporte de cargas devido aos rios navegáveis da Bacia Amazônica, entre eles o Madeira, uma das principais rotas de escoamento de produtos na região. Porém, o Arco Amazônico é deficitário em infraestrutura hidroviária.

O potencial hidroviário da Região Norte foi observado pelo diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas, em entrevista ao Quadro do Brasil Export, do Programa ZR News, na manhã de ontem. O programa é comandado pelo jornalista Zerri Torquato e transmitido ao vivo pela Rádio Santa Cecília FM – 107.7, no Youtube e no portal **BE News**.

Molitzas teve a oportunidade de conhecer a região — como ele mesmo disse —, nos últimos dias 12 e 13, durante o Norte Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. O encontro do Brasil Export – Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária foi realizado na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO). "É uma região que tem muito potencial, oportunidades, e as discussões, lá, foram muito profundas", comentou.

"O grande desafio daquela região é fazer com que um rio navegável se transforme em uma hidrovia, com todas as regras, sinalização, dragagem e retirada dos pontos de limitação", disse ele.

No âmbito da agenda ESG, Molitzas destacou a vocação local para o transporte de cargas sustentável. "O transporte hidroviário em si, já é sustentável, 'amigável' ao meio ambiente", afirmou.

O diretor-executivo do Sopesp observou ainda a integração entre meio-ambiente e atividade portuária em Rondônia. "Há terminais instalados à margem do rio que estão ao lado de áreas verdes. Vi operações de granel sólido, vegetal, também de líquidos e distribuição de combustíveis. O Brasil Export tem dado a oportunidade de conhecer as realidades de vários locais do país", salientou.

Voltando a falar sobre a necessidade de infraestrutura hidroviária na região, Molitzas frisou a importância da continuidade do trabalho desenvolvido pelo Ministério da Infraestrutura. "Este trabalho precisa ter continuidade, transformando os rios navegáveis em hidrovias, trazendo a infraestrutura a serviço do nosso País, da nossa economia", concluiu.

Presença feminina no Porto

Convidada do programa, a gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, Béatrice Dupuy, que integra o Conselho Feminino do Brasil Export, destacou a relevância do fórum ao reunir profissionais e fomentar discussões sobre o aumento da participação das mulheres no setor portuário. "É importante porque reúne ação e conhecimento", disse Béatrice.

REGIÃO SUDESTE

ANTT aprova documentos para concessão da BR-381/MG

Expectativa do governo é de que leilão aconteça em dezembro

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou a minuta do Plano de Outorga da concessão da BR-381/MG. A aprovação aconteceu durante a reunião de diretoria da autarquia realizada ontem.

Os documentos serão publicados somente após a aprovação do Ministério da Infraestrutura. Ao todo, foram 568 protocolos analisados pela equipe técnica da ANTT. A expectativa do governo é de que o leilão de concessão da BR-381/MG acontecerá em dezembro deste ano.

O trecho tem início em Belo Horizonte, no entroncamento com a BR-262/MG (para Sabará) até o entroncamento com a BR-116/MG (Governador Valadares), com extensão de 304 km.

A rodovia é considerada central de um sistema rodoviário de interligação entre os pólos de consumo dos municípios de Governador Valadares e Belo Horizonte. Pelo trecho circulam produtos agrícolas, pecuários, de mineração e industriais.

O projeto foi remodelado e desmembrado pela ANTT no início do mês passado, após o governo decidir desmembrar as rodovias BR-381/MG e BR-262/MG-ES do projeto de concessão das rodovias entre os estados de Minas Gerais e Espírito Santo.

A decisão de separar as duas rodovias se deu pelo fracasso do leilão ocorrido em 25 de fevereiro. Na época, a agência reguladora decidiu cancelar o leilão nove dias antes devido à falta de interessados.

Contudo, as premissas e inovações do projeto original foram mantidas, como as diretrizes iniciais dos documentos jurídicos. Somente complementações ao projeto original e alterações específicas a respeito do trecho foram realizadas.

As principais mudanças foram nos investimentos e a otimização dos estudos. Além disso, a tarifa de pedágio proposta foi reduzida em 12,41%. Com relação às melhorias, foram adicionadas algumas obras no Programa de Exploração Rodoviária (PER).

Também foram realizados alguns ajustes relacionados às obras de estabilização de taludes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), nas implantações de rotatórias alongadas, mudança de localização da interseção do km 431,94 e ajuste no quantitativo relacionado à iluminação de curvas côncavas.

A ANTT adicionou novas obras no Programa de Exploração Rodoviária e ajustes relacionados às obras de estabilização de taludes na BR-381/MG

BE NEWS

ESPECIAL

NORTE EXPORT

Livian Neto

Em defesa das hidrovias e do Arco Amazônico

Norte Export discutiu, entre vários temas, o papel dos rios como um corredor logístico natural e a região que vem se destacando no embarque de grãos e na importação de fertilizantes

ESPECIAL
NORTE EXPORT
LOGÍSTICA

Arco Amazônico, um novo corredor de importação de fertilizantes

Volume movimentado no primeiro semestre de 2022 pelos portos da região foi 39% maior do que no mesmo período de 2021

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O volume de fertilizantes movimentados pelos principais portos do Arco Amazônico - Santarém e Belém (PA), Itaqui (MA), e Salvador (BA) – no primeiro semestre deste ano praticamente dobrou em relação ao mesmo período do ano passado. Foram 4,4 milhões de toneladas de adubos entre janeiro e junho deste ano, quantidade que corresponde a 25% de todas as importações do País no período, e é 39% maior do que o registrado nos mesmos meses de 2021, segundo dados da plataforma do Governo Federal, Comex Stat.

O cenário tem animado os operadores portuários que atuam no território, entre eles, Renato Freitas, superintendente da Transglobal, que acredita que a região Norte é a que mais vai crescer logisticamente no país, não só na expor-tação de soja e milho, mas principalmente como alternativa para um novo corredor de importação de fertilizantes.

Ele foi um dos participantes do painel "Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte", exposto no Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária,

Livian Neto

O "novo caminho logístico" para receber fertilizantes foi debatido no painel "Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte"

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 6

realizado na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO), nos dias 12 e 13 deste mês.

"Estamos crescendo na importação de fertilizantes, oferecendo um novo caminho logístico para receber este produto", destacou Renato, explicando que entre as operações para este tipo de movimentação está a 'carga de retorno'.

Nessa modalidade, as barcaças que chegam aos portos trazendo milho e soja para exportação, são utilizadas também para o transporte do adubo em suas viagens de retorno até as zonas de produção agrícola.

Além da infraestrutura dos portos do Arco Amazônico (popularmente conhecido como Arco Norte) para movimentar grandes volumes do produto e localização estratégica, o cultivo de grãos na região de Matopiba, formada pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, é um dos responsáveis por esta nova possibilidade que se apresenta ao Norte brasileiro.

A safra de grãos de Matopiba deve encerrar 2022 com um acréscimo de 17%, e uma colheita recorde de 28 milhões de toneladas, de acordo com dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). A soja, principal produto da safra do Nordeste, representa mais da metade da colheita, com mais de 14 milhões de toneladas.

De olho nas projeções, os portos da região Norte e Nordeste têm anunciado investimentos que visam abarcar a exportação desses grãos.

No Porto do Itaqui, por exemplo, a Companhia Portuária Operadora do Itaqui (Copi), líder nas importações de adubos via porto maranhense, vai ampliar sua atuação com a inauguração, prevista para o mês que vem, de um projeto em parceria com a empresa logística VLI.

São obras que envolvem a adaptação da estrutura portuária para carregar vagões com adubos e enviá-los para o Terminal Integrador de Palmeiante (TO), da VLI, num investimento de R$ 300 milhões.

O Porto de Suape (PE) também quer começar a exportar os grãos de Matopiba e a operação deve ser iniciada quando o consórcio SUA Granéis, que arrematou o Terminal de Granéis Sólidos do complexo em março deste ano, efetivar as operações.

O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e foi realizado pela Una Marketing de Eventos. A programação, que foi transmitida pelo portal **BE News**, está disponível no canal do Brasil Export, no Youtube.

Super Terminais prevê capacidade operacional 25% maior em 2023

Super Terminais prevê capacidade operacional 25% maior em 2023

Participante do painel, Marcello Di Gregorio, diretor da Super Terminais, empreendimento instalado no Porto de Manaus há 25 anos, destacou investimentos feitos pela empresa na ordem de R$ 260 milhões em compra de equipamentos, obras de ampliação e sistemas de informação. "Fizemos o maior investimento da história do terminal", comemorou.

Inclusive, no último dia 14, o terminal recebeu três guindastes elétricos e um terminal tractor, equipamentos que permitirão aumentar a capacidade operacional do ativo em 25% já no início do ano que vem.

Os três guindastes MHC Super Post Panamax têm alcance de lança de 64 metros, capaz de alcançar 19 rows, e são os mais modernos do Brasil. O Super Terminais será o primeiro terminal do mundo a operar com esse tipo de máquina.

Em relação aos sistemas, a empresa apostou em um novo TOS – Terminal Operating System, software de solução em tempo real que irá automatizar o planejamento e os principais processos operacionais. Além de aumentar a produtividade e a eficiência operacional do terminal, o TOS possibilita uma melhor integração com seus públicos principais – armadores, exportadores, importadores, tanto de longo curso quanto de cabotagem, transportadoras e autoridades.

ESPECIAL
NORTE EXPORT
PORTOS

Operação ship-to-ship está consolidada no Pará, diz presidente da CDP

Modalidade permite a transferência de cargas de um navio para outro sem a necessidade de estrutura em terra

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Livian Neto

Segundo Eduardo Bezerra, só neste ano já foram operadas 1 milhão e 200 mil toneladas, entre milho e soja, na área de fundeio do Porto de Vila do Conde

A operação ship-to-ship – em que a transferência de cargas ocorre de um navio diretamente para o outro, sem passar por qualquer estrutura em terra – está consolidada nos portos do Pará, e se mostra como alternativa viável para vencer as restrições de calado impostas pelos rios da região Norte, de acordo com Eduardo Bezerra, presidente da Companhia Docas do Pará (CDP).

Ele falou sobre o tema durante o painel "Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte", exposto no Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO), nos dias 12 e 13 deste mês.

Segundo Bezerra, só neste ano já foram operadas 1 milhão e 200 mil toneladas, entre milho e soja, na área de fundeio do Porto de Vila do Conde, em Barcarena. "A operação já está legalizada por todos os órgãos competentes, então é preciso enaltecer aqui os operadores portuários que acreditam e buscam novas soluções e o poder público que, junto à Autoridade Portuária, Marítima, Praticagem do Brasil e Receita Federal, permitiram consolidar a operação ship-to-ship na região", explicou.

Bezerra destacou ainda a recente inauguração de uma nova operação de transbordo de granel sólido e gás no Porto de Santarém, também realizada na área de fundeio do complexo, devido às restrições operacionais do local, que não permitem navios com mais de 50 mil DWT (soma de todos os pesos variáveis que um navio é capaz de embarcar em segurança), e são limitadas pela medida de LOA da embarcação (comprimento).

"Com a operação na área de fundeio nós afastamos as restrições de LOA e de porte bruto das embarcações. É satisfatório viver este momento e oportunizar que novos negócios se realizem na região Norte do Brasil", disse o presidente da Docas do Pará.

A área de fundeio é um local previamente aprovado e regulamentado pela autoridade marítima em determinado ponto do rio, onde a embarcação lança âncora e realiza o

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 8

embarque e desembarque de cargas diretamente entre navios, sem a necessidade de atracação no cais, é o desembarque "água a água".

Questionado sobre a regulamentação necessária para esses novos formatos operacionais, já que esta é a ferramenta que oferece segurança jurídica aos players e permite a atração de novos investimentos, Eduardo disse que o tema ainda carece de uma regulação mais apropriada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

"A Antaq nos sinalizou que o contrato de uso temporário é a ferramenta adequada a ser associada a este tipo de operação, até o momento", explicou o presidente, ressaltando que "todos os critérios sugeridos pela Companhia Docas já foram submetidos à agência há cerca de dois meses e estamos esperando o retorno dela para que, a partir disso, possamos celebrar os contratos com os players que querem investir e que acreditam no potencial dessa modalidade de negócio".

> "COM A OPERAÇÃO NA ÁREA DE FUNDEIO NÓS AFASTAMOS AS RESTRIÇÕES DE LOA E DE PORTE BRUTO DAS EMBARCAÇÕES. É SATISFATÓRIO VIVER ESTE MOMENTO E OPORTUNIZAR QUE NOVOS NEGÓCIOS SE REALIZEM NA REGIÃO NORTE DO BRASIL"
>
> **EDUARDO BEZERRA**
> presidente da Docas do Pará

Nova operação em Santarém

Lançada em abril deste ano, as orientações para a operação de transbordo de granel sólido na área de fundeio do Porto de Santarém estão dispostas no site da Companhia Docas do Pará (CDP).

A operação de transbordo pode ser realizada com o navio fundeado (ancorado) em coordenada geográfica estabelecida e com barcaças amarradas a contrabordo.

Na fase atual, a CDP está obtendo as anuências junto aos demais órgãos, bem como deu início ao processo de licenciamento ambiental da área afetada pela operação. Por isso, as operações acontecem em caráter de teste.

O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e foi realizado pela Una Marketing de Eventos.

Para secretário, é necessário investir no complexo de Porto Velho

Avenilson Trindade, secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico de Rondônia, afirmou que é urgente a necessidade de investimentos na infraestrutura do Porto de Porto Velho, que está depreciada e com equipamentos ultrapassados para atender à demanda atual.

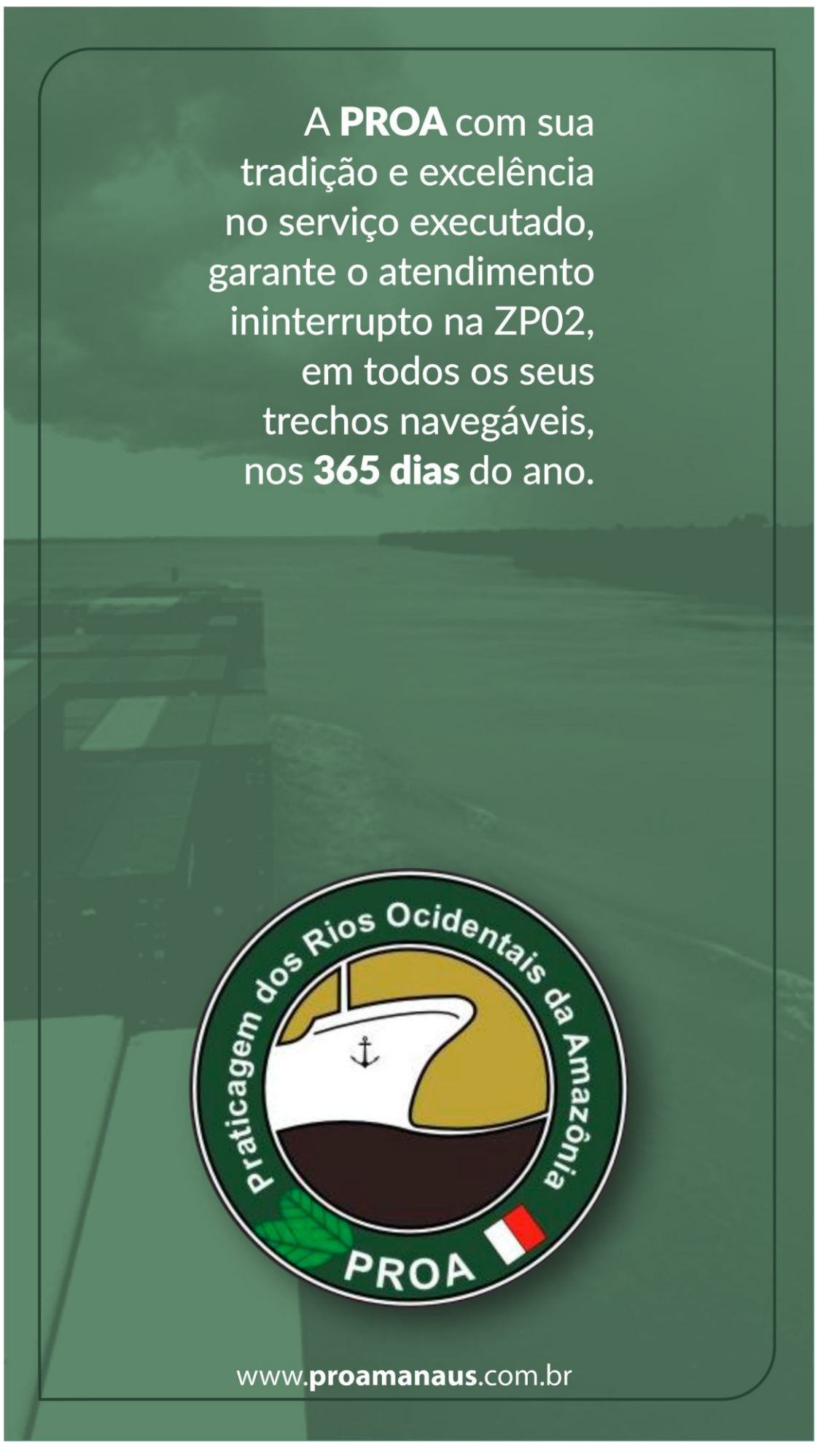
Segundo ele, conseguir recursos para fazer as obras necessárias no complexo é o maior desafio da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), estatal que administra o ativo.

O cenário pouco atraente, de acordo com Avenilson, tem levado algumas empresas a procurarem os portos privados da região, o que reduz ainda mais a atuação do porto público de Porto Velho.

"Para que o nosso porto se torne competitivo precisamos melhorar a infraestrutura. Como não avançamos nessa frente, ela está depreciada, com equipamentos obsoletos que não acompanham a de-manda do mercado, que hoje já se modificou. Já os portos privados são mais novos, mais ágeis, com mais equipamentos e acabam ganhando a preferência de quem movimenta cargas pela região Norte", analisou o secretário.

Para tentar reverter a situação, ele explicou que a SOPH tem trabalhado na remodelação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho, que tem áreas para ser ampliado, bem como um novo modelo de atuação da estatal, que visa a viabilidade econômica e financeira do órgão e pode ser um atrativo para novos players que queiram atuar no complexo.

O complexo de Porto Velho é uma das principais vias de escoamento da safra dos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Opera principalmente granéis líquidos, sólidos, madeira e algodão, cargas que têm, quase sempre, a Europa, Ásia, América do Norte e Japão como destinos finais.



ESPECIAL
NORTE EXPORT
EFICIÊNCIA

Escoamento de carga do agro pelo Arco Amazônico triplica em 10 anos

Embarques de produtos pelos portos da região aumentaram de 10% para 32%, entre 2010 e 2021

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O escoamento da carga de exportação do agronegócio pelos portos do Arco Amazônico (também conhecido como Arco Norte) triplicou em dez anos e o fomento ao modal hidroviário para o transporte dos produtos, além de sustentável, reduziria custos e se reverteria em competitividade à região Amazônica. É o que apontam os estudos feitos pela Empresa de Planejamento e Logística SA (EPL), do Governo Federal, e que foram apresentados durante o Norte Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado nos dias 12 e 13 deste mês, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO).

"De 2010 a 2021, a gente teve um crescimento de participação dos portos da região Norte de 10% para 32%. A gente triplicou a participação dos portos do Arco Norte em relação ao que era feito anteriormente, que basicamente só tinha um caminho para escoamento da safra, sobretudo, para exportação, que era por meio de Santos, Paranaguá ou portos do Sul", apontou o diretor de Planejamento da EPL, Alessandro Reichert, durante a sua apresentação no painel "Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária".

Para o representante da EPL, os números apontam para uma tendência de crescimento do Arco Amazônico como rota de escoamento de safra para exportação e o aproveitamento de hidrovias — corredor logístico natural da região — se reverteria em impactos positivos. "O hidroviário é mais barato, menos oneroso do que o rodoviário. No estudo de caso que envolveria o transporte hidroviário numa extensão de 900 quilômetros, a gente tem um custo de transporte muito menor por tonelada, considerando o escoamento pelo Arco Norte", destacou.

Segundo Reichert, a participação do Arco Amazônico aumentou, pois "houve um crescimento considerável na produção de grãos nessa região nos últimos anos: de 200 milhões de toneladas em 2016 para 230 milhões em 2021".

Livian Neto

Segundo Alessandro Reichert, a participação do Arco Amazônico aumentou, pois houve um crescimento considerável na produção de grãos nessa região nos últimos anos

Para atender à demanda, o Governo Federal vem elaborando uma série de ações e investimentos para ampliar a oferta de escoamento como "ampliação dos portos de São Luís (MA), Santarém (PA) e Itaituba (PA), e a modernização do Porto de Porto Velho (RO)".

ESPECIAL
NORTE EXPORT
DESENVOLVIMENTO

Rondônia lista prioridades para Plano de Logística e Transporte

Estudo feito pela EPL em parceria com o governo estadual identificará necessidades do setor produtivo em infraestrutura

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

As prioridades e as necessidades em infraestrutura de Rondônia deverão ser identificadas até o final deste ano e constarão no Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT-RO), previsto para ser publicado em maio de 2023.

O PELT-RO está em fase inicial de elaboração pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do Governo Federal, e é um trabalho conjunto com o Governo de Rondônia.

"A gente tem tido agendas muito produtivas com a equipe de governo (Rondônia), e queremos estender essas conversas ao setor produtivo, ao setor do agro e da indústria, para que a gente possa, de fato, identificar quais são as prioridades e necessidades. A ideia é já ter um diagnóstico completo até o final deste ano", afirmou o diretor de Planejamento da EPL, Alessandro Reichert, no Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. O evento foi realizado nos dias 12 e 13 deste mês, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO).

"Acredito que até o final do ano teremos elementos robustos para poder discutir com toda a sociedade, com o setor produtivo, em relação ao diagnóstico que está sendo elaborado pela EPL em parceria com o Governo do Estado", reiterou o representante da estatal durante o painel "Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária".

Segundo Reichert, conforme cronograma pactuado com o Estado, o PELT-RO será publicado em oito meses. "É um trabalho que vai ser publicado em maio de 2023, mas, até março, a gente consegue fazer a entrega para validação", informou.

Reichert assegurou que o plano de logística e transporte de Rondônia está sendo forjado nos mesmos moldes dos projetos de infraestrutura do Governo Federal. "A ideia é alinhar os investimentos estaduais com os federais, lembrando que a gente utiliza a mesma modelagem do nosso instrumento de planejamento", enfatizou.

Para o diretor-presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), Fernando César Parente, o PELT-RO contribuirá para o desenvolvimento econômico do estado. "Vale ressaltar que o PELT nos traz uma possibilidade de reestruturação, de uma infraestrutura que seja atraente para o setor privado. Essa parceria com o Governo do Estado é assertiva e importante para que Rondônia consiga atrair investimentos", afirmou Parente.

O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e foi realizado pela Una Marketing de Eventos.

Livian Neto

"Essa parceria com o Governo do Estado é assertiva e importante para que Rondônia consiga atrair investimentos", afirmou o diretor-presidente da SOPH, Fernando César Parente

ESPECIAL
NORTE EXPORT
DEBATE

Carta defende Antaq como única reguladora do transporte hidroviário de cargas

Proposta eliminaria conflitos com as demais agências que têm ligação com a gestão de recursos hídricos

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A carta de encerramento do Norte Export, documento que reúne os principais tópicos que nortearão os trabalhos do Fórum pelos próximos anos, defendeu que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) seja a única entidade responsável pela regulação do transporte hidroviário de cargas, o que poderia eliminar os conflitos com as demais agências reguladoras que têm ligação com a gestão de recursos hídricos.

A carta destacou também temas como: comunicar melhor e com ênfase mais adequada às oportunidades de desenvolvimento para atração de investimentos na região Norte; a ampliação de malhas e conexões rodoviárias e ferroviárias a partir de investimentos privados; um diálogo melhor entre os estados do Norte com a produção do Centro-Oeste e com o Porto do Itaqui (MA), que faz parte do Arco Amazônico, entre outros.

O documento foi lido pelo presidente do conselho do Norte Export, Sérgio Aquino, que também é presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

O Norte Export debateu temas que tratam das peculiaridades e características da região, os desafios da navegação fluvial, novas possibilidades de negócios, entre outros. Contou também com a presença de autoridades do setor, como Flavia Takafashi, diretora da Antaq, e Dino Batista, diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias no Ministério da Infraestrutura.

A edição de 2023 do Norte Export já está marcada: será na sede da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa).

Livian Neto

A carta foi lida pelo presidente do conselho do Norte Export e presidente da Fenop, Sérgio Aquino

Confira todos os tópicos da carta do Norte Export 2022:

> Unir os conselheiros regionais em prol da criação de uma Política Nacional Hidroviária, um projeto de Estado, e não de governos, com os necessários desdobramentos locais;

> Defender que a Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários, seja a entidade única na regulação do transporte hidroviário de cargas, eliminando os conflitos com as demais agências reguladoras que têm ligação com a gestão de recursos hídricos;

> Transformar parte dos espelhos da água e de rios da região Norte efetivamente em vias navegáveis, a partir de diretrizes estratégicas e de acordo com a viabilidade econômica de cada trecho;

> Cobrar regras claras e agilidade para os casos de concessão de corredores logísticos envolvendo trechos de mais um modal de transporte;

> Ampliar malhas e conexões rodoviárias e ferroviárias a partir de investimentos privados, dentro de uma política de desenvolvimento sustentável e de distribuição de riquezas entre a população do Arco Amazônico;

> Comunicar melhor e com ênfase mais adequada as oportunidades de desenvolvimento para atração de investimentos na região Norte e também para a sociedade em geral, utilizando também as ferramentas de comunicação do Brasil Export e de seus regionais;

> Melhorar o diálogo dos estados do Norte com a produção do Centro-Oeste e com o Porto do Itaqui, no Maranhão, que faz parte do Arco Amazônico. No caso de Rondônia e dos estados mais ao oeste do País, desenvolver diálogo permanente com Peru e Bolívia;

> Integração do sistema elétrico com a bacia hidroviária da região Norte, de modo que as barreiras físicas criadas a partir da construção de hidrelétricas contemplem eclusas e não se transformem em impedimentos para a navegação;

> Cobrar dos agentes fiscalizadores do meio ambiente que se alinhem com as pautas da navegação sustentável e trabalhem para evitar o lançamento desordenado de troncos nos rios da região Norte.

Brasil Export anuncia criação de Conselhos Estaduais

O Brasil Export, responsável pelos fóruns regionais, anunciou também a criação de conselhos estaduais, que assim como toda a estrutura do Fórum, serão permanentes para que questões relevantes às demandas estaduais relacionadas à logística e infraestrutura possam ser trabalhadas durante o ano inteiro.

Para inaugurar a proposta, o primeiro conselho criado foi o Rondônia Export, estado que recebeu a edição 2022 do Norte Export. O anúncio foi feito por Sérgio Aquino, em nome do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, pouco antes de ler a carta de encerramento do evento.

Movimentação de cargas em Rondônia deve crescer 18% até 2035

Estimativa para o Estado feita pelo Plano Nacional de Logística foi destaque no Norte Export

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A movimentação de carga em Rondônia deve crescer 18% entre 2021 e 2035, segundo aponta o Plano Nacional de Logística (PNL), do Governo Federal.

A estimativa foi apontada pelo diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística SA (EPL), Alessandro Reichert, durante sua apresentação no painel: "Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária", do Norte Export.

"A gente vê que o crescimento do agronegócio é expressivo durante esse período. Constatamos também um crescimento muito grande de carga geral", afirmou Reichert complementando que esse cenário indica a diversificação da economia de Rondônia. "(O Estado) É movido pelo agro, mas também pela indústria e setor de serviços. Isso mostra o potencial que a região tem".

Ainda segundo ele, o PNL 2035 identificou empreendimentos estratégicos que demandam investimentos, começando por cinco aeroportos regionais: Ariquemes, Cacoal, Guajará Mirim, Ji-Paraná e Vilhena.