BE NEWS

SEXTA-FEIRA, 14 DE OUTUBRO DE 2022 | ANO 1 | Nº 206 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

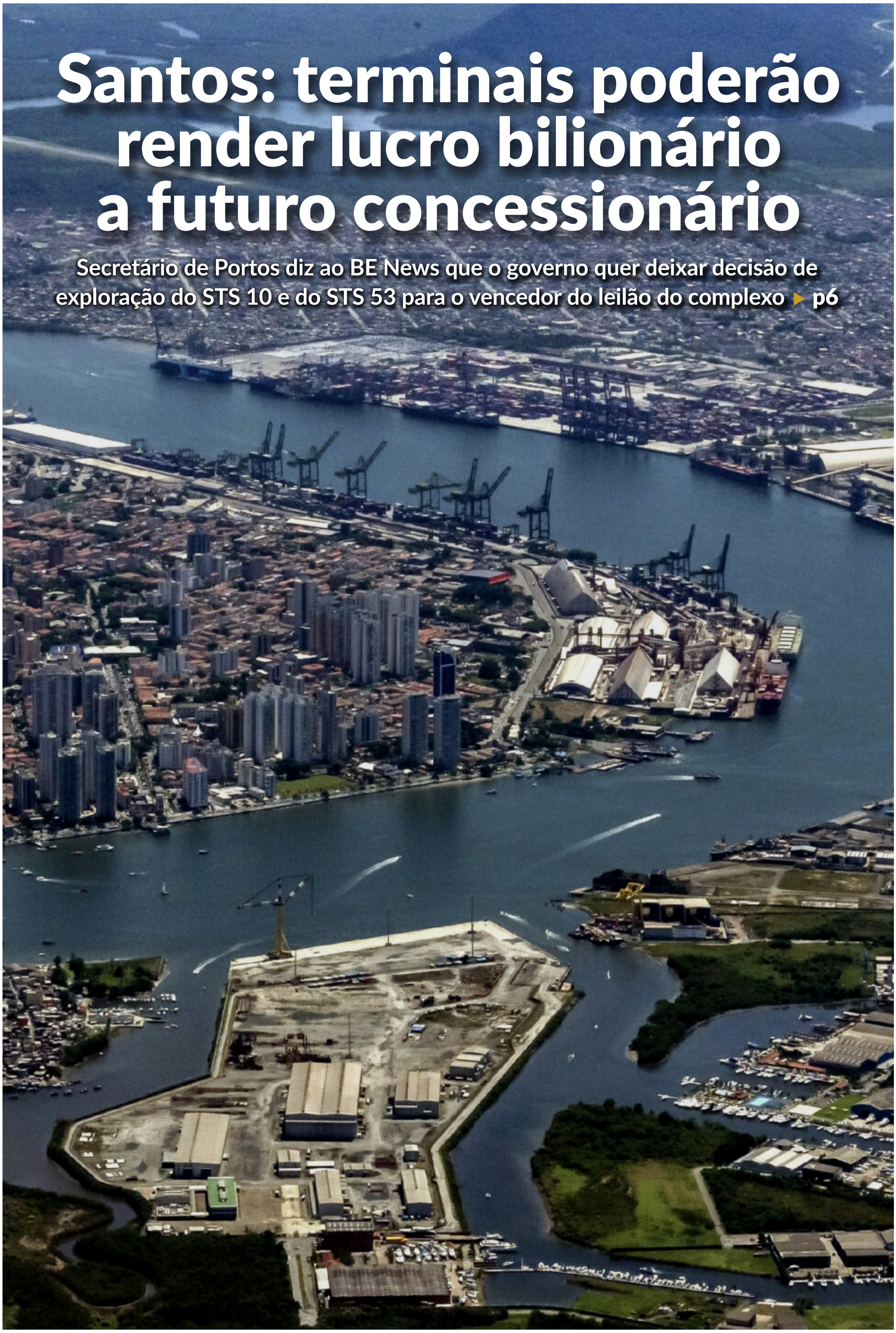
BRASIL EXPORT Fórum vai debater tecnologia verde e práticas ESG ▸ **p4**

SANTOS TCU antecipará análises da desestatização do porto ▸ **p7**

CENTRO-OESTE Terminal de MS tem primeira importação de fertilizante ▸ **p8**

Santos: terminais poderão render lucro bilionário a futuro concessionário

Secretário de Portos diz ao BE News que o governo quer deixar decisão de exploração do STS 10 e do STS 53 para o vencedor do leilão do complexo ▸ **p6**



EDITORIAL

Menor impacto ambiental e maior eficiência

O transporte de cargas por cabotagem e por hidrovias é quatro vezes menos poluente do que o praticado nos modais rodoviário e ferroviário. O dado consta de pesquisa realizada pela operadora logística Hidrovias do Brasil nos anos de 2020 e 2021 e foi destacado durante apresentação da diretora de Sustentabilidade da empresa, Fabiana Gomes, na mesa de debates "Um oceano produtivo, sustentável e previsível: as relações entre a economia azul, oceano e clima", parte do evento internacional Diálogos da Cultura Oceânica, realizado pelas Nações Unidas nesta semana, em Santos (SP).

Segundo a executiva, a emissão de gases do efeito estufa por quilômetro útil transportado nas operações de navegação ao longo da costa (cabotagem) ou pelo interior do País (em hidrovias) é de cerca de 25% do registrado nas demais opções - nas estradas e nas ferrovias. Assim, como comentou Fabiana, o transporte aquaviário se configura em "uma forma sustentável de transportar grandes cargas". E complementou: "A hora que você coloca uma quantidade muito grande de carga para ser transportada por um empurrador e um conjunto de barcaças, no caso da navegação fluvial, ou por cabotagem, na navegação costeira, você tem um ganho de sustentabilidade e de eficiência brutal".

As conclusões do estudo da Hidrovias do Brasil reforçam a importância que o modal aquaviário tem para o desenvolvimento sustentável do setor, especialmente por apresentar um menor impacto ambiental e demandar uma menor quantidade de combustíveis, diante das distâncias percorridas e do volume de carga transportado, comprovando sua eficiência. Tais dados reforçam a necessidade das autoridades incentivarem a utilização das hidrovias e da navegação costeira e, principalmente, da iniciativa privada buscar explorar essas opções.

Associado a esse cenário, há no Brasil condições geográficas mais do que favoráveis para se ampliar o uso das barcaças e de navios ao longo da costa, um cenário que pode ter seu potencial ainda mais aproveitado diante de melhorias e ajustes de infraestrutura.

Há, portanto, uma junção de condições que só favorecem o cenário econômico. Fica evidente que o caminho do desenvolvimento do setor de transportes passa pela melhor exploração do modal aquaviário, que deve ter o apoio do poder público e da iniciativa privada. É o que se espera. É o que se demanda.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Divulgação/SPA

CAPA
6 Terminais poderão render quase R$ 4 bi a futuro concessionário do Porto de Santos

HUB
3 Emissão de debêntures incentivadas de infraestrutura financia R$ 28,1 bilhões neste ano

NACIONAL
3 Minério de ferro é destaque em live do Portugal Export

4 Tecnologia verde e cultura ESG serão debatidas no Brasil Export

REGIÃO SUDESTE
5 Emissão de carbono na cabotagem ou no transporte hidroviário é quatro vezes menor

7 TCU antecipará análises da desestatização de Santos

REGIÃO NORDESTE
7 Draga chega no Porto de Cabedelo e já inicia trabalhos da dragagem

REGIÃO CENTRO-OESTE
8 Terminal de MS registra primeira importação de fertilizante

SOCIAL
9 Vitrine: confira os bastidores de festas, apresentações e visitas de autoridades em todo o Brasil com a jornalista Cândice La Terza

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, n° 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11
Santos, São Paulo
11013-919, 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) 99554-4282
mauricio.almeida@portalbenews.com.br

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

NACIONAL

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

Financiamento 1
A emissão de debêntures incentivadas de infraestrutura financiou um total de R$ 28,1 bilhões para empreendimentos neste ano, até o mês passado, segundo levantamento do Governo Federal. Dessa soma, quase um quarto (24,2%), cerca de R$ 5,2 bilhões, capitalizou projetos de transporte e logística. Especificamente, foram seis voltados ao modal rodoviário, dois na área aeroportuária e dois na portuária. E há quatro em análise pelo Ministério da Infraestrutura - três de ferrovias e um rodoviário.

Financiamento 2
As debêntures incentivadas são uma ferramenta de funding de longo prazo, utilizando o mercado de capitais. Para o empreendedor, funcionam como uma alternativa às fontes tradicionais de financiamento. Os investidores que adquirem as debêntures, quer pessoas jurídicas, quer pessoas físicas, ficam isentos do pagamento do imposto de renda sobre os resultados dos recursos.

Financiamento 3
Desde o ano passado, a emissão de debêntures para empreendimentos de transporte e logística já somou R$ 19,2 bilhões.

Marinha Mercante
Outra ferramenta de financiamento do Governo Federal, dessa vez voltada especificamente à infraestrutura aquaviária e portuária e à indústria naval, o Fundo de Marinha Mercante (FMM) já apoiou 36 empreendimentos neste ano, até setembro. No total, foram liberados empréstimos no valor de R$ 561,3 milhões. E mais 59 obras com apoio do FMM devem ser concluídas até o fim do ano. Dessas, quatro são de construção de embarcações: duas em Itajaí (SC), uma em Guarujá (SP) e uma em Fortaleza.

Dragagem
O terminal privado Porto Sudeste, com instalações no Porto de Itaguaí (RJ), realizará a dragagem de manutenção do canal principal de navegação do complexo marítimo. O serviço é uma responsabilidade da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), mas a empresa o fará como uma doação à autoridade portuária. Esse acordo foi firmado na última terça-feira. A obra, orçada em R$ 2,3 milhões e que prevê a retirada de 132,37 mil metros cúbicos de sedimentos, será realizada das boias 1A e 2 A até a bifurcação com o canal da Ilha das Cobras. Os trabalhos devem levar dois meses para serem concluídos.

Minério de ferro é destaque em live do Portugal Export

Para Gilberto Cardoso, CEO da Tarraco Commodities, Brasil precisa melhorar a competitividade na exportação desse produto

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Brasil precisa melhorar a competitividade relacionada à exportação de minério de ferro. A opinião foi dada por Gilberto Cardoso, CEO da empresa de consultoria Tarraco Commodities, baseada em dados apresentados durante a live realizada ontem pelo conselho do Portugal Export.

O executivo apresentou um levantamento chamado "Os preços das commodities e os impactos para a economia brasileira", onde destacou informações sobre os cinco produtos mais exportados pelo país, as receitas geradas, os principais destinos, entre outros dados relacionados à operação.

Em gráficos, o executivo mostrou que em 2020 o Brasil exportou um total de US$ 214 bilhões, tornando-se o 25º exportador do mundo. Nos últimos cinco anos, os envios nacionais cresceram em US$ 20,9 bilhões, passando de US$ 193 bilhões em 2015, para US$ 214 bilhões em 2020.

Quando se analisam os dados por produtos, observa-se que a soja aparece em primeiro lugar na lista das commodities mais exportadas (US$28,6 bilhões); seguida por minério de ferro (US$ 226,5 bi); petróleo bruto (US$ 19,8 bi); açúcar bruto (US$ 8,95 bi); e carne bovina congelada (US$6,69 bi).

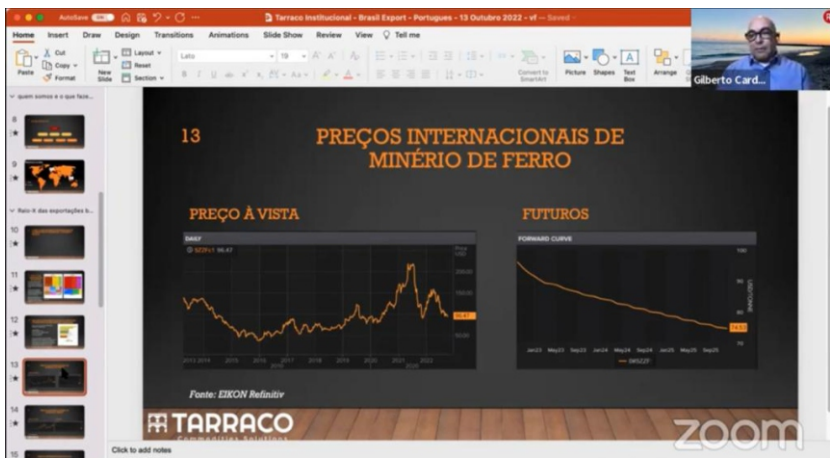
Porém, quando se observa o segundo gráfico com informações relacionadas às vantagens competitivas da exportação brasileira, o minério de ferro perde posições. Para Cardoso, isso acontece porque o Brasil ainda precisa investir mais em sua infraestrutura logística.

"O Brasil precisa melhorar toda a cadeia de suprimento para ter eficiência logística de distribuição e cada vez mais sermos competitivos no mercado global. É um país que poderia exportar muito mais minério de ferro se tivesse estrutura", pontua.

Neste cenário, os cinco produtos nacionais mais competitivos para exportação são, respectivamente, soja, açúcar bruto, carne bovina congelada, farelo de soja e ferro-gusa. O ranking é baseado no Índice de Vantagens Comparativas Reveladas (RCA), que mede a competitividade de um produto no mercado internacional.

Quanto ao destino das cargas brasileiras, o principal é a China, seguido por Estados Unidos, Argentina, Holanda e Canadá.

Reprodução



Segundo Gilberto Cardoso, o Brasil ainda precisa investir mais em sua infraestrutura logística ganhar em competitividade na exportação do minério de ferro

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA
Durante a live, Cardoso também falou que a transição energética pela qual o mundo está passando é uma "boa oportunidade de negócios que se apresenta".

No levantamento, ele lista que o novo momento traz vantagens para commodities como o lítio, cobalto, alumínio, cobre, prata, bauxita, ferro, chumbo.

"A demanda por metais dependerá, tanto das escolhas inter-tecnológicas, como o equilíbrio entre energia eólica e solar, quanto as intra-tecnológicas, como o equilíbrio entre o vento onshore e offshore; a escolha entre diferentes tipos de células solares fotovoltaicas e até que ponto os veículos se tornam totalmente elétricos ou híbridos leves e quais baterias dominam", explica um trecho do documento.

Como o Brasil é um grande produtor de commodities e um grande possuidor de reservas minerais ainda não exploradas, apresenta um "potencial fantástico" para se desenvolver, crescer e suprir esse mercado, explica o CEO.

PORTUGAL EXPORT
Neste ano, acontece pela primeira vez a Missão Internacional Portugal Export, que levará autoridades e conselheiros ao país lusitano entre os dias 16, 17 e 18 de novembro, com visita técnica já agendada ao Porto de Sines, o maior complexo portuário do país.

O Portugal Export é um evento ligado ao Brasil Export – Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, que discute, no Brasil, cenários e soluções voltados aos setores portuário, de logística e transportes. Em Portugal, os debates promovidos serão no mesmo formato dos que acontecem em solo nacional, mas levando em conta a demanda do país europeu.

Além dos convidados, são esperados empresários das duas nacionalidades e representantes das Embaixadas do Brasil e de Portugal.

Nova presidente do TST toma posse

Divulgação

O ministro Lelio Bentes Corrêa tomou posse nessa quinta-feira, dia 13, como presidente do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e do Conselho Superior da Justiça do Trabalho (CSJT) para o biênio 2022/2024. A cerimônia ocorreu no plenário do edifício-sede do TST, em Brasília. Na mesma solenidade, foram empossados os ministros Aloysio Corrêa da Veiga, como vice-presidente do TST e do CSJT, e a ministra Dora Maria da Costa, como corregedora-geral da Justiça do Trabalho. Em seu discurso , Corrêa destacou a importância da Justiça do Trabalho para a promoção da dignidade das pessoas e para o combate à discriminação e ao assédio. "É uma instituição que faz do oprimido a sua razão de ser. Que dá voz aos invisibilizados. Que faz do Direito instrumento de libertação e devolve a dignidade ao aviltado", afirmou. E complementou que isso não deve ser considerado ativismo judicial. "É um imperativo constitucional".

NACIONAL

Tecnologia verde e cultura ESG serão debatidas no Brasil Export

Fórum, que é o principal movimento do setor de logística e infraestrutura do país, acontecerá nos próximos dias 19 e 20

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Hoje já é entendido que a atividade portuária pode gerar diversos impactos ambientais, trazer demandas por diversos incentivos para a sustentabilidade e até atrair investimentos nacionais e internacionais.

É pensando nesse tripé que será realizado o painel "Ações de sustentabilidade e tecnologias verdes adotadas pelos portos públicos" do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária.

O evento, que acontecerá em Brasília (DF) nos próximos dias 19 e 20, contará com a participação dos principais players dos setores de logística, transporte e infraestrutura portuária, reúne autoridades e especialistas que elevam o debate sobre o desenvolvimento dos setores no Brasil.

O painel – que contará com a apresentação e moderação do presidente do conselho ESG do Brasil Export e diretor geral e de operações da Voz dos Oceanos, João Amaral – tratará de temas como a preservação da fauna e flora locais, hidrogênio verde e mudanças na matriz energética e incentivo a sustentabilidade como pilar para aumentar a eficiência nas operações.

Impactos e ganhos

No contexto portuário, os principais impactos da atividade são a contaminação da água. Muito dessa poluição acontece pela falta de saneamento nas áreas portuárias, principalmente na coleta, tratamento dos resíduos sólidos, leito marinho na atividade de dragagem e contaminação através de organismos exóticos que podem vir junto com a água de lastro dos navios.

Falando de flora e fauna, é possível citar os impactos das dragagens na coluna sedimentar ou na coluna d'água, na água contida nos poros da rocha, do mineral, do solo, do sedimento etc., podem trazer alterações químicas para a água, causando contaminações.

É por isso que a ideia de estimular práticas sustentáveis cada vez tem ganhado mais espaço. Os Green Ports – ou Portos Verdes – vêm implantando o conceito de regulamentar a atividade portuária para garantir a qualidade de vida da população em cidades portuárias.

Os ganhos são inúmeros e atraem interesses financeiros. Ou seja, a pauta ESG [sigla em inglês para práticas ambientais, sociais e de governança] está cada vez mais valorizada, com fundos de investimentos estrangeiros atentos a esse tipo de oportunidade.

Para se ter uma ideia, até 2025 os projetos que priorizam esses conceitos deverão atingir um terço do mercado internacional. No setor portuário, o destaque fica para o Índice de Desempenho Ambiental (IDA). Trata-se de indicadores da agência que estabelecem o atendimento às conformidades ambientais nos portos brasileiros.

O índice é composto por 38 indicadores relacionados às conformidades legais vigentes no país e boas práticas em gestão ambiental, saúde e segurança. Os resultados do IDA têm auxiliado na orientação de políticas setoriais, bem como permitido identificar medidas de gestão bem-sucedidas a serem compartilhadas entre as instalações portuárias, além de basear estudos acadêmicos e técnicos.

Os números do IDA também são utilizados para apuração dos vencedores da categoria "Desempenho Ambiental" do Prêmio Antaq, evento anual que premia os portos que atingiram os melhores indicadores do ano. Todos esses índices, além da premiação da agência reguladora, ajudam a atrair investidores interessados nos portos do país.

Divulgação/Complexo de Suape

"Ações de sustentabilidade e tecnologias verdes adotadas pelos portos públicos" será um dos painéis do Brasil Export em Brasília

PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2022

Sujeita a alterações | Presencial exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas pelo Brasil Export

19 Outubro | Quarta-feira | Royal Tulip Alvorada, Brasília/DF

Início da transmissão online gratuita

08h00 Início do credenciamento

08h30 Abertura do III ENAPH (Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias)
Mayhara Chaves, Presidente da ABEPH (Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias); Fabricio Guimarães Julião, CEO do Brasil Export; José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Eduardo Nery, Diretor-Geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e Mario Povia, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

09h30 Palestra de abertura: Paulo Guedes, Ministro da Economia
"O crescimento da economia do Brasil nos próximos anos"
Cenários favoráveis e riscos a serem combatidos
As reformas necessárias e novas políticas do Governo Federal
O papel da infraestrutura de transportes e logística no crescimento brasileiro

10h30 Intervalo

10h45 Painel 1: Tecnologias incorporadas à governança das Autoridades Portuárias
> Modernização da gestão dos portos públicos por meio de tecnologias diversas
> Planos para a implantação do Port Community System no Brasil
> Integração dos sistemas entre os portos, embarcadores e setor produtivo
Apresentação: Otto Burlier, Diretor de Gestão e Modernização Portuária do Ministério da Infraestrutura
Moderação: Angelino Caputo, Presidente do Conselho do Brasil Tech Export e Diretor-Executivo da ABTRA (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados)

11h45 Painel 2: Ações de sustentabilidade e tecnologias verdes adotadas pelos portos públicos
> Preservação da fauna e flora locais
> Hidrogênio verde e mudanças da matriz energética
> Incentivo à sustentabilidade como pilar para aumentar eficiência das operações
Apresentação e moderação: João Amaral, Presidente do Conselho ESG do Brasil Export e Diretor Geral e de Operações da Voz dos Oceanos

12h45 Almoço no Royal Tulip Alvorada

14h00 Balanço dos Fóruns Regionais do Brasil Export – Oportunidades e Desafios
Apresentação: José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional

14h10 Painel Sudeste: A nova CODESA: o futuro pós-desestatização

14h35 Painel Sul: Integração hidroviária: o corredor logístico Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos

15h10 Palestra: "Modelagens e boas práticas para portos e os setores de logística"

16h00 Palestra: "Impulso para as exportações e maior competitividade para os serviços no exterior"

17h00 Coffee break

17h30 Painel Santos: A urgência de uma nova ligação rodoviária entre a Baixada Santista e o Planalto

17h55 Painel Norte: A transformação de vias navegáveis em hidrovias

18h20 Painel Conselho Internacional: Península Ibérica e seu papel estratégico na logística europeia e a relação com o Brasil

18h40 Painel Conselho Feminino: O crescimento da participação feminina no setor de logística e de transportes no Brasil

19h00 Solenidade de Abertura
Fabrício Julião, CEO do Brasil Export; Marcelo Sampaio, Ministro da Infraestrutura; Eduardo Nery, Diretor-Geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários); Rafael Vitale, Diretor-Geral da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres); Guilherme Augusto Caputo Bastos, Ministro Corregedor Geral da Justiça do Trabalho; Mario Povia, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários; Ronei Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil; Vander Costa, Presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte); Almirante de Esquadra Wladmilson Borges de Aguiar, Diretor-Geral de Navegação da Marinha do Brasil; José Roberto Sampaio Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Senadores; Governadores; Deputados; Embaixadores e demais autoridades presentes

20h00 – Coquetel de abertura em Comemoração aos 25 anos da Santos Brasil

20 Outubro | Quinta-feira | Royal Tulip Alvorada, Brasília/DF

Início da transmissão online gratuita

09h00 Palestra especial

10h00 Painel Centro-Oeste: Corredores logísticos multimodais

10h25 Painel Nordeste: Acessos ferroviários aos portos: uma demanda crescente

11h00 Palestra: Adolfo Sachsida, Ministro de Minas e Energia
"O futuro do setor de energia e de recursos minerais no Brasil"

12h00 Painel: Ações voltadas para sustentabilidade e mudança da matriz energética no setor de infraestrutura

13h00 Almoço

14h30 Palestra: "Liberdade econômica e livre iniciativa"

15h30 Palestra: "Participação brasileira no comércio internacional"

16h00 Coffee break

16h30 Palestra especial

17h30 Painel: Os desafios da infraestrutura para os próximos anos
> Programa de novas concessões
> Mudanças em marcos regulatórios
> A importância da intermodalidade
Palestrante: Marcelo Sampaio, Ministro da Infraestrutura

18h30 Solenidade de Encerramento e Leitura da Carta do Brasil Export
Leitura pelo Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos

18h45 Solenidade de Premiação: Rodovias + Brasil e Ferrovias + Brasil, parceria com a SNTT (Secretaria Nacional de Transportes Terrestres)

REGIÃO SUDESTE

Emissão de carbono na cabotagem ou no transporte hidroviário é quatro vezes menor

Diretora de Sustentabilidade da Hidrovias do Brasil, Fabiana Gomes apresenta resultado comparativo com modais rodoviário e ferroviário

Reprodução

Os participantes da mesa debateram sobre oceano e economia, efeitos climáticos e economia azul

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O transporte de cargas por cabotagem ou por hidrovia é quatro vezes menos poluente em comparação aos modais rodoviário e ferroviário, segundo levantamento da Hidrovias do Brasil.

O dado foi apresentado pela diretora de Sustentabilidade da companhia, Fabiana Gomes, durante a mesa "Um oceano produtivo, sustentável e previsível: as relações entre a economia azul, oceano e clima", do evento internacional Diálogos da Cultura Oceânica, na última terça-feira, na Associação Comercial de Santos, no Centro Histórico.

"O inventário de gases de efeito estufa da Hidrovias do Brasil em 2020 e 2021 apontou que, na comparação com os modais rodoviário e ferroviário, a nossa emissão de carbono equivalente é quatro vezes menor por quilômetro útil transportado. É uma forma sustentável de transportar grandes cargas", afirmou.

"A hora que você coloca uma quantidade muito grande de carga para ser transportada por um empurrador e um conjunto de barcaças, no caso da navegação fluvial, ou por cabotagem, na navegação costeira, você tem um ganho de sustentabilidade e de eficiência brutal", ressaltou.

O clima e o agro

Já o chefe de Agricultura da Climatempo, Willians Bini, falou sobre os efeitos dos fenômenos climáticos La Niña e El Niño sobre o planeta como um todo e os impactos na economia, especialmente na agricultura. "São fenômenos que estão 100% relacionados com a questão dos oceanos. Quando o Pacífico está mais quente, o fenômeno é o El Niño, e quando está mais frio, La Niña. E não é só a temperatura da água; muda todo o cenário global, a ponto de áreas perderem produtividade e ocorrerem enchentes e nevascas", disse Bini.

Bini explicou que o fenômeno La Niña tem impacto direto na produção agrícola. "Este vai ser o terceiro ano seguido de La Niña e os riscos climáticos são muito grandes, especialmente para o sul do Brasil. Foram dois anos seguidos com produtividade agrícola muito ruim por causa da temperatura do Oceano Pacífico, tão longe da gente, mas interferindo bastante na nossa economia local", observou.

> "O INVENTÁRIO DE GASES DE EFEITO ESTUFA DA HIDROVIAS DO BRASIL EM 2020 E 2021 APONTOU QUE, NA COMPARAÇÃO COM OS MODAIS RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO, A NOSSA EMISSÃO DE CARBONO EQUIVALENTE É QUATRO VEZES MENOR POR QUILÔMETRO ÚTIL TRANSPORTADO. É UMA FORMA SUSTENTÁVEL DE TRANSPORTAR GRANDES CARGAS"
>
> **FABIANA GOMES**
> diretora de Sustentabilidade da Hidrovias do Brasil

O especialista também apontou os efeitos climáticos resultantes do aquecimento do Oceano Atlântico. "Quando eu tenho o Oceano Atlântico um pouco mais quente, na costa do Brasil, eu potencializo chuvas e, inclusive, temporais", pontuou.

"Nós estamos passando por um momento crítico em mudanças climáticas", alertou Willians Bini, deixando claro que não queria entrar na discussão sobre possíveis fatores que supostamente contribuem para as mudanças como interferência humana ou intercorrências naturais nos ciclos climáticos.

Plano de Ação Climática

Prosseguindo com o tema, a mediadora da mesa, a jornalista Paulina Chamorro, mencionou que Santos é a primeira cidade a implementar um Plano Municipal de Combate às Mudanças Climáticas.

Sobre o assunto, o chefe da Seção de Mudanças Climáticas da Secretaria de Meio Ambiente de Santos, Eduardo Kimoto Hosokawa, disse que o plano mapeia as condições de tempo e do mar. "Aqui, as ressacas ocorrem com menor tempo de recorrência, assim como as rajadas de vento e as marés negativas. O Plano de Ação Climática, rebatizado assim, traz a análise ambiental e social no aspecto local, com uma gama de informações para o tomador de decisão, seja ele o prefeito, o secretário, a comissão municipal, organizações e instituições", explicou.

"O ideal é implementar o plano em toda a sua plenitude, com todos os atores compartilhando o mesmo entendimento da situação. A gente compila o documento não somente no Plano de Ação Climática, temos o Plano de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica, o Plano de Contingências, Ressacas e Inundações, e a Defesa Civil. É o Município trabalhando de forma transversal, como uma atividade de governo, e não apenas de uma secretaria ou de um setor isolado", afirmou Hosokawa.

"O século 21 presencia a urgência de a gente se mexer para lidar com esses grandes desafios. Embora a gente esteja lidando com um tema que é global, a gente tem que mexer na escala local", ressaltou o representante da Escola de Guerra Naval, Tauã Santos.

O Diálogos da Cultura Oceânica, que acontece presencialmente em Santos, vai até hoje e é organizado pelos programas Cultura Oceânica para Todos, da Unesco; Maré de Ciência, da Unifesp; e pela Prefeitura Municipal.

REGIÃO SUDESTE

Terminais poderão render quase R$ 4 bi a futuro concessionário do Porto de Santos

Segundo secretário de Portos, governo quer deixar decisão de exploração do STS 10 e do STS 53 para o vencedor do leilão do complexo

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Divulgação/SPA

O governo não tem como objetivo incorporar o edital do STS 10 ao processo de concessão do Porto de Santos, segundo o secretário de Portos

O vencedor do leilão do Porto de Santos, cujo processo de desestatização tramita no Tribunal de Contas da União (TCU), deverá ter um lucro de quase R$ 4 bilhões logo no início da concessão. E isso somente com os terminais STS 10 e STS 53. A primeira área de arrendamento, inclusive, já teve seu edital aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Para se ter uma ideia, o site do Programa de Parceria de Investimentos (PPI) prevê um capex para o STS 10 de R$3,285 bilhões. Para o STS 53 os valores são de R$ 658,83 milhões. Serão cerca de R$ 3,9 bilhões, valor que ultrapassa o investimento despendido pelo interessado para outorga do Porto de Santos, que é de R$ 3 bilhões.

Em entrevista concedida ontem ao BE News, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, afirmou que o governo não tem como objetivo incorporar o edital do STS 10 ao processo de concessão do Porto de Santos. Segundo ele, a ideia é que o processo de privatização do cais santista seja aprovado o mais rápido possível dentro do TCU. Após a aprovação da corte de contas, será feito um comunicado aos interessados de que os dois terminais serão explorados pelo futuro concessionário.

"A expectativa de ter receitas com esses dois negócios tem que ser precificados em algum momento. É importante que essa questão esteja definida antes do edital. Isso será enfrentado a depender do cenário. Vindo a aprovação, nós vamos incorporar ao edital, talvez em forma de comunicado ao mercado, que essas áreas não serão licitadas pelo poder público, sendo ocupadas em regime privado", disse.

Segundo o secretário de Portos, a estratégia fará com que os interessados já saibam que haverá "um custo de oportunidade interessante". "Isso trará uma expectativa de lances maiores", declarou.

Mario Povia fez questão de destacar que, apesar de o futuro concessionário ter a possibilidade de definir quem fará a exploração dos terminais, o governo fará determinações, limitações e regulações específicas para os futuros exploradores das áreas.

"É importante deixar claro que o concessionário não terá toda a liberdade sobre essas explorações. Questões concorrenciais e sensíveis, a agência reguladora irá atuar. Até porque tanto o PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) como o Master Plan e o regulamento de exploração do porto são ferramentas de planejamento conduzidas pelo governo. Então, esses projetos mais peculiares de exploração de área serão endereçados, seja no edital ou em um momento regulatório ex-post", explicou.

Portanto, a tendência é que as restrições propostas no edital do STS 10 aos armadores que operam dentro do porto e que têm a intenção de arrendar a área deverão continuar.

PATROCÍNIO

REALIZAÇÃO

REGIÃO SUDESTE

TCU antecipará análises da desestatização de Santos

Despacho obtido pelo BE News determina que a secretaria da corte de contas entregue o relatório com as análises até o dia 6 de novembro

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Divulgação/TCU

Bruno Dantas assinou o despacho na terça-feira fixando a entrega do relatório de desestatização do Porto de Santos para do dia 6 de novembro

O presidente do Tribunal de Contas da União (TCU) e relator do processo de desestatização do Porto de Santos, Bruno Dantas, pediu para que a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (Seinfraport) da corte de contas entregue o relatório até o dia 6 de novembro.

O **BE News** teve acesso ao despacho no qual o ministro pede para que a data, estipulada para 9 de dezembro, fosse adiantada devido à "magnitude e complexidade que representam a desestatização do maior porto da América Latina". Dantas finaliza colocando que, "ante a relevância da matéria e a necessidade de tempestividade na atuação desta Corte, determino que a instrução inicial sobre o tema seja concluída até 6/11/2022 e remetida para apreciação deste Relator", escreveu.

O despacho de Dantas confirma reportagem publicada em setembro afirmando que há uma boa vontade do relator em apressar o processo. Contudo, ele precisa ainda dar seu parecer ao relatório apresentado pela Seinfraport. Portanto, a tendência é de que a votação em plenário aconteça a partir da segunda quinzena de novembro. Além disso, também será preciso contar com que mais nenhum ministro peça vistas do processo, algo normal dentro do órgão.

Além da entrega, o relator também marcou uma audiência pública no dia 31 de outubro para tratar da desestatização do cais santista.

Projeto estratégico do presidente Jair Bolsonaro, a desestatização do Porto de Santos é uma das ações prioritárias do Ministério da Infraestrutura atualmente. O ministro Marcelo Sampaio afirma ser possível obter o aval do TCU, publicar o edital e, então, realizar o leilão da privatização do complexo marítimo até o final do ano.

STS 10

Ainda segundo apuração, o principal entrave dentro do TCU está na possibilidade de o terminal de cargas conteinerizadas, o STS 10, ser incorporado dentro do processo de desestatização do Porto de Santos.

Bruno Dantas já pediu para que o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, defina se o processo de concessão do STS 10 será incorporado ao do cais santista. Caso isso ocorra, o valor de outorga aumentará em quase R$ 3 bilhões.

O edital de privatização do STS 10 foi aprovado ad referendum (quando o procedimento não pode aguardar a reunião de diretoria, sendo analisado em um momento posterior) na semana passada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O processo já está com o Ministério da Infraestrutura.

Vale lembrar que o edital do STS prevê restrições aos armadores que operam dentro do porto e que têm a intenção de participar do leilão. A principal delas está na determinação de que desde a assinatura do contrato até o ano de 2039, a arrendatária do STS10, caso seja uma empresa armadora, deverá deter participação no mercado de movimentação de contêineres no complexo portuário de Santos até o limite de sua "Capacity Share".

A capacidade do terminal, a partir do sexto ano contratual, está estimada em 2,2 milhões de TEU (unidade de capacidade de carga usada para descrever um container baseado no volume de 20 pés) por ano. A partir do 11º ano, a previsão é de que a movimentação atinja 2,4 milhões de TEU/ano.

REGIÃO NORDESTE

Draga chega no Porto de Cabedelo e já inicia trabalhos da dragagem

Embarcação fez o reconhecimento do canal de acesso e bacia de evolução

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação

A Draga Kenford foi a primeira embarcação a chegar para a obra de dragagem do Porto de Cabedelo

A draga Kenford, primeira embarcação a chegar para a obra de dragagem do Porto de Cabedelo (PB), atracou na manhã de ontem e já fez o reconhecimento do canal de acesso e bacia de evolução. Além da Kenford, que tem 82 metros de comprimento e 14 metros de largura, mais uma draga e mais equipamentos já estão a caminho do porto paraibano para dar andamento a obra mais esperada pela comunidade portuária.

"A última dragagem foi há 12 anos e hoje estamos escrevendo um capítulo revolucionário na história do nosso porto", celebrou a diretora-presidente da Companhia Docas da Paraíba, Gilmara Temóteo.

A obra, que representa um investimento de mais R$ 100 milhões, vai transformar a realidade do complexo portuário, possibilitando a atraca-ão de navios maiores e com mais cargas, além da atração de mais investimentos, novos negócios e a geração de empregos.

A obra teve os contratos assinados em março deste ano entre Governo do Estado, Porto de Cabedelo e a empresa DTA Engenharia (empresa executora da Dragagem), além do consórcio Eicomnor-Caruso, contratado para a fiscalização e monitoramento ambiental da obra.

Com essa obra, o canal de acesso passará dos atuais 9,14 m para 11 m de profundidade, o que levará o Porto de Cabedelo a um patamar mais competitivo, ampliando sua capacidade de movimentação de cargas em até 57%.

REGIÃO CENTRO-OESTE

Terminal de MS registra primeira importação de fertilizante

Carregamento foi operado pelo Grupo FV Cereais, instalado às margens do Rio Paraguai

Divulgação/FV Cereais

O Terminal Portuário da FV Cereais opera desde 2020 com foco no escoamento da produção agrícola do Estado, mas tem planos de expansão voltados às importações

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O município de Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul, registrou no início deste mês a primeira operação de desembarque de fertilizante agrícola importado, via Rio Paraguai. A movimentação foi realizada pelo maior terminal portuário instalado no município, operado pelo Grupo FV Cereais.

De acordo com informações da Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar (Semagro), foram mais de 3 mil toneladas do produto, divididas em três barcaças.

Elas vieram do Uruguai, chegando à cidade no dia 29 de setembro, com operações iniciadas no dia 3 deste mês. O composto foi preparado no Uruguai a partir de matéria importada.

O importador é um produtor rural de Mato Grosso do Sul que vai usar todo o volume em sua propriedade.

Para a FV Cereais, a operação foi considerada uma demonstração de que é possível realizar este tipo de movimentação via hidrovia Paraguai-Paraná. Atualmente, os fertilizantes que abastecem a produção local chegam pelo Porto de Paranaguá (PR) e viajam de caminhão até a região Centro-Oeste do país, tornando a logística mais onerosa para os produtores.

Segundo a empresa, o desembarque das 3 mil toneladas de adubo via barcaça tirou das rodovias 80 caminhões que seriam necessários para realizar este transporte se a carga tivesse vindo por Paranaguá.

Mais viável economicamente e ambientalmente mais sustentável, a FV Cereais informou ainda que vê a movimentação de fertilizantes via hidrovia Paraguai-Paraná como uma tendência para os próximos anos, por isso, já trabalha com um projeto de ampliação de suas instalações.

A ideia é construir um terminal próprio voltado às operações de importações. Sem mais detalhes, a companhia disse que planeja iniciar as obras de expansão no primeiro trimestre do ano que vem.

ALÉM DOS GRÃOS

O Terminal Portuário da FV Cereais opera desde 2020 com foco no escoamento da produção agrícola de Mato Grosso do Sul. Por isso, a operação de importação foi, no entendimento da empresa, simbólica para mostrar que o porto pode ser utilizado não apenas para o agronegócio, como também para produtos diversos, além de poder atender estados próximos.

Contudo, a hidrovia depende das condições de navegabilidade oferecidas em cada período do ano, devido à seca na bacia do Pantanal.

Em 2021, por exemplo, foram embarcadas 245 mil toneladas de soja, sendo que o último comboio foi liberado no dia 28 de junho. Depois dessa data o rio já não oferecia mais condições para as operações.

Este ano, a operação com soja se estendeu até agosto, tendo totalizado 272 mil toneladas. As previsões indicam que até o fim deste mês ainda haja condições de navegabilidade, possibilitando operações de embarque de açúcar.

INCENTIVOS

O secretário da Semagro, Jaime Verruck, explicou que há esforços para viabilizar os eixos logísticos no Estado. Segundo ele, ao longo dos últimos sete anos, o governo de Mato Grosso do Sul tem priorizado o desenvolvimento dos eixos logísticos e que no caso do eixo de Porto Murtinho — que envolve rodovia e hidrovia do rio Paraguai —, há especial atenção através de um programa específico de incentivo aos portos do rio Paraguai.

A iniciativa propiciou investimentos na área de estacionamento para mais de 400 caminhões, como também na própria instalação do terminal da FV Cereais.

Verruck disse que o objetivo do governo sempre foi criar um corredor de exportação de grãos, e também de importação, o que deve ser potencializado com o início das operações pela Rota Bioceânica.

A OPERAÇÃO PELA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ TIROU DAS RODOVIAS 80 CAMINHÕES QUE SERIAM NECESSÁRIOS PARA TRANSPORTAR O FERTILIZANTE, CASO ELE TIVESSE SIDO DESEMBARCADO POR PARANAGUÁ

VITRINE

CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua **Vitrine**.

A COLUNA DESTA SEMANA MOSTRA, ORGULHOSAMENTE, ALGUNS EVENTOS QUE MOVIMENTARAM O NOSSO SETOR NA SEMANA PASSADA, SEMPRE COM FOCO EM ATIVAR O NETWORKING, VALORIZAR AS PESSOAS E RECONHECER OS GRANDES PROJETOS.

POR UM MUNDO SUSTENTÁVEL

Divulgação

O Caminhão ODS, um veículo interativo e itinerante que possui o objetivo de divulgar e conscientizar sobre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), esteve na Baixada Santista na semana passada. "Uma oportunidade para os moradores da região aprenderem mais sobre o tema e entenderem que não podemos só usufruir dos recursos naturais, mas devemos usá-los de forma contida e regrada a fim de garantir a perpetuação dos seres humanos", explica a gerente de Comunicação Corporativa & Sustentabilidade da Santos Brasil, patrocinadora do evento, Béatrice de Toledo Dupuy, na foto.

Divulgação

O COO e diretor-executivo do Voz dos Oceanos e presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Eduardo Amaral, prestigiando o Caminhão ODS, ao lado do renomado artista plástico peruano, Ivan Ciro Palomino, um dos expositores do evento. A exposição de Ivo mostra ilustrações que abordam diversos temas da agenda dos ODS e da ONU, como as guerras e suas consequências, as mudanças climáticas, a liberdade de expressão, a migração e a educação.

PRESENÇA IMPORTANTE

Tales Silveira

Em Brasília, na última sexta-feira, em almoço especial do Brasil Export, o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo, Celso Peel, o sócio da Sammarco Advogados, Marcelo Sammarco, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, o presidente da Associação Comercial de Santos, Mauro Sammarco, e o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas

Tales Silveira

Ainda sobre o prestigiado almoço, o diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e presidente do Conselho do Brasil Tech Export, Angelino Caputo, e o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Minfra, Mario Povia.

"YOUNG SHIP AGENT OR BROKER AWARD" É DO BRASIL

Divulgação

O agente marítimo santista, Nícolas Henrique Marques Esperança de Souza, é o vencedor da edição de 2022 do prêmio "Young Ship Agent or Broker Award", promovido pela Federação Mundial de Agentes Marítimos – Fonasba. A premiação tem o objetivo de incentivar os agentes marítimos a se dedicarem e desenvolverem pesquisas e estudos relacionados ao setor marítimo. A coluna Vitrine parabeniza o agente Nicolas pela iniciativa e dedicação para compor a sua monografia intitulada como "A Technical Analysis of the Key Element Behind Ship Operations: Husbandry Services, Under the Remote Centralisation Scope". Que orgulho.

BRASIL EXPORT

Acontecerá, em Brasília, nos dias 19 e 20 de outubro, o Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, com participação dos principais players dos setores de logística, transporte e infraestrutura portuária. Presencialmente, o evento será exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas pelo Brasil Export, mas todos podem assistir a todo conteúdo, em tempo real, pelas plataformas on-line do Brasil Export, de forma gratuita. **Cobertura especial da Vitrine na próxima semana sobre os bastidores e participantes do evento. Até lá.**

BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA