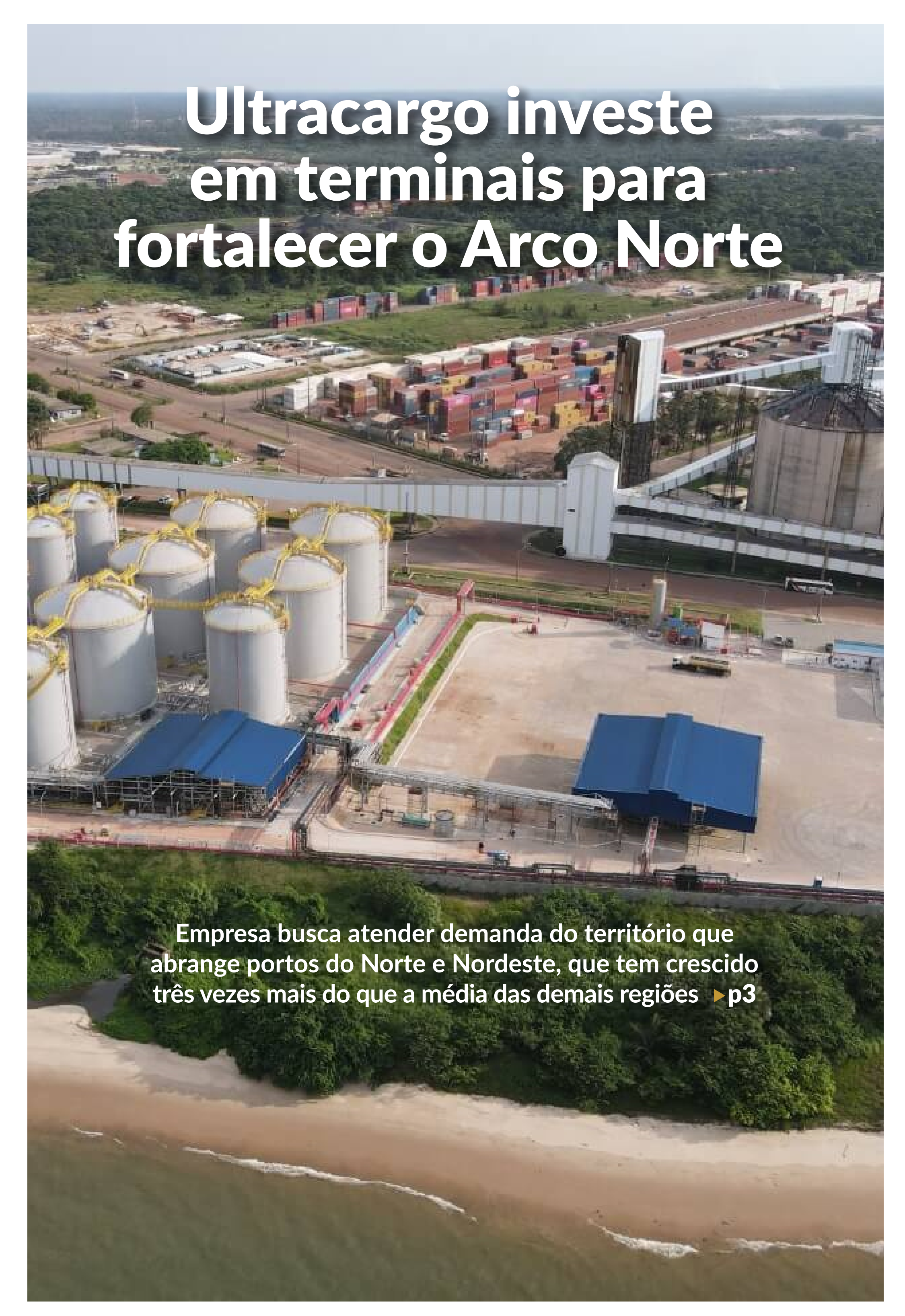
BE NEWS

QUINTA-FEIRA, 29 DE DEZEMBRO DE 2022 | ANO 1 | Nº 271 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

SUAPE Justiça nega recurso de empresa para atracar porta-aviões no porto ▸**p4**

CABEDELO Reforma de armazéns do complexo paraibano está 45% concluída ▸**p5**

SANTOS Tolerância para chegada de caminhões ao porto cairá para três horas ▸**p6**



Ultracargo investe em terminais para fortalecer o Arco Norte

Empresa busca atender demanda do território que abrange portos do Norte e Nordeste, que tem crescido três vezes mais do que a média das demais regiões ▸**p3**

EDITORIAL

O destino incerto do antigo São Paulo

A Justiça Federal negou o pedido da empresa turca SOK, que havia requerido a suspensão da proibição de atracação do casco do porta-aviões São Paulo, que foi da Marinha do Brasil, no Porto de Suape (PE). A decisão, divulgada ontem, dia 28, citou a presença de materiais tóxicos a bordo da embarcação. Com isso, o navio continuará sendo rebocado pela costa brasileira, situação essa que perdura desde outubro.

Em sua decisão, destaque de reportagem publicada na edição desta quinta-feira do **BE News**, o desembargador federal Leonardo Resende Martins, argumenta que é de competência das autoridades locais - no caso, o Porto de Suape - se opor à atracação de embarcações "diante de riscos ambientais e sanitários relevantes", uma vez que União, estados, Distrito Federal e municípios têm competência para "proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas". e cita que não foram incluídos no processo atos formais da Capitania dos Portos ou outra autoridade federal que permita a atracação forçada da embarcação no porto.

O desembargador ainda acrescentou as notas técnicas da Diretoria de Licenciamento Ambiental da Agência Estadual do Meio Ambiente de Pernambuco (CPRH) e da Diretoria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Complexo Industrial Portuário do Suape, que apontam a presença de materiais perigosos no navio, como amianto e mercúrio, que oferecem riscos de contaminação dos ambientes marinhos e estuários da costa de Pernambuco.

O casco do antigo porta-aviões está contaminado com amianto, substância tóxica e cancerígena, motivo pelo qual nenhum porto aceita recebê-lo. A suspeita é que exista ao menos 10 toneladas da substância, além de resíduos que podem ser radioativos. Mas a Marinha, em nota emitida em outubro, informou que a quantidade de amianto existente na embarcação não oferece riscos à saúde.

O fato é que, com o impasse formado, fica indefinido o destino do casco do São Paulo, que permanecerá fundeado ou navegando pela costa brasileira. E essa situação não pode perdurar, até pelo risco de, diante de uma tempestade ou da ocorrência de algum incidente, ele naufragar.

Cabe à empresa SOK definir uma solução definitiva a esse problema, em um processo que pode ser auxiliado pela Marinha do Brasil - que não tem mais responsabilidades sobre o casco, mas está inegavelmente envolvida nesse impasse. Uma resposta certeira e célere deve ser dada.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Divulgação/
Ultracargo

▲ CAPA
3 Ultracargo investe em terminais do Norte e Nordeste

HUB
3 Lula confirma Renan Filho no Ministério dos Transportes

REGIÃO NORDESTE
4 Justiça nega recurso de empresa para atracar porta-aviões em Suape

5 Reforma de armazéns do Porto de Cabedelo está 45% executada

REGIÃO SUDESTE
6 Tolerância para chegada de caminhões ao Porto de Santos cairá para 3 horas

PORTUGAL
6 Porto de Lisboa é alvo de ataque hacker no Natal

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
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 e
Vanessa Pimentel

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

Confirmados 1
O presidente nacional do MDB, o deputado federal reeleito Baleia Rossi (SP), confirmou ontem, dia 28, que o senador eleito por Alagoas, o ex-governador Renan Filho, e Jader Filho serão ministros no futuro governo do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Eles vão comandar as pastas dos Transportes e das Cidades, respectivamente. O partido ainda terá um terceiro ministério, o do Planejamento, que ficará com a senadora Simone Tebet (MS), não reeleita e indicada na cota do próprio Lula.

Confirmados 2
Os futuros ministros vêm de famílias políticas poderosas no Nordeste. Renan é filho do senador Renan Calheiros (MDB-AL), enquanto Jader é filho do senador Jader Barbalho (MDB-PA) e irmão do governador reeleito do Pará, Helder Barbalho. Os dois se reuniram ontem com Lula e a expectativa é que sejam anunciados hoje, quinta-feira, dia 29.

Confirmados 3
Com Renan Filho indo para a Esplanada dos Ministérios, sua vaga no Senado será ocupada pelo empresário Fernando Farias (MDB-AL).

Confirmados 4
O futuro ministro dos Transportes será o quinto governador que estava ou está em final de mandato no Nordeste a integrar o ministério de Lula. Ao seu lado, estão Rui Costa (PT-BA), que chefiará a Casa Civil; Camilo Santana (PT-CE), que irá para a Educação; Flávio Dino (PSB-MA), Justiça; e Wellington Dias (PT-PI), Desenvolvimento Social e Cidadania. E há ainda a governadora do Ceará, Izolda Cela (sem partido), escolhida como secretária-executiva da Educação, e a vice-governadora de Pernambuco, Luciana Santos (PC do B), que ficará à frente de Ciência e Tecnologia. O bloco nordestino ainda contará com Márcio Macêdo (PT-SE), anunciado para a Secretaria-geral da Presidência; José Múcio (sem partido), Defesa; e Margareth Menezes (sem partido), Cultura.

ESG na B3
A operadora portuária Santos Brasil anunciou ontem que irá integrar, no próximo ano, o Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) da B3, a bolsa de valores brasileira. O objetivo do ISE é ser um indicador do desempenho médio das cotações das ações de empresas comprometidas com a sustentabilidade, apoiando os investidores na tomada de decisão de investimento. É o primeiro índice voltado à sigla ESG na América Latina e o quarto maior do mundo.

Ultracargo investe em terminais do Norte e Nordeste

Empresa busca atender demanda do Arco Norte, que tem crescido três vezes mais do que a média das demais regiões

Divulgação/Ultracargo

No ano passado, a Ultracargo adquiriu um terminal localizado no Porto de Vila do Conde, no Pará, inaugurando sua presença no Norte brasileiro

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Ultracargo, empresa independente de armazenagem de granéis líquidos, tem feito investimentos em terminais nas regiões Norte e Nordeste para atender a uma demanda que, segundo a companhia, tem crescido três vezes mais do que a média das outras regiões do Brasil.

No ano passado, a empresa adquiriu um terminal localizado no Porto de Vila do Conde, no Pará, inaugurando sua presença no Norte brasileiro. O ativo é capaz de armazenar 110 mil metros cúbicos de granéis líquidos, com foco em combustíveis, e a capacidade já está totalmente contratada.

O local tem 17 tanques, além de um píer com dois berços de atracação e calado de 14 metros, o que permite a chegada de navios de grande porte e barcaças, e a realização simultânea de operações marítimas e rodoviárias.

Junto a outras iniciativas, o novo terminal faz parte do plano de expansão da companhia que fortalece o Arco Norte, território formado pelos portos de Santarém (PA), Santana (AP), Itaqui (MA), Ilhéus (BA), além de terminais como o de Vila do Conde (PA) e Ponta da Montanha (PA).

Divulgação/Ultracargo

No ano passado, a Ultracargo adquiriu um terminal localizado no Porto de Vila do Conde, no Pará, inaugurando sua presença no Norte brasileiro

No primeiro semestre deste ano, o Arco Norte foi responsável por 51% da movimentação da soja e de milho do país, um resultado inédito que, até então, era comumente registrado pelos portos da região sudeste. Os dados são da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Já no Porto do Itaqui, onde a Ultracargo também opera um terminal, a capacidade de armazenagem triplicou de 2018 em diante.

Com as expansões em andamento, a capacidade estática média da empresa aumentou 9% no terceiro trimestre de 2022, em relação ao mesmo período do ano passado.

Até 2026, a empresa prevê a conclusão das obras de instalação de mais um terminal no Porto do Itaqui, elevando a capacidade de armazenagem local em mais 79 mil m³, além dos atuais 155 mil m³.

"Investir na logística brasileira é necessário, mas não vem sem desafios. Neste período de expansão enfrentamos mudanças de cenário com pandemia, guerra na Ucrânia, oscilações de preços de combustíveis e inflação. O fato de termos uma carteira ampla de clientes e muitos contratos de médio a longo prazo permitiu que o nosso negócio não fosse afetado por essas oscilações", explicou Décio Amaral, presidente da Ultracargo.

O executivo também destacou a necessidade de implementar ferramentas de automação que trazem maior eficiência às operações, reduzem custos e aumentam a produtividade.

No Porto do Itaqui, onde a Ultracargo também opera um terminal, a capacidade de armazenagem triplicou de 2018 em diante

ARCO NORTE
Ano a ano as regiões Norte e Nordeste vêm crescendo em participação na movimentação portuária. Em relação ao volume de grãos, em 2010, apenas 23% da soja e milho eram movimentadas pelo arco, contra 77% das demais regiões, cenário bem diferente do atual.

Um dos motivos do bom desempenho é a localização geográfica dos portos do Arco Norte, que ficam a uma distância menor dos portos da Europa e da Ásia e têm recebido mais infraestrutura de transporte e instalação de terminais nos últimos anos.

REGIÃO NORDESTE

Justiça nega recurso de empresa para atracar porta-aviões em Suape

Motivo é a presença de materiais tóxicos no casco da antiga embarcação

Divulgação/Marinha do Brasil

O casco do antigo porta-aviões da Marinha está contaminado com amianto, substância tóxica e cancerígena, motivo pelo qual nenhum porto aceita recebê-lo

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Justiça Federal negou ontem (28) o pedido feito pela empresa turca SOK para reverter a proibição de atração no Porto de Suape (PE) do rebocador que carrega o casco do porta-aviões São Paulo, devido à presença de materiais tóxicos. A embarcação foi utilizada pela Marinha do Brasil no passado.

O rebocador está vagando pela costa pernambucana desde outubro e, com a decisão, segue impedido de aportar. O parecer foi assinado pelo desembargador federal Leonardo Resende Martins, que acatou os argumentos do Porto de Suape.

No texto, o magistrado diz que, de forma geral, é de competência das autoridades locais se opor à atracação de embarcações "diante de riscos ambientais e sanitários relevantes", já que a União, os estados, o Distrito Federal e municípios têm competência para "proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas".

O juiz revela ainda que não foram incluídos no processo atos formais da Capitania dos Portos ou outra autoridade federal que permita a atracação forçada da embarcação no porto.

Acrescentou também as notas técnicas da Diretoria de Licenciamento Ambiental da Agência Estadual do Meio Ambiente de Pernambuco (CPRH) e da Diretoria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Complexo Industrial Portuário do Suape, que apontam a presença de materiais perigosos no navio, como amianto e mercúrio, que oferecem riscos de contaminação dos ambientes marinhos e estuários da costa de Pernambuco.

"Mais uma vez, a falta de pronunciamento das autoridades federais faz prevalecer, ao menos nesta etapa preliminar, a linha argumentativa do Estado de Pernambuco e do Complexo Industrial Portuário do Suape", disse Resende Martins.

O REBOCADOR ESTÁ VAGANDO PELA COSTA PERNAMBUCANA DESDE OUTUBRO E, COM A DECISÃO DA JUSTIÇA, SEGUE IMPEDIDO DE ATRACAR NO PORTO DE SUAPE

Outro ponto destacado na decisão foi a falta de informações concretas sobre a quantidade de amianto presente no porta-aviões e a presença de materiais radioativos, como o cádmio.

O advogado Zilan Costa e Silva, porta-voz da empresa MSK Maritime Services & Trading, responsável pelo transporte da carga, e da SOK, dona da sucata, disse que recebeu a notícia da decisão com naturalidade.

"Assim que a analisarmos adotaremos as medidas adequadas, se necessárias", disse.

Mas, questionou que "se a questão é o amianto, todas as embarcações que o possuem não deviam estar na mesma condição que nós? E sem poder ir a nenhum outro lugar, sem poder atracar em Pernambuco ou qualquer outro porto. Até quando as autoridades brasileiras esperam que essa situação possa ser mantida?".

O CASO

O casco do antigo porta-aviões da Marinha está contaminado com amianto, substância tóxica e cancerígena, motivo pelo qual nenhum porto aceita recebê-lo. A suspeita é que exista ao menos 10 toneladas da substância, além de resíduos que podem ser radioativos.

Em nota emitida pela Marinha em outubro, o órgão afirmou que a quantidade de amianto existente hoje na sucata do porta-aviões não oferece riscos à saúde.

Explicou também que o casco foi vendido em processo de licitação ao estaleiro turco em abril de 2021, já que a empresa seria credenciada e certificada para realizar a reciclagem ambientalmente segura do material.

Mas, quando a sucata seguia viagem em direção à Turquia, foi impedida de passar pelo Estreito de Gibraltar após o Ministério de Meio Ambiente do país turco suspender o consentimento para a importação do bem ao ser alertado por organizações ambientais, como o Greenpeace, da existência de material tóxico na embarcação.

A partir dessa decisão, o Ibama suspendeu a autorização que havia sido emitida para a exportação e determinou o regresso do casco para o Brasil.

Quando a embarcação estava chegando ao Rio de Janeiro, a Marinha a proibiu de atracar no Estado e determinou que fosse feita uma vistoria no Porto de Suape. Porém, a estatal que administra o porto pernambucano recorreu à Justiça e disse que a Marinha não esclareceu qual o motivo de a vistoria não ser feita no estado fluminense.

Desde então, o navio não consegue autorização para atracar em nenhum porto e segue vagando pelo Oceano Atlântico.

REGIÃO NORDESTE

Reforma de armazéns do Porto de Cabedelo está 45% executada

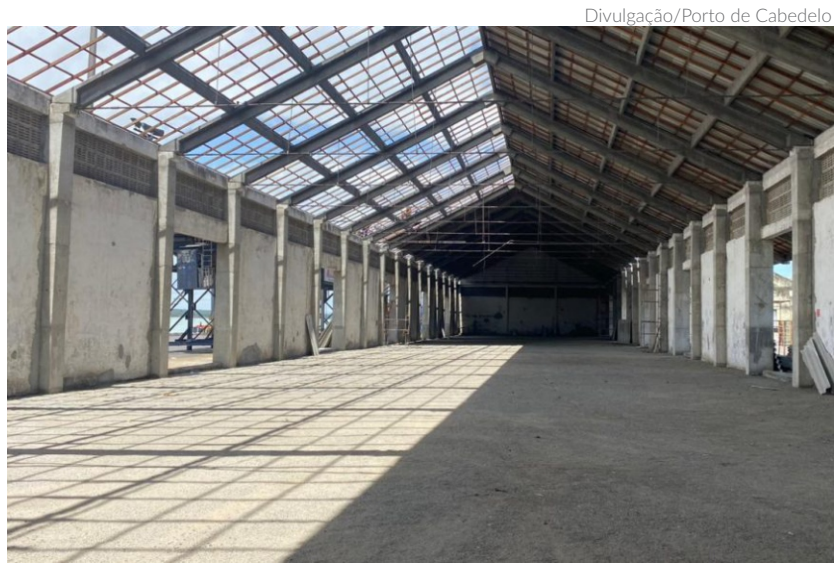
Estruturas recebem granéis sólidos como ilmenita, petcoke e bentonita

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A reforma que está sendo feita nos armazéns 01 e 07 do Porto de Cabedelo (PB) está 45% executada, segundo o setor de Engenharia do complexo. Os dois equipamentos são destinados para granéis sólidos como iemenita, petcoke e bentonita.

Os trabalhos fazem parte das obras de requalificação da área primária do porto paraibano e estavam previstas no Pacote de Investimentos anunciado no início deste ano, num valor total de R$ 350 milhões, dos quais R$ 3,5 milhões foram direcionados para melhorias nos armazéns.

Divulgação/Porto de Cabedelo



Os armazéns estão recebendo reforço estrutural, instalação do telhado, concretagem do piso, execução da parte elétrica e pintura

A requalificação é fruto das parcerias público-privadas (PPP) firmadas entre a Companhia Docas da Paraíba (CDP), que administra o complexo, e a arrendatária Nordeste Logística, que venceu o leilão de três áreas no porto em 2019.

Nicholas Ferreira, engenheiro do Porto de Cabedelo, explicou que no Armazém 07 todo o reforço estrutural já foi feito e agora ocorre a instalação do telhado. Em seguida, o local receberá serviços de concretagem do piso, execução da parte elétrica e, por fim, a pintura.

Já no Armazém 01, segundo Ferreira, 50% do reforço estrutural já foi feito e aconteceu em paralelo com a instalação do telhado. Assim como no Armazém 07, os próximos passos são concretagem do piso, parte elétrica e pintura.

Gilmara Temóteo, diretora-presidente da Companhia Docas da Paraíba, explicou que a expectativa é investir mais de R$ 24 milhões na requalificação da área primária.

"Parte desse montante já foi aplicado em algumas ações, como a nova subestação, rede elétrica e torres de iluminação; nova rede de drenagem e abastecimento hidráulico e a pavimentação de toda Área Primária", diz Gilmara.

Além dos dois armazéns em reforma, Cabedelo conta com mais três armazéns, área de silos e pátio de contêineres.

LEILÃO

O consórcio Nordeste, composto pelas empresas Raízen, Ipiranga e BR Distribuidora, arrematou três áreas do porto paraibano que foram a leilão em março de 2019 por R$ 54,5 milhões.

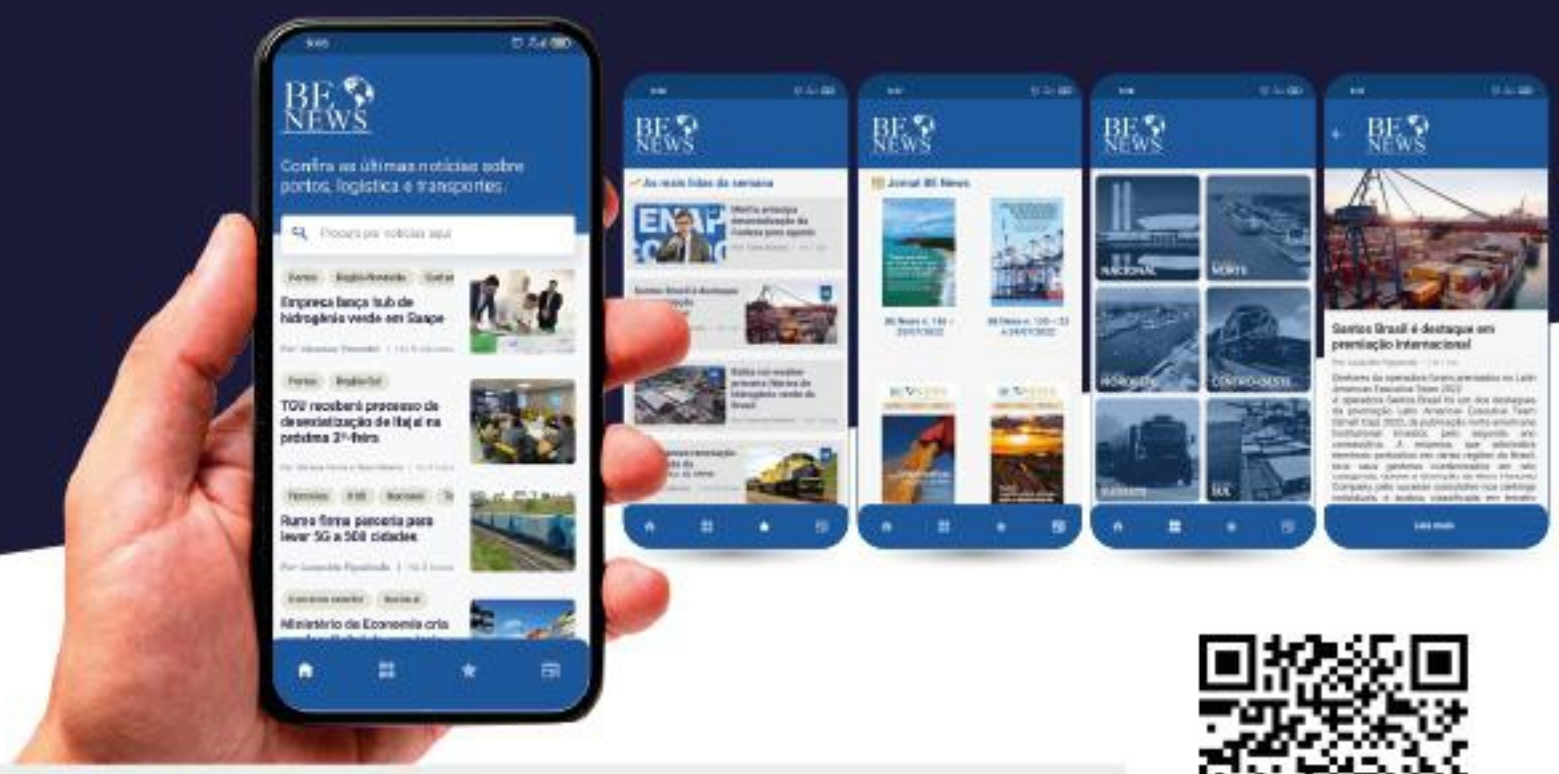
No total, o pagamento de outorgas gerou uma arrecadação de R$ 219,5 milhões ao governo brasileiro, conforme informado pelo Ministério da Infraestrutura.

Os terminais leiloados na Paraíba são classificados como "brownfield", ou seja, são empreendimentos que já funcionam mas necessitavam de melhorias operacionais e de infraestrutura, como as reformas que estão sendo feitas.

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

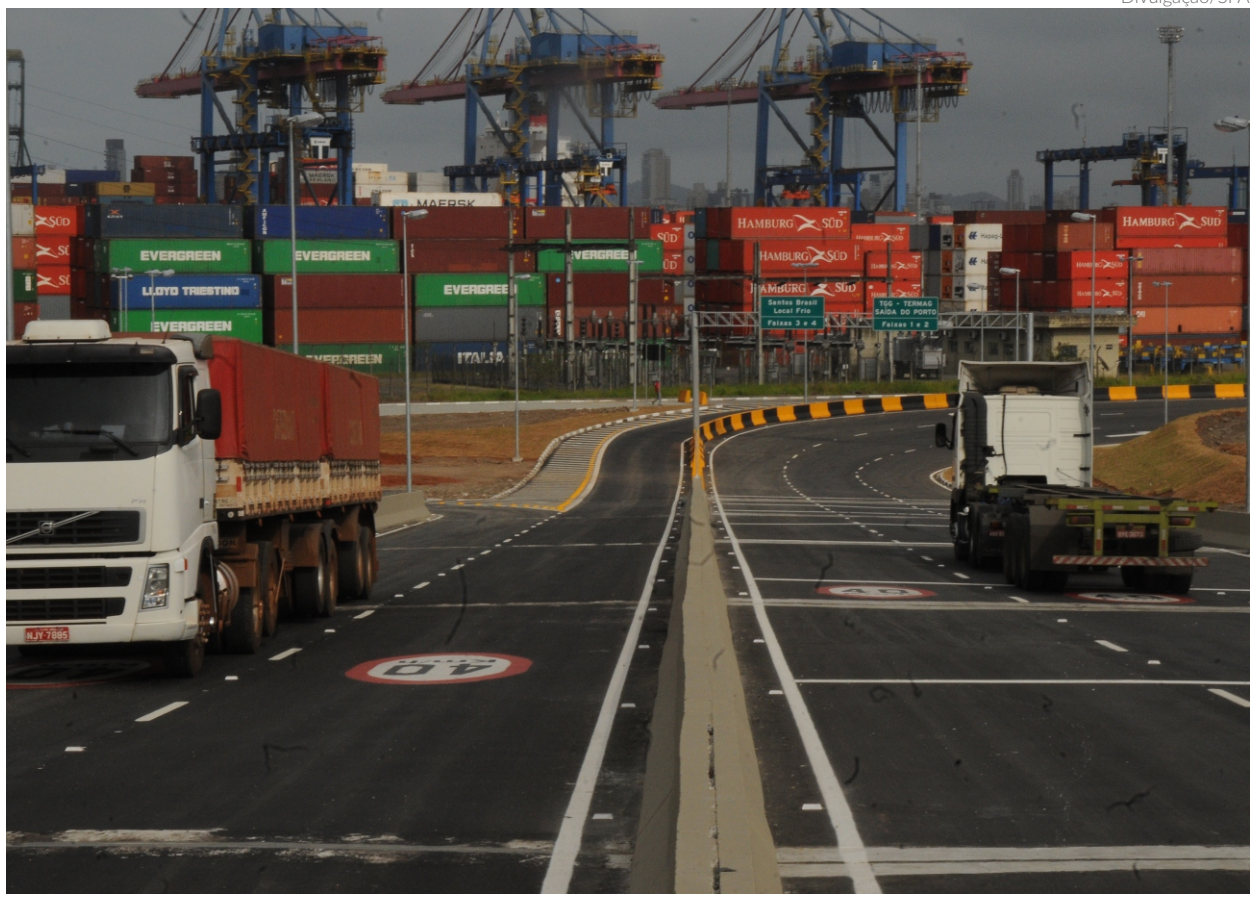
REGIÃO SUDESTE

Tolerância para chegada de caminhões ao Porto de Santos cairá para 3 horas

Norma que reduz prazo após a janela de agendamento vale para caminhões de contêineres e carga solta

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Divulgação/SPA



Sindisan diz que redução da tolerância desagrada transportadores de carga

"A PARTIR DE DOMINGO, QUANDO ENTRARÁ EM VIGOR A NOVA FASE, VAMOS ESTAR ATENTOS AOS RELATOS DAS EMPRESAS ASSOCIADAS E, CASO SURJAM PROBLEMAS, VAMOS RELATAR ÀS AUTORIDADES COMPETENTES PARA BUSCAR SOLUÇÕES"

ANDRÉ LUÍS NEIVA
presidente do Sindisan

Caminhões que transportam contêineres e carga solta passam a ter tolerância de três horas na chegada ao Porto de Santos (SP) a partir de 1º de janeiro. O prazo conta após a janela de agendamento (uma mais três = quatro horas). A medida faz parte de norma imposta pela Autoridade Portuária de Santos (SPA) que está em vigor desde 1º de outubro.

A SPA informou que esta alteração é a segunda fase prevista na Norma da Autoridade Portuária (NAP). Até então, os terminais portuários marcavam um horário no agendamento com a SPA e tinham limite de até cinco horas para receber veículos. A partir de 1º de outubro até dia 31 de dezembro, este limite caiu para quatro horas. A partir do dia 1º de janeiro até dia 1º de abril, será de três horas e, após este prazo, será de duas horas além do horário estipulado.

Para os caminhões de granéis vegetais sólidos não há alteração, pois as cargas chegam de distâncias que exigem dias de viagem. O ajuste do período agendado é feito com a parada obrigatória em pátios reguladores fora do porto, para evitar que os transportadores formem filas nas rodovias ou mesmo nas avenidas de acesso ao complexo portuário. Os caminhões ficam estacionados aguardando a chamada aos terminais. A janela para estas cargas continua sendo de seis horas.

Em novembro, o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, explicou que a nova portaria visa otimizar vagas de agendamento que não eram utilizadas. "Considerando que uma das maiores demandas dos transportadores é a falta de janelas para agendamento nos terminais, essa medida irá gerar grande impacto na logística do Porto", declarou à época.

Porém, o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Luís Neiva, disse que a norma desagrada os transportadores. "Desde que foi anunciada, esta medida da SPA causou descontentamento junto aos transportadores, já que o período total de janela mais tolerância anterior, que era de cinco horas, dava uma tranquilidade um pouco maior. Entre outros problemas, nossas dificuldades de acesso causam muitos atrasos e transtornos, que impossibilitam o cumprimento de prazos restritos", explicou.

Entretanto, Neiva afirmou ainda que o sindicato tem acompanhado a situação. "O Sindisan está acompanhando a situação de perto desde o início e teve a garantia, por parte dos terminais, de que haveria mais janelas disponíveis após a redução na tolerância. Temos participado de reuniões periódicas, coordenadas por membros da SPA, com o objetivo de avaliar cada nova alteração. A partir de domingo, quando entrará em vigor a nova fase, vamos estar atentos aos relatos das empresas associadas e, caso surjam problemas, vamos relatar às autoridades competentes para buscar soluções", concluiu.

Agendamento

O agendamento da chegada de cargas por via rodoviária foi implantado em 2014 pela então Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), hoje SPA, buscando solução para os congestionamentos que se formavam nas rodovias de acesso e entorno do porto, especialmente na chegada de safra.

PORTUGAL

Porto de Lisboa é alvo de ataque hacker no Natal

Ciberataque não comprometeu atividade operacional, informou a Autoridade Portuária

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Lisboa, em Portugal, foi alvo de um ataque hacker no último dia 25 de dezembro, informou em nota a APL, Autoridade Portuária que administra o complexo. O Centro Nacional de Cibersegurança e a Polícia Judiciária foram acionados e estão investigando o caso. Não houve impactos na atividade operacional do porto, afirmou a APL.

No comunicado, a empresa diz que todos os protocolos de segurança foram rapidamente ativados, assim como as medidas de resposta previstas para este tipo de ocorrência.

A administração do porto afirmou ainda que está trabalhando em parceria e "estreita articulação" com todas as entidades competentes, no sentido de garantir a segurança dos sistemas e respectivos dados.

O Porto de Lisboa é o principal terminal de transporte marítimo de Portugal. Está localizado entre o rio Tejo e o Oceano Atlântico, o que lhe possibilita receber navios de qualquer porte, como os transoceânicos ou de modalidades desportivas.

Em posicionamento estratégico, atende às cadeias logísticas do comércio internacional e também o setor turístico, com os cruzeiros.

Divulgação

Localizado entre o rio Tejo e o Oceano Atlântico, o Porto de Lisboa é o principal terminal de transporte marítimo de Portugal