

FONTE: NETMARINHA

Antaq aprova terminal da LLX em Itaguaí

Ter, 02 de Março de 2010 11:42



A LLX Sudeste, um dos terminais portuários da LLX Logística S.A., empresa do grupo EBX, de Eike Batista, conseguiu a autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para desenvolver seu projeto, que exigirá investimentos de US\$ 740 milhões para movimentar até 50 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. A diretoria da Antaq deu sinal verde para a LLX Sudeste construir e explorar um terminal portuário de uso privativo misto, dedicado à movimentação de minério de ferro próprio e de terceiros, na Ilha da Madeira, município de Itaguaí, na região metropolitana do Rio de Janeiro.

O projeto da LLX Sudeste prevê o início das operações no segundo semestre do próximo ano. O terminal vai começar a operar com capacidade de 50 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, mas existe a possibilidade de ampliar esse volume para 100 milhões de toneladas por ano em uma segunda etapa, o que irá exigir investimentos adicionais. Em agosto de 2009, a LLX já havia recebido a licença de instalação do porto do Sudeste, segundo informações da própria empresa.



Segundo apurou o Valor, a LLX apresentou à Antaq estudo de viabilidade técnica com projeções de volumes de movimentação no seu terminal. A proporção de carga própria prevista é de 64% e de carga de terceiros, os outros 36%. O terminal da LLX Sudeste será utilizado para escoar a produção de minério de ferro da MMX, a empresa de mineração do grupo EBX. A comprovação de carga própria, em caráter preponderante, é uma das exigências para a outorga de autorizações a terminais privados de uso misto, segundo o novo marco regulatório dos portos fixado pelo decreto nº 6620/08, que definiu as novas regras para investimentos privados no setor portuário brasileiro.

Segundo a agência reguladora, as cargas próprias declaradas pela LLX Sudeste justificam a implantação do terminal. Além do estudo de viabilidade, a empresa apresentou à Antaq previsões sobre o fluxo de caixa e sobre a taxa interna de retorno do empreendimento. Essa taxa ficaria em 17% considerando-se só a operação do terminal com cargas próprias. Quando se considera a movimentação de cargas próprias e de terceiros, a taxa interna de retorno sobe para 23%.

Procurada pela reportagem, a LLX não se manifestou. No processo na Antaq, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), autoridade portuária responsável pelo porto de Itaguá, prestou informações à agência sobre questionamentos relacionados a uma possível interferência do terminal da LLX nas outras operações do porto. Os canais de acesso ao porto de Itaguá poderão absorver, segundo a Companhia Docas, o aumento de tráfego marítimo representado pelo projeto da LLX Sudeste.

O presidente da Companhia Docas, Jorge Luiz de Mello, informou que estão previstos investimentos de cerca de R\$ 250 milhões nos canais do porto na segunda fase do Programa de Aceleração do Crescimento, o chamado PAC 2. Uma das intervenções esperadas é o alargamento e aprofundamento do canal que leva ao novo terminal da LLX, disse Mello. Também são previstas obras no canal principal de acesso ao porto.

A análise realizada pela Antaq buscou assegurar ainda que as obras do terminal da companhia de logística não venham a interferir na construção de um estaleiro e de uma base naval da Marinha a serem instalados em área

contígua ao porto organizado de Itaguaí. A Marinha comunicou à CDRJ, segundo consta do processo da Antaq, que os projetos de seu estaleiro e base naval estão "harmonizados" com o terminal da LLX. "Trabalhamos a seis mãos", disse o presidente da CDRJ. A Secretaria Especial de Portos (SEP) também se manifestou de forma favorável à construção e exploração do terminal da LLX Sudeste.

Com informações Valor Econômico

FONTE: PORTO GENTE

Transbordo demorado e Antaq

As autoridades do setor marítimo e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) precisam dotar de maior velocidade as operações de transbordo de cargas que serão utilizadas como apoio à exploração de petróleo e gás no Brasil. Com o aumento das operações offshore devido às recentes descobertas na camada pré-sal, tem sido cada vez mais comum a importação de mercadorias como tubos e materiais para perfuração. Em alguns casos, essas cargas têm ficado um longo período paradas nos portos em que chegam, aguardando a autorização da Antaq para serem transportadas até os navios e plataformas que farão essas operações.

Isso acontece porque os materiais recém chegados ao Brasil não terão como destino final um porto organizado, o que configuraria uma operação de cabotagem. Eles são destinados a navios fundeados em baías, locais que a Antaq não reconhece como portos. A preocupação dos importadores e dos trabalhadores é com a agilidade das operações. No Porto de Angra dos Reis, que tem localização estratégica para dar apoio às operações offshore no Rio de Janeiro, grande quantidade de tubos importados da Inglaterra ficou parada na última semana, prejudicando a todos os envolvidos.

Diante do crescimento esperado desse tipo de atividade no Brasil, é necessário que a agência reguladora elabore normas para garantir definitivamente a eficácia desse tipo de transbordo.

Assessor da SEP confirma implantação do Porto sem Papel em Vitória

Ter, 02 de Março de 2010

11:26

Vitória será o segundo porto a ter implantado o projeto Porto Sem Papel. A confirmação do cronograma, já publicado pelo PortoGente, é de Luis Claudio Santana Montenegro, assessor da Secretaria Especial de Portos (SEP) e que representa o órgão no Conselho de Autoridade Portuária no Espírito Santo (CAP). O primeiro a receber o projeto será o Porto de Santos (SP) provavelmente no dia 8 de abril próximo, segundo Montenegro. Depois de Vitória, será a vez do Porto do Rio de Janeiro.

"A estratégia de implantação passa por um momento de desenvolvimento do sistema. A ideia é de que em meados de março comecem a treinar os anuentes dos portos para conhecer e entender o sistema. Fiscais e operadores de ponta também serão treinados". Montenegro explica que se terá uma base, mas que não serão descartadas as realidades regionais.

O orçamento para o Porto sem Papel consta do no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC). Depois da implantação do projeto em Santos, a SEP irá avaliar os valores a serem aplicados nos demais portos. Contudo, Montenegro disse que existe a possibilidade de que as implantações sejam realizadas paralelamente. "Santos é o primeiro pela sua complexidade. Conforme o andamento em Santos vai para Vitória".

Rastreando cargas

O assessor da SEP adiantou que existe um anteprojeto denominado Carga Inteligente, que consiste no rastreamento das cargas para agilizar as liberações. Para sua implantação o Governo Federal, por meio da SEP, firmou parceria com a empresa Unisys Corporation, que fará o estudo de viabilidade. Para esse estudo, já estão disponíveis US\$ 600 mil.

"A ideia é analisar quais as alternativas tecnológicas existentes para rastrear a carga da origem ao porto ou do porto ao destino final atendendo a exigências dos norte-americanos". Os Estados Unidos querem saber quais os caminhos para as cargas numa ação preventiva de segurança contra possíveis movimentos terroristas. O projeto ainda está embrionário. "Tem que desenvolver sistemas, tecnologias, integrações com autoridades etc. O rastreamento é parte complementar do Porto sem Papel e o Porto de Vitória pode ser contemplado com esse projeto também".

Outro projeto em andamento para o Porto de Vitória é a organização do acesso ao complexo portuário sem perda de tempo. Segundo Montenegro, há estudos para a criação de uma organização de acesso ao porto que incluirá o sequenciamento de autorizações para acesso evitando congestionamentos. O projeto será conjunto entre prefeituras da Grande Vitória, Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e CAP. "Esse é um projeto importante e urgente". A fonte de recursos para sua implantação ainda não foi definida.

Com informações Portogente

• **Gazeta**

Landlord port

Texto atualizado em 02 de Março de 2010 - 02h12

Esta **Gazeta** é atualizada às **terças e sextas-feiras**

No século XIX, os portos foram monopólios privados no Brasil. Na metade do século XX, monopólios estatais (era Portobrás). E agora é o modelo "landlord port", onde público e privado convivem na administração e operação portuária. A explicação é do presidente da Companhia Docas de São Sebastião (SP), Frederico Bussinger, que entrou no [debate portuário](#) do **PortoGente**.

PPP

A "Parceria Público Privada" nos portos, como define Bussinger, é o principal referencial do modelo brasileiro estabelecido pela Lei 8.630, apesar da lei prever a possibilidade de terminais de uso privativo.

Padrão

No entanto, para portos organizados, Bussinger defende o

modelo PPP como o mais indicado. Isso porque no exercício das funções de autoridade-administradora há funções públicas que tanto é difícil ver como serem exercidas pelo privado.

Lotação

O presidente da Docas de São Sebastião está preocupado com a "recentralização" do processo decisório dos portos e com o aumento de atores no setor, que criam morosidade, complexidade, imprevisibilidade e zonas cinzentas.

Mapa portuário

O ministro dos Portos, Pedro Brito, no seu Twitter, avisa que o [Plano Nacional de Logística Portuária](#) (PNLP) prevê a expansão de 12 portos brasileiros e que será feita parceria entre Secretaria Especial de Portos (SEP), Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e Porto de Roterdã.

Sonho meu

O presidente do Sindicato dos Operários Portuários de Santos (Sintraport), Robson Apolinário, em [entrevista](#) ao **PortoGente** quer que os presidenciáveis assumam o compromisso de manter a SEP, ou transformá-la em Ministério dos Portos.

Ponte da carochinha

O projeto da ponte sobre o canal de acesso do Porto de Santos (SP), ligando as cidades de Santos e de Guarujá e anunciado pelo governador Serra, é apenas uma imagem virtual. Ainda tem muito tempo pela frente até que consigam elaborar um projeto moderno.

Mágoa

Os portuários de Itajaí (SC) estão extremamente descontentes com o andamento das obras de reconstrução do Porto que foi parcialmente destruído por fortes chuvas em novembro de 2008. As obras dos berços 01 e 02 só devem ser concluídas no meio deste ano, prejudicando as operações no porto.

Top de linha

O vice-prefeito de Paranaguá (PR), Fabiano Vicente Elias (PSDB), reconhece que o Porto de Santos deve ser tratado como um "capítulo à parte" na política portuária nacional, e não deve ser comparado à realidade dos demais complexos portuários. Até autonomia política o porto santista merece, segundo o vice-prefeito.

Tabelinha portuária

Os portos entraram definitivamente na pauta política do País. O senador Osmar Dias (PDT-PR) também quer dar o seu pitaco sobre o setor, e avalia: "porto público forte e competitivo, liderando investimentos em parceria com a iniciativa privada. Esse é o caminho".

Quem assume?

Enquanto a presidência da Companhia Docas do Pará (CDP) continua nas mãos de um interino; as especulações aumentam. O cargo teria entrado até numa suposta negociação eleitoral entre PT e o PMDB de Jader Barbalho.

Lobby

Ricardo de Rezende Ferraço, vice-governador do Espírito Santo, enviou [ofício](#) à SEP. Ele quer a inclusão do projeto do Porto de Águas Profundas na segunda edição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

CAP regional

O Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Espírito Santo agora [também tem presidente regional](#). É João Luiz Paste, engenheiro civil e secretário de Projetos Especiais da Prefeitura de Vitória. E assume querendo deixar os portos capixabas em pé de igualdade em competitividade e modernidade para não perder cargas.

Ah, bom

"Nós queremos melhorar a competitividade e tomaremos medidas para melhorar a situação do exportador". Do ministro da Fazenda, Guido Mantega.

Boca de siri

Corre em sigilo de Justiça, investigação contra suposto assédio moral e sexual que teriam sofrido ex-funcionários da siderúrgica Usiminas, pós-entrada do atual presidente Marco Antônio Castello Branco.

Fora do trilhos I

Expert em descarrilamento, a América Latina Logística (ALL) contabiliza mais um acidente com seus trens, no início desta semana. Desta vez foi em Santa Maria (RS), com composição carregada de trigo e milho para Rio Grande (RS).

Fora dos trilhos II

No sábado (27), no centro de Rio Preto (SP), foram três vagões com 80 toneladas de soja que descarrilaram ao seguir de Alto Taquari (MT) para o Porto de Santos.

Bolha assassina

Vem do Fundo Monetário Internacional (FMI) alerta para o perigo de uma "bolha especulativa", grande quantidade de dinheiro externo que entra na economia de um país. Indonésia e Brasil estariam dentro dessa bolha.

Fel

O cientista político Bolívar Lamounier não perde oportunidade para atacar a candidata do presidente Lula. Nesta segunda-feira (1º), esteve no Conselho Superior do Agronegócio (Consag), da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), e disse que Dilma Rousseff é adepta de políticas públicas "ultrapéssimas" e que caso eleita irá encarecer o desenvolvimento do País.

• Assessor da SEP confirma implantação do Porto sem Papel em Vitória

Texto atualizado em 02 de Março de 2010 s 03h08

Andréa Margon - de Vitória/ES
reportagem

Vitória será o segundo porto a ter implantado o projeto Porto Sem Papel. A confirmação do cronograma, já publicado pelo **PortoGente**, é de Luis Claudio Santana Montenegro, assessor da Secretaria Especial de Portos (SEP) e que representa o órgão no Conselho de Autoridade Portuária no Espírito Santo (CAP). O primeiro a receber o projeto será o Porto de Santos (SP) provavelmente no dia 8 de abril próximo, segundo Montenegro. Depois de Vitória, será a vez do Porto do Rio de Janeiro.

"A estratégia de implantação passa por um momento de desenvolvimento do sistema. A ideia é de que em meados de março comecem a treinar os anuentes dos portos para conhecer e entender o sistema. Fiscais e operadores de ponta também serão treinados". Montenegro explica que se terá uma base, mas que não serão descartadas as realidades regionais.

O orçamento para o Porto sem Papel consta do no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC). Depois da implantação do projeto em Santos, a SEP irá avaliar os valores a serem

aplicados nos demais portos. Contudo, Montenegro disse que existe a possibilidade de que as implantações sejam realizadas paralelamente. "Santos é o primeiro pela sua complexidade. Conforme o andamento em Santos vai para Vitória".

Rastreando cargas

O assessor da SEP adiantou que existe um anteprojeto denominado Carga Inteligente, que consiste no rastreamento das cargas para agilizar as liberações. Para sua implantação o Governo Federal, por meio da SEP, firmou parceria com a empresa Unisys Corporation, que fará o estudo de viabilidade. Para esse estudo, já estão disponíveis US\$ 600 mil.

"A idéia é analisar quais as alternativas tecnológicas existentes para rastrear a carga da origem ao porto ou do porto ao destino final atendendo a exigências dos norte-americanos". Os Estados Unidos querem saber quais os caminhos para as cargas numa ação preventiva de segurança contra possíveis movimentos terroristas. O projeto ainda está embrionário. "Tem que desenvolver sistemas, tecnologias, integrações com autoridades etc. O rastreamento é parte complementar do Porto sem Papel e o Porto de Vitória pode ser contemplado com esse projeto também".

Outro projeto em andamento para o Porto de Vitória é a organização do acesso ao complexo portuário sem perda de tempo. Segundo Montenegro, há estudos para a criação de uma organização de acesso ao porto que incluirá o sequenciamento de autorizações para acesso evitando congestionamentos. O projeto será conjunto entre prefeituras da Grande Vitória, Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e CAP. "Esse é um projeto importante e urgente". A fonte de recursos para sua implantação ainda não foi definida.