

CLIPPING  
**ASSCOM**

---

ESPECIAL

## Transporte por cabotagem tem alta no Porto do Rio de Janeiro

28/06/2022-06:41

O **Porto do Rio de Janeiro**, administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), movimentou 1,163 milhão de toneladas no transporte por cabotagem, no primeiro quadrimestre deste ano, o que representa 745 mil toneladas a mais que o volume registrado no mesmo período do ano passado. O percentual de crescimento é de 178,4% na comparação de 2022 x 2021. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgados recentemente.

O painel da agência reguladora aponta ainda que os contêineres tiveram destaque na movimentação do transporte por cabotagem no Porto do Rio de Janeiro. Essa tendência de alta na movimentação de contêiner, segundo a Autoridade Portuária, deve-se ao aumento do volume de transbordo de carga. Neste caso, o transbordo é a transferência da mercadoria que chega do exterior ao Porto do Rio de Janeiro, pela navegação de longo curso, e segue até o destino final, em outro porto brasileiro, por meio da navegação de cabotagem. Vale lembrar que a cabotagem refere-se à navegação entre portos marítimos do mesmo país, diferente da navegação de longo curso, que é realizada entre portos de países distintos.

O Estatístico Aquaviário da Antaq é uma ferramenta online de utilidade pública para consulta de dados atualizados do setor aquaviário, com informações sobre movimentação portuária, navegações de longo curso e cabotagem, atracções de navios, tarifas, indicadores e tempos operacionais de navios.



## ANTAQ participa de fiscalização conjunta no Amapá

Agência compôs a Operação Agatha Norte, que coibiu práticas ilícitas no estado. Foram vistoriadas embarcações e instalações portuárias

28/06/2022 10h13

Entre os dias 1º e 9 de junho, fiscais da ANTAQ participaram da edição 2022 da Operação Agatha Norte, que teve como objetivo coibir práticas ilícitas nos rios da região da capital amapaense, Santana e a fronteira do extremo norte. Foram vistoriadas oito embarcações e oito instalações portuárias. Não foram lavrados autos de infração e nem notificações.

Compuseram a operação, além da ANTAQ, a Polícia Federal, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), a Receita Federal, a Polícia Rodoviária Federal, o Ministério da Defesa, o Ministério da Justiça, entre outros órgãos. A Capitania dos Portos do Amapá coordenou os trabalhos.

Durante a operação, foram mobilizadas várias frentes de fiscalização, com embarcações, aviões, helicópteros, veículos e grande contingente de colaboradores, resultando na coibição de diversos ilícitos transfronteiriços. A ANTAQ participou da operação pelo quarto ano.

# CLIPPING ASSCOM

---

## MENU

28 de  
Junho

29 de  
Junho

29 de junho

**Valor**<sup>ECONÔMICO</sup>

# Flexibilização na China destrava negócios

Redução de medidas contra a covid-19 agiliza a logística, mas preço do frete não cai no curto prazo

Por Cristian Favaro, Daniela Braun e Raquel Brandão — De São Paulo

29/06/2022 05h01 · Atualizado há 3 horas

A decisão da China de flexibilizar as medidas de restrição sanitária para combater a covid-19 deve melhorar o fluxo de comércio com o Brasil, agilizando a logística e ajudando a repor estoques de empresas de bens de consumo.

Mas os preços do frete marítimo não devem cair no curto prazo.

Setores de calçados, eletroeletrônicos, tecnologia e trading companies especializadas em importações temperam o otimismo com cautela.

O preço do frete marítimo não deve cair no curto prazo pois o segundo semestre é de alta temporada, turbinada por encomendas para Black Friday e Natal. A tendência é de preços mais remuneradores para o transporte marítimo.

“O preço estava seguindo tendência de baixa antes do último lockdown [na China]. O mercado chegou a bater US\$ 6 mil [para um contêiner de 40 pés São Paulo-Xangai]. No pico da crise ele chegou a custar US\$ 15 mil. Agora voltou para US\$ 9 mil”, disse Luciano Sapata, vice-presidente e sócio da Sertrading. No curto prazo, acrescentou, a tendência é de alta. “A partir do ano que vem o preço voltará a se acomodar perto de US\$ 6 mil, nível que o mercado tem considerado hoje como saudável”.

---

O presidente da fabricante de eletrodomésticos Mondial, Giovanni Cardoso, disse que os preços do frete voltaram a subir este mês, após uma queda em maio, por conta de embarcações paradas no Norte da Europa, como reflexo da guerra na Ucrânia. “Reduzindo o volume de navios disponíveis no mercado, os preços aumentaram”.

Dependendo do destino da importação no Brasil, segundo Cardoso, o preço de um contêiner pode variar de US\$ 8,5 mil para o centro de distribuição da empresa, em Araquari (SC), onde um pedido chega em 30 dias, a uma faixa de US\$ 14 mil a US\$ 18 mil, para a fábrica em Manaus (AM), com prazo de entrega em 60 dias.

O preço do frete não deve cair, mas a flexibilização chinesa ajuda a repor estoques e vai ampliar os negócios da Sertrading. “Considerando a reabertura dos portos e a sazonalidade do segundo semestre, estimamos um aumento de 50% no volume de importação, quando comparado ao primeiro semestre deste ano”, disse Sapata.

Para o setor de calçados, a flexibilização das medidas do lockdown anunciadas ontem na China foi um “bom sinal”. Mas há o temor de aumento nos casos de covid-19 e da possibilidade de novas restrições na China, cenário que se soma ao preço ainda salgado do frete.

O gestor de mercado internacional da Assintecal (Associação Brasileira das Empresas de Componentes para Couro, Calçados e Artefatos), Luiz Ribas Júnior, diz que o mercado chinês é o principal destino dessa indústria, tendo movimentado US\$ 39,88 milhões de janeiro a maio. “As exportações para a China nem chegaram a cair. Mas, em comparação com outros mercados, cresceu muito menos. Cresceu 11% em cinco meses, mas mercados como Argentina cresceram cerca de 60%”, diz ele. Nas importações, que se concentram especialmente em produtos como resina para a fabricação de solados ou palmilhas, houve falta de insumos. “O impacto é positivo agora, por restabelecer rotas de alguns de produtos que só têm fornecedores chineses”, diz Ribas Júnior.

Falta de insumos não foi um problema para a fabricante de calçados Grendene, segundo seu diretor de relações investidores Alceu Albuquerque. Mas foi sentido um “atraso muito grande” para produtos chegarem ao Brasil. “Esses anúncios tendem a ajudar na melhoria do fluxo e nos atrasos”.

A maior expectativa da Grendene está na exportação ao mercado chinês. Ele diz que, no primeiro semestre, os lockdowns atrapalharam as operações da Grendene Global Brands (GGB, a joint-venture com a 3G Radar). “Um exemplo é que a GGB não conseguia nem abrir conta bancária na China porque os funcionários não saíam de casa. Tinha que movimentar calçados de um centro de distribuição para outro e não conseguia por causa das medidas de lockdown. Essas medidas nos tornam mais otimistas.”

Com vendas em ritmo lento, a Associação Nacional dos Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos e Eletrodomésticos (Eletros) diz que o anúncio de flexibilização na China chega em boa hora. Seu presidente executivo Jorge Nascimento observa que a decisão traz maior segurança em relação à cadeia de suprimentos. “Nos últimos meses, entretanto, os impactos já estavam sendo sentidos de forma mais amena pelo setor diante da atual conjuntura econômica que, infelizmente, tem nos projetado quedas sucessivas nas vendas”, observa ele. Ou seja, diante da redução nas vendas no mercado interno, as fabricantes não estão com tanta necessidade de reposição de estoques.

Agora, Nascimento está confiante de que deverá haver melhora nas vendas de linha branca (geladeira e fogão, por exemplo) e marrom (TV e aparelhos de som) no segundo semestre, quando tradicionalmente há aumento na demanda por esses produtos.

O impacto na cadeia de suprimentos deve ocorrer no médio prazo, diz o presidente da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee), Humberto Barbato. “Esperamos que haja maior disponibilidade de navios e aviões o que poderá, a médio prazo, se refletir nos preços, mas não de imediato”, disse.

O relaxamento das regras de quarentena na China traz alívio a empresas que vendem computadores e smartphones no Brasil e que concentram boa parte da importação de componentes do mercado chinês, mas não se reflete em queda de preços ao consumidor, dizem especialistas da consultoria IDC Brasil.

Em celulares, qualquer impacto da flexibilização chinesa será percebido para as vendas de Natal e no início de 2023, disse Reinaldo Sakis, gerente de pesquisas da IDC Brasil. “Os pedidos para a Black Friday, auge de vendas da categoria, já estão a caminho”, completou.

“Pode haver abundância de componentes tendo em vista a desaceleração na demanda da China e dos EUA, mas não há indicação de que frete ou componentes fiquem mais baratos”, diz Sakis. “O que a gente vê é uma tentativa da indústria não subir muito mais os preços para não espantar o consumidor”.

Apesar de certo alívio para a cadeia de abastecimento “a desconexão global das cadeias de suprimentos e o aperto financeiro diante do aumento da inflação e da taxa de juros são detratores mais impactantes para o mercado de PCs” disse Daniel Voltarelli, analista de mercado da IDC. O setor deve lidar com uma projeção de queda de, ao menos, 2,7% nas vendas de computadores ao varejo, este ano. A estratégia é compensar o resultado com a alta de 9,7% projetada na demanda das empresas.

# Modelo de desestatização do Porto de Santos atenderá "antigas demandas" da sociedade local, diz Povia

Secretário nacional debateu futuro do cais santista em evento em São Paulo

Divulgação



**BRUNO MERLIN**  
Especialmente para jornal DE News

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, disse nesta terça-feira (28) que a modelagem da desestatização do Porto de Santos contemplará antigas demandas da comunidade da Baixada Santista. Essas demandas estão atreladas à melhoria da mobilidade urbana, revitalização do Centro santista e melhoria da qualidade de vida na região. Ele participou de evento organizado pela Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário da OAB, em São Paulo, e apontou que o modelo desenvolvido pela equipe ministerial tem um olhar “para além da eficiência das operações e da desburocratização, afinal, é uma obrigação nossa colocar o Porto em harmonia

com a Cidade”.

Entre as contrapartidas que o futuro concessionário do porto santista deverá oferecer à sociedade estão obras na perimetral, revitalização de armazéns portuários e aperfeiçoamento na urbanização da Ponta da Praia, entre outros itens determinados no modelo que será levado a leilão, caso o planejamento não sofra atrasos, em novembro deste ano.

A desestatização do Porto de Santos, o principal complexo portuário da América Latina, é um dos mais cobçados projetos em andamento do Ministério da Infraestrutura. A transferência da gestão para um concessionário privado, apesar de bem aceita pela comunidade portuária, ainda desperta dúvidas e desconfiânças. Na última semana, o prefeito de Santos disse, em reunião com a Antaq, não ser contra a desestatização, mas

“  
PARA ALÉM  
DA EFICIÊNCIA DAS  
OPERAÇÕES E DA  
DESBUROCRATIZAÇÃO  
AFINAL, É UMA  
OBRIGAÇÃO NOSSA  
COLOCAR O PORTO  
EM HARMONIA  
COM A CIDADE”

**MARIO POVIA**  
secretário nacional  
de Portos e  
Transportes Aquaviários

pediu garantias de preservação de empregos e da participação do município nos processos decisórios.

Os portos, reforçou Povia, não podem ser corpos estranhos dentro da sociedade. “O Porto não precisa ter buracos, não precisa ser sujo ou ter poeira. Isso está mudando. Essa é uma visão antiga de que o Porto é lugar mal frequentado e mal cuidado. Isso ficou para trás e se ainda há algum resquício haverá de ficar para trás”. As atuais políticas públicas, destacou o secretário nacional, exigem que a gestão dos portos seja eficiente, direcionada por boas práticas e, nesse sentido, proporcionar um convívio harmônico com a sociedade em geral.

Povia ainda celebrou que as discussões no ambiente portuário não mais sejam sobre “filas de caminhões ou emissões de poluentes”. “O sarrafo subiu. O que discutíamos antes

não era menos importante, mas hoje os debates são mais nobres. Isso só é possível porque superamos algumas etapas importantes”.

O diretor-presidente da Santos Port Authority, Fernando Biral, também participou do evento e ressaltou que, em sua visão, a Autoridade Portuária privada pode exercer de forma muito satisfatória as suas responsabilidades e levar adiante em conjunto com as municipalidades um projeto de desenvolvimento do Porto e das cidades no entorno.

“Sabemos que não será fácil realizar esse processo. Nem sempre as necessidades do País e do concessionário serão o cenário dos sonhos para a municipalidade. Temos o desafio de gerar valor ao Porto e, com tecnologia, transformar as cidades portuárias em ambientes de excelência por meio dos smart ports”.

28 de junho



## Projetos para setor aquaviário são tema de reunião entre EPL e ANTAQ

28 de junho de 2022

Os diretores da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) se reuniram na tarde desta terça-feira (28) para um alinhamento sobre os projetos em desenvolvimento para o setor aquaviário.

A EPL é a maior estruturadora de projetos para arrendamentos portuários do país. Os estudos realizados pela empresa já resultaram em 37 leilões que geraram investimentos para o setor, sendo 32 só no governo do Presidente Jair Bolsonaro. A estatal também desenvolve estudos para a desestatização do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, e para a concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá e Antonina, no Paraná.

Durante o encontro, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, destacou que a parceria da agência com a EPL tem sido fundamental para o desenvolvimento do setor aquaviário.

“Os arrendamentos portuários aumentaram a eficiência dos portos que registram novos recordes de movimentação. Os estudos da EPL têm participação direta nesses resultados positivos”.

O diretor-presidente da EPL, Mateus Szwarcwing, afirmou durante a reunião que o Governo Federal tem o objetivo de continuar a expansão do transporte aquaviário e que a empresa pode contribuir com novos estudos para atender as necessidades da agência e do Ministério da Infraestrutura.

**portosenavios**

## Shell e CMA CGM assinam acordos sobre GNL e descarbonização

28 Junho 2022

A Shell e a CMA CGM assinaram acordos para trabalhar em conjunto na aceleração da descarbonização do setor marítimo. Isso inclui um contrato de

fornecimento de gás natural liquefeito de vários anos que fornecerá GNL aos navios de 13 mil TEUs da CMA CGM no Porto de Cingapura, a partir do segundo semestre de 2023.

A operação simultânea de abastecimento de GNL será realizada pela FueLNG, uma joint venture entre uma unidade da Shell em Cingapura e a Keppel Offshore & Marine Ltd utilizando o "FueLNG Bellina", que já está em operação, e um navio de abastecimento de GNL de 18 mil m<sup>3</sup> que entrará em serviço em 2023, aumentando a confiabilidade de suas operações de abastecimento de GNL.

Tahir Faruqi, gerente geral e chefe de Downstream LNG da Shell, disse: “A CMA CGM continua a ver o potencial do GNL como combustível marítimo, por isso é um passo extremamente positivo estender nossos compromissos de fornecimento nesta área. Ao usar o GNL como combustível marítimo, a indústria imediatamente se coloca em um caminho da descarbonização. O GNL é um combustível em transição e oferece um caminho confiável para o biometano liquefeito e o e-metano liquefeito de combustível à base de hidrogênio; ambos tendo o potencial de ser líquido zero”.

**portosenavios**

## **Agronegócio garante recorde de movimentação do Porto de Santos até maio**

28 Junho 2022

*Milho, complexo soja, celulose e fertilizantes puxam resultado*

A movimentação de cargas no Porto de Santos nos cinco primeiros meses do ano refletiu o bom desempenho do agronegócio brasileiro e conferiu ao período a sua melhor marca: 66,5 milhões de toneladas, alta de 5,5% na comparação anual.

As exportações cresceram 5,7%, somando 48,3 milhões de toneladas, e as importações avançaram 4,9%, atingindo 18,3 milhões de toneladas.

O desempenho foi puxado pelos embarques de milho, apresentando crescimento de 134%, para 1,5 milhão de toneladas, seguidos pelo complexo soja (grãos e farelos) com 21,8 milhões de toneladas, alta de 10% na comparação anual. A celulose voltou a se destacar e registrou crescimento de 63,6%, somando 3,3 milhões de toneladas.

“O desempenho das cargas do agronegócio reflete os investimentos sobretudo em terminais especializados que o Porto fez nos últimos anos para escoar com maior eficiência e produtividade as safras. Da mesma forma, o Porto se prepara para

ampliar e modernizar a estrutura para fertilizantes e contêineres com os novos terminais dedicados [STS 53 e STS 10] que irão a leilão”, afirma o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral.

Foram destaque, também, os embarques de carnes, com aumento de 49,3% (para 986,2 mil toneladas), e de óleo diesel e gasóleo, com alta de 35,7%, para 982,5 mil toneladas. No sentido inverso, as descargas de fertilizantes tiveram crescimento de 24,2%, totalizando 3,4 milhões de toneladas.

A movimentação de contêineres nos dois fluxos superou os 2,0 milhões de TEU (unidade padrão de um contêiner de 20 pés), ficando 0,4% acima do verificado nos cinco primeiros meses de 2021 - a melhor marca da história do Porto para janeiro-maio.

O movimento acumulado de granéis sólidos chegou a 34,1 milhões de toneladas, alta de 6,6% sobre o mesmo período de 2021. O volume de granéis líquidos também apresentou crescimento e somou 7,6 milhões de toneladas, alta de 5,4%. Ambos registraram suas melhores marcas para o período.

O fluxo de embarcações totalizou 2.093 navios, 3,0% acima do mesmo período do ano passado.

Maio - O movimento de cargas no mês de maio atingiu 14,1 milhões de toneladas, alta de 0,2% sobre o quinto mês de 2021, caracterizando-se como a melhor marca para esse mês. As descargas cresceram 1,4% (para 3,6 milhões de toneladas), enquanto os embarques caíram 0,3% (para 10,5 milhões de toneladas).

Balança Comercial – A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira foi de 29,4% em maio. Cerca de 32,6% das transações comerciais nacionais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos em 2022 tiveram a China como país parceiro. São Paulo se mantém como o estado com maior participação nas transações comerciais com o exterior por meio do Porto de Santos (51,7%).

**portosenavios**

## **Wilson Sons lidera setor de apoio portuário para projetos de geração de energia eólica**

28 Junho 2022

Com o aumento da participação da geração eólica na matriz elétrica brasileira, as operações voltadas para projetos desse segmento seguem em destaque na Wilson Sons. A companhia é líder no apoio portuário a navios que transportam cargas de

projeto, realizando cerca de 300 manobras por ano, no qual estão inseridas as operações com embarcações que transportam equipamentos para os parques de geração de energia eólica no Brasil.

A complexidade do transporte das turbinas e hélices é mais intensa nos trechos terrestres, mas também está presente na logística marítima. Neste caso, o transporte desses equipamentos é feito por meio de navios específicos para a movimentação de grandes maquinários (carga de projeto), denominados “General Cargo Ship”, que demandam rebocadores eficientes e potentes para garantir a segurança da operação, por conta das dimensões físicas e do alto valor dos equipamentos.

De acordo com dados da ABEEólica (Associação Brasileira de Energia Eólica) referentes a março deste ano, 80% dos parques brasileiros estão localizados no Nordeste, região que tem um dos melhores ventos do mundo para produção eólica. O ranking de estados com maior número de aerogeradores no país é liderado pelo Rio Grande do Norte (2.722), seguido por Bahia (2.456) e Ceará (1.121). Acompanhando esta demanda, os portos com maior atuação da Wilson Sons no segmento estão localizados na região Nordeste, com destaque para Pecém (CE), Fortaleza (CE) e Salvador (BA), terminais relevantes para o transporte dessas cargas.

Atualmente, a produção eólica é responsável por 11,8% da matriz elétrica brasileira, atrás apenas da geração hidrelétrica, que representa 56,4%. O Brasil, que em 2012 ocupava o 15º lugar no ranking mundial de capacidade instalada de energia eólica, já avançou para a 7ª colocação, em 2020.

Com a perspectiva da instalação de parques offshore, o crescimento deve ser ainda maior no futuro. Para atender a este mercado, a Wilson Sons espera aplicar a grande expertise que possui no apoio ao setor de Óleo e Gás (O&G) offshore para se manter líder no segmento de eólicas.

“Entendemos que os projetos de eólica offshore terão uma logística parecida com o atendimento ao setor de Óleo e Gás offshore. A Wilson Sons já tem grande experiência no apoio ao setor de O&G, como o suporte às FPSOs (sigla em inglês para Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Transferência) e às sondas de operação para os projetos offshore atuais. Acreditamos que essas experiências, aliadas à qualidade e à segurança dos nossos serviços, são fatores primordiais para que, no futuro, também possamos apoiar projetos de eólica offshore”, explica Elísio Dourado, diretor comercial da divisão de Rebocadores da Wilson Sons.

Para Elísio, alguns diferenciais da companhia serão determinantes para isso, como a expertise dos seus colaboradores, sua moderna estrutura e seus altos investimentos em segurança, já que se tratam de operações complexas.

Hoje, quando há uma operação de O&G, a equipe operacional participa das reuniões com os clientes desde o início para garantir o melhor planejamento da manobra e todas as operações contam com a coordenação e rastreamento da Central de Operações de Rebocadores (COR) da Wilson Sons que, por meio de sua rede própria de antenas AIS, monitora em tempo real as embarcações, mantendo constante contato com todos os comandantes que atuam nos rebocadores da nossa frota e com os demais envolvidos nas operações - clientes, autoridades portuárias e marítimas, praticagem - quando necessário.

Além disso, a segurança é considerada um dos pilares fundamentais do Grupo Wilson Sons e, não à toa, a unidade de negócios de Rebocadores da Wilson Sons possui o status de classe mundial em segurança, com base em padrões definidos pela Du Pont, consultoria referência no setor.

Para atender a esses projetos, a Companhia vem se preparando. Hoje, possui a frota mais potente da costa brasileira -- mais de 90% dos rebocadores possuem propulsão azimutal (ASD) e cinco são escort tugs -- qualidade necessária para a movimentação de grandes estruturas. Recentemente, entrou em operação o novo rebocador da Companhia, WS Centaurus, com mais de 91 toneladas de tração estática (bollard pull), se tornando o rebocador mais potente a operar no Brasil. Com projeto Damen RSD 2513, o WS Centaurus conta com novo design de casco que permite uma redução estimada de até 14% nas emissões de gases de efeito estufa, em função de uma hidrodinâmica mais eficiente. A embarcação é a primeira da série de seis escort tugs que estão sendo construídos no estaleiro da Wilson Sons, no Guarujá (SP), e que estarão adequados ao padrão IMO TIER III, que promove a redução das emissões de óxidos de nitrogênio em mais de 75%.

**portosenavios**

## **Tribunal Marítimo comemora 25 anos do REB e o primeiro registro com base na lei nº 14.301/22**

28 Junho 2022

O Registro Especial Brasileiro (REB) completa em 27 de junho 25 anos do primeiro Registro no Tribunal Marítimo. A data é duplamente memorável, pois marca também o primeiro REB de uma embarcação autorizada a operar na cabotagem com base no novo dispositivo da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022.

A novidade é, que com a alteração, pôde ser incluída no REB a embarcação “Bow Atlantic”, afretada a casco nu pela empresa Flumar Transportes de Químicos e gases Ltda., sem a necessidade de comprovação de tonelagem, na navegação de cabotagem. Pela nova lei, a cada ano aumenta-se em uma unidade

o direito a esse benefício, nos primeiros quatro anos, Após isso, não haverá limite de embarcações.

Com a promulgação da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que instituiu o programa “BR do Mar” e que também alterou a Lei nº 9.432/1997, foi criada a Empresa Brasileira de Investimento da Navegação (EBIN) e a possibilidade de empresas brasileiras de navegação (EBN), de forma gradual, solicitarem o REB de embarcação estrangeira afretada a casco nu, com suspensão provisória de bandeira, na navegação de cabotagem, sem a necessidade de ter tonelagem disponível, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação.

O limite de afretamento autorizado de que trata a lei será ampliado da seguinte forma: após o primeiro ano, para duas embarcações; após o segundo ano, para três; após o terceiro ano, para quatro; e após 48 meses de vigência da lei não haverá limitação. A regulamentação da lei 14.301/22 poderá trazer ainda mais inovações para a navegação em nossas águas jurisdicionais.

O REB foi instituído pela Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, e regulamentado pelo Decreto nº 2.256, de 17 de junho do mesmo ano. À época, o registro pioneiro foi da embarcação “Independente”, armada pela empresa Aliança Navegação e Logística Ltda. Até hoje, o REB beneficia várias EBN com incentivos fiscais, propiciando mais facilidade na construção, reparo e reformas das embarcações.

O presidente do Tribunal Marítimo, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, destaca que, desde sua criação até o mês de junho do corrente ano, já foram registradas no REB mais de 3,4 mil embarcações, sendo que 220 são estrangeiras e 94 dessas estão em plena operação. "Sopram ventos favoráveis para a navegação no Brasil", afirma o presidente.

**portosenavios**

## **Brasil teria que investir R\$ 8 tri para atingir topo da competitividade em infraestrutura**

28 Junho 2022

Para atingir o topo do ranking de competitividade em infraestrutura, o Brasil teria que fazer investimentos da ordem de R\$ 942 bilhões em saneamento, R\$ 1,447 trilhão em telecomunicações, R\$ 2,34 trilhão em eletricidade e R\$ 4,1 trilhão em logística. Os dados são da Infra2038 e foram compilados por um relatório da Kroll.

No último relatório de competitividade global do Banco Mundial, de 2019-2020, o Brasil apareceu na 78ª posição, no ranking de infraestrutura. A premissa estabelecida pela Infra2038 para o cálculo dos aportes necessários seria levar o país ao top 20 da lista até 2038.

Especificamente no segmento de logística, o país aparece na 56ª posição, no ranking de competitividade do Banco Mundial, de um total de 160 países, atrás do México (51ª), Chile (34ª) e África do Sul (33ª). A avaliação utiliza dados de 2018.

Os dados da instituição global ainda apontam que, na comparação com outros países dos BRICS, o Brasil é o que menos investiu em infraestrutura proporcionalmente ao PIB. Entre 2000 e 2013, a taxa de aportes no país foi de 2% do PIB, enquanto a África do Sul e a Rússia investiram 4%, a Índia, 5%, e a China, 9%.

## **portosenavios**

### **Custos de transporte marítimo subiram quase 60% desde o início da guerra na Ucrânia**

28 Junho 2022

O efeito dominó da guerra iniciada pela Rússia contra a Ucrânia já está sendo sentido em diversas áreas da economia, e um dos setores mais afetados é o de transporte marítimo. Por conta do conflito, o setor perdeu acesso a grande parte do Mar Negro, além de ter envios diminuídos por conta dos embargos contra a Rússia e perdido a possibilidade de escoar a produção agrícola da Ucrânia.

O cenário fez com que os custos do transporte marítimo aumentassem em quase 60% entre fevereiro e maio deste ano, segundo relatório da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), braço da ONU. Os motivos são diversos, como a interrupção de redes de logística regional e das operações portuárias na Ucrânia, a destruição de infraestruturas importantes, restrições comerciais, aumento dos custos de seguros e preços mais altos dos combustíveis.

Segundo a UNCTAD, muitos países tiveram que procurar fornecedores de petróleo, gás e grãos em locais mais distantes, aumentando o tempo e os custos do traslado.

A agência também disse que a guerra na Ucrânia é um fator importante para explicar a alta, mas que não é o único, e citou a pandemia de covid-19, portos congestionados e a necessidade de realizar transição energética como outros fatores que influenciaram na alta dos transportes via mar.

“No entanto, é claro que as interrupções e a maior demanda por tonelada-milha causada pela guerra na Ucrânia contribuem fortemente para o aumento dos custos de envio”, disse a UNCTAD.

### **Alimentos caros**

Os problemas no setor de transportes marítimos vão fazer com que o custo da comida em todo mundo suba quase 4% - metade dessa alta é resultado dos altos custos de transportes.

A entidade também reforçou a importância que Rússia e a Ucrânia têm para as cadeias de alimentos globais. Juntos, os países representam 53% de toda produção mundial de semente de girassol, 27% de toda a produção global de trigo, e são responsáveis pelo fornecimento de ao menos metade do trigo usado em 36 países.

Os números dão a dimensão da importância dos países para as cadeias globais de alimentos, mas apontam para um mercado a ser explorado. Entre os países que podem se aproveitar deste vácuo é o Brasil.

Segundo a UNCTAD, o Brasil deve aumentar em 37% suas exportações de trigo e grãos em 2022. Já o Reino Unido e a União Europeia devem expandir suas exportações em 8% durante o mesmo ano.

A médio prazo, Austrália, Brasil e Estados Unidos podem assumir o fornecimento de alimentos para o norte da África e o Oriente Médio.

**portosenavios**

## **Ministro dos Emirados Árabes confirma que país está perto de limite da produção de petróleo**

28 Junho 2022

O ministro da Energia dos Emirados Árabes Unidos, Mohamed Al-Mazrouei, confirmou nesta terça-feira, 28, que o país está em níveis próximos de sua capacidade máxima de produção de petróleo. Em um tweet, o ministro respondeu informações veiculadas ao longo do dia, especialmente após câmeras da Reuters TV divulgarem o presidente da França, Emmanuel Macron, afirmando ao homólogo americano, Joe Biden, que as nações do Golfo Pérsico estavam próximas de seus limites de oferta.

"À luz dos recentes relatos da mídia, gostaria de esclarecer que os Emirados Árabes Unidos estão produzindo perto de nossa capacidade máxima de produção", afirmou Al-Mazrouei. Segundo ele, a oferta atual vem com base na atual linha de produção da Organização dos Países Exportadores de Petróleo e

aliados (Opep+), com a qual os Emirados Árabes Unidos estão comprometidos até o final do acordo".

Neste contexto, a Reuters publicou que a França quer que o Irã e a Venezuela, atingidos por sanções, retornem aos mercados de petróleo para aliviar o aperto russo no fornecimento de energia que elevou os preços, segundo uma autoridade da presidência francesa. Os desdobramentos ocorreram no âmbito do G7, que vem ocorrendo na Alemanha.

**ISTOE**  
**Dinheiro**

## **ANTT atualiza piso do frete rodoviário; reajuste médio vai de 7,06% a 8,99%**

28/06/22 - 11h06

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou nova tabela com preços mínimos de frete rodoviário atualizados, com reajuste médio de 7,06% a 8,99%. Os efeitos variam conforme o tipo de carga, número de eixos, distância do deslocamento e tipo de operação. A atualização dos valores foi publicada em edição extra do *Diário Oficial da União (DOU)* na noite da última sexta-feira (24).

Segundo a ANTT, o reajuste foi feito após ser constatada variação superior a 5% no preço do óleo diesel praticado na bomba dos postos de varejo no mercado nacional em relação aos valores de referência utilizados na tabela do frete anterior. A ANTT deliberou sobre a atualização após a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) divulgar preço médio do diesel S10 na última semana, de R\$ 7,678 por litro, o que significa alta de 13,73% ante o preço médio do combustível considerado na planilha de cálculos da tabela anterior da ANTT, de R\$ 6,751 por litro. Os valores do óleo diesel S10 praticados nos postos de combustíveis do País são divulgados pela ANP em levantamentos semanais.

Pela legislação, a ANTT tem de reajustar a tabela do frete a cada seis meses ou quando a variação do preço do diesel for igual ou superior a 5% – quando é acionado o mecanismo de gatilho. O último reajuste da tabela pelo mecanismo do gatilho havia sido feito em 19 de março. A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas foi instituída em 2018 pelo governo Michel Temer, após greve nacional dos caminhoneiros que paralisou o abastecimento do País.

O reajuste da tabela do frete era demandando pelos caminhoneiros, após aumentos sucessivos no preço dos combustíveis pela Petrobras. A categoria alega que a cotação aplicada no cálculo do piso estava defasada. Isso ocorre porque a atualização da tabela do frete não é feita de forma imediata, porque o reajuste da Petrobras refere-se ao preço do combustível nas refinarias, enquanto o valor adotado como referência na tabela do frete é a média dos preços praticados nas bombas dos postos de combustíveis, auferido em levantamento semanal feito pela ANP, e não os anunciados pela petroleira.

Os novos valores mínimos do frete rodoviário conforme tipo de carga podem ser consultados em <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-210-de-24-de-junho-de-2022-410357009>



## Paulo Guedes vê recessão no exterior, mas diz que Brasil terá 'longo ciclo de crescimento'

**Ministro da Economia diz que 'realmente haverá recessão lá fora, na América, Europa', mas destaca investimentos no Brasil e prevê crescimento de quase 2% neste ano**

28 de junho de 2022 | 17h13

O ministro da **Economia, Paulo Guedes**, afirmou nesta terça-feira, 28, que o ambiente econômico externo ainda vai piorar, diferentemente do cenário brasileiro, que, segundo ele, está no início de um "longo ciclo de crescimento". O otimismo do ministro, demonstrado durante a palestra de abertura do **Painel Telebrasil 2022 Summit**, foi justificado por ele próprio ao citar privatizações e concessões. "Estamos falando de um trilhão de investimentos em dez anos."

Guedes disse que a **inflação** e o índice de **desemprego** devem começar a cair, enquanto o crescimento deve chegar a quase 2% neste ano. "É verdade que vai desacelerar, mas não (entrar em) recessão. Em vez de crescer 3%, vamos crescer 1,7%, 2% ao ano."

Na última quinta, 23, o **Banco Central revisou a projeção para o PIB de 2022 de alta de 1% para 1,7%**. E, na sexta, 24, o IBGE divulgou que o a prévia da inflação, o **IPCA-15, voltou a acelerar em junho, quando atingiu 0,69%**.

Para ele, não há sinais de que a **guerra na Ucrânia** vai refluir. "O Brasil reagiu fulminantemente, e vamos continuar reagindo. E vai haver realmente haver recessão lá fora, na América, Europa", continuou Guedes, citando que os americanos ficaram entre 20 e 30 anos sem aumento de salários na indústria, e que os países agora enfrentam o "fim do trabalho barato do outro lado do

mundo". "Mesmo antes disso (da guerra) bons economistas já sabiam que o mundo estava no fim de longo ciclo de globalização", disse.

O ministro aproveitou para falar sobre o **aumento do valor do Auxílio Brasil, de R\$ 400 para R\$ 600**. "Se a guerra escala, nós lançamos uma camada de proteção para camadas mais vulneráveis. O Congresso deve lançar uma camada adicional de R\$ 200 no valor do **Auxílio Brasil**", disse.



## **Instalação de terminal de fertilizantes levará à fuga de operadoras de cruzeiros**

**A Antaq defende que as obras ocorram de forma simultânea, especialmente quando não tiveram navios atracados. Porém, os impactos poderão trazer prejuízos ao setor turístico**

8 DE JUNHO DE 2022

A proposta levantada durante a audiência pública do STS-53 – que prevê a instalação de um terminal de fertilizantes na região de Outeirinhos vizinho ao terminal da Concais – com obras simultâneas à movimentação de passageiros, pode levar à desistência de armadores e diminuição de escalas de cruzeiros no cais santista nos próximos anos.

Durante a audiência, técnicos da Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários informaram que as obras deverão ocorrer de forma simultânea.

Dessa forma, eles garantem que elas não atrapalhariam o embarque e desembarque de passageiros no período de movimentação de navios.

Em média, a temporada de passageiros dura cerca de 6 meses – ou aproximadamente 200 dias, ficando os atracadouros praticamente vazios nos demais meses.

Por sua vez, a autoridade portuária quer aumentar a produtividade do cais santista, especialmente com o processo de desestatização.

Com quase 88 mil metros quadrados (equivalente a dez campos de futebol oficiais), o terminal STS 53 se destinará à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, de

acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ).

Assim, a previsão é de investimentos de aproximadamente R\$ 659 milhões.

A consulta pública sobre o arrendamento do terminal se encerra nesta quinta (30).

Dessa forma, o Governo Federal pretende fazer o leilão até o final deste ano.

No entanto, se isso ocorrer, há o sério risco de armadores de transatlânticos começarem a deixar o porto de Santos para escalas futuras a medida que as obras do novo terminal avancem.

### **Alerta**

O alerta é do educador, jornalista e empresário, co-fundador da Deck 4 e do Projeto Social Jovens Tripulantes, Fabrício Brito.

“Não dá para ter as duas coisas juntas”, alerta Brito, com experiência de ter atuado dentro e fora das embarcações por 22 anos.

“Tive contato com diretores e presidente de armadoras de navios e sei que se ocorrerem empecilhos e problemas será bem possível que as empresas deixem de incluir o Porto de Santos para fazer escalas por aqui, procurando outros portos, por exemplo, como do Rio de Janeiro”, salienta.

Por sua vez, Brito ressalta que é real a possibilidade da diminuição e transferência de escalas no cais santista, caso a vontade da Antaq prossiga.

“Não podemos perder isso”, salienta.

Brito participou do **Jornal Enfoque – Manhã de Notícias** de hoje (28).

Além disso, o órgão federal promete a construção de um novo terminal na área do Valongo, ainda sem detalhes de como e quando isso ocorrerá.

No entanto, a prefeitura de Santos se coloca contra à iniciativa federal (veja detalhes [aqui](#)).

Pelo menos, 450 mil passageiros deverão passar pelo terminal santista somente na próxima temporada.

Por sua vez, a expectativa é que isso ocorra com riscos menores de contágio em razão da pandemia, ao contrário do que ocorrera na anterior.

### **Jovens Tripulantes**

Durante o programa, Brito também falou sobre o trabalho social desenvolvido no projeto social Jovens Tripulantes, nascido com a proposta de encaminhar jovens em situação de vulnerabilidade social para trabalhar em cruzeiros marítimos.

Atualmente, os brasileiros se destacam em três setores dentro das embarcações: cozinha/restaurante, bar e governança.

Por sua vez, os salários iniciais chegam a U\$ 1 mil (R\$ 5,2 mil) mensais.

Dessa forma, como alimentação e hospedagem são gratuitos, os gastos pessoais são mínimos, permitindo que muitos consigam fazer seu 'pé de meia'.

Ao todo, 18 mil jovens interessados em trabalhar em cruzeiros já passaram pelos cursos oferecidos pela Deck 4.

Neste sentido, um dos destaques é a parceria com o Instituto Neymar, em Praia Grande, que destina 100 vagas para jovens do município, graças ao apoio do grupo Peralta, dono do Litoral Plaza.

Assim o grupo intermediou a mesma oferta de vagas em Mauá, onde funciona outro shopping da mesma rede empresarial, e voltado para jovens de áreas de periféricas do Grande ABC.

Uma nova etapa do projeto, com 300 vagas, ocorrerá no próximo mês, cujas informações podem ser obtidas, em breve, neste [link](#)

## **Riscos**

Na semana passada, após encontro com o diretor da Antaq, Eduardo Nery, o prefeito de Santos, **Rogério Santos**, manifestou sua preocupação em relação à possibilidade da implantação do terminal de fertilizantes em uma área próxima às residências, além dos impactos na movimentação dos navios de passageiros.

Ainda que haja a promessa do novo terminal no Valongo.

Para Santos, o futuro terminal de fertilizantes só poderia funcionar com a entrega do novo terminal de passageiros.

Já o terminal de produtos químicos ocupará área atual mantida pela empresa Marimex – onde hoje encontra-se um terminal de contêineres.

E ainda: outra área vizinha ao de passageiros da Concais, hoje operada pelo grupo Bandeirantes/Deicmar.

Além disso, o local receberá a periferia ferroviária, permitindo a ampliação da capacidade de movimentação deste tipo de modal no cais santista.

Por sua vez, na sessão da Câmara desta terça (28), o vereador Francisco Nogueira (PT) defendeu que a prefeitura pressione a Antaq para que o terminal de fertilizantes não seja instalado no local residencial.

E mesmo que haja a garantia da mudança do terminal de passageiros para o Valongo.

Assim, Nogueira lembrou as tragédias ocorridas em Beirute (Líbano), com mais de 200 mortes e milhares de feridos, e recentemente na Jordânia, com 10 mortos.

### **Antaq**

Em nota, o Ministério da Infraestrutura – a qual a Antaq responde – garante que todas as demandas de outros setores serão ouvidas.

“Todas as modelagens elaboradas pelo Ministério da Infraestrutura nos mais de 50 leilões realizados nos últimos anos levam em consideração as manifestações de diversos órgãos.

Prioritário para o Ministério da Infraestrutura, o projeto levará em consideração todas as contribuições recebidas durante as audiências e consulta públicas.

Assim, a proposta visa transformar o Porto de Santos no maior ancoradouro do Hemisfério Sul.

Por sua vez, a projeção de investimentos supera R\$ 16 bilhões e de geração de empregos, 60 mil postos de trabalho.

A desestatização também vai aumentar a competitividade e resultará na duplicação da capacidade do porto.

A análise das contribuições sobre a desestatização da Autoridade Portuária e a concessão do Porto de Santos está em análise, bem como a avaliação dos impactos na modelagem acerca das contribuições.

Ressaltamos que, após a análise das contribuições de toda a sociedade, haverá a formatação do projeto e, na sequência, envio ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Assim, conforme informado pelo Ministério da Infraestrutura em diversas oportunidades e reiterado nas duas audiências públicas, o projeto de desestatização do Porto de Santos não impacta o trabalhador portuário avulso registrado no Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). A previsão do órgão e sua exclusividade são definidas em lei e não há qualquer iniciativa do Ministério para propor alteração no modelo”, assegurou.

## CORREIO DO POVO

# Movimentação nos portos gaúchos caiu 78,76% nos primeiros cinco meses de 2022

**Apesar do recuo causado pela quebra na safra de soja, trigo, milho, fertilizantes e madeira tiveram desempenho positivo**

28/06/2022 | 11:36

A Portos RS divulgou nesta semana resultado das movimentações de grãos e insumos agrícolas nos terminais marítimos gaúchos entre janeiro e maio de 2022, o qual atingiu as 14,93 milhões de toneladas, 3,79% menor que em 2020 e 78,79% a menos que em 2021 (em razão da quebra de safra). O trigo é o grão que lidera estas movimentações, chegando a 2,47 milhões de toneladas nos primeiros cinco meses do ano, um aumento de 266,83% em relação ao ano passado.

Depois do trigo, o maior movimento foi o do milho, com 518,13 mil toneladas, 88,53% a mais; o de cloreto de potássio, com 554 mil , 44,26% a mais; e os cavacos de madeira, com 631,9 mil toneladas, 40,45% superior ao mesmo período de 2021. Outras movimentações, como soja em grão, farelo de soja, arroz, fosfatos, madeira, celulose e demais produtos, somaram 11,271 milhões de toneladas.

O destino das exportações é liderado pela China (20.57%), seguido por Arábia Saudita (6.37%), Marrocos (5.91%), Indonésia (5.78%), Vietnã (5.60%) e Portugal (4.92%). Já as importações são vindas da Argentina (13.92%), China (8.41%), Estados Unidos (6.78%), Rússia (6.23%), Marrocos (5.00%) e Peru (4.92%).



## Portos 4.0: Suape investe em tecnologia IP para controle de acesso e segurança

**Assim, as autoridades portuárias enfrentavam uma demanda complexa**

28 JUN 2022

Um dos terminais marítimos mais movimentados da América Latina, o Porto de Suape movimenta mais de 23,6 milhões de toneladas de carga anualmente. À medida que o volume de carga dos centros de operações de mais de 100 empresas

nacionais e internacionais aumentava, as filas de caminhões necessários para movimentá-las se tornavam um problema. O desafio logístico exigiu o investimento em tecnologia capaz de regular rigorosamente o fluxo de tráfego de uma área de estacionamento de espera até o portão de entrada do complexo portuário e em terminais individuais.

Assim, as autoridades portuárias enfrentavam uma demanda complexa: fortalecer a segurança e melhorar o controle de acesso aos terminais. A solução encontrada integra câmeras de vídeo IP da fabricante sueca Axis Communications e um conjunto de software de gerenciamento da Pegasus Technology que proporcionam imagens para identificar os veículos e os motoristas e assim determinar a quais terminais estão associados e quando estão programados para entrar. O resultado foi a queda significativa das infrações, irregularidades e até do comportamento agressivo de alguns profissionais que se frustravam com a espera.

Muito além de uma questão de agilidade, volume de caminhões esperando em longas filas para carregar e descarregar remessas, que se estendiam por quilômetros e causavam um tempo de espera que poderia se estender por dias, estava sobrecarregando a capacidade do porto de cumprir os regulamentos marítimos internacionais que regem a segurança do setor, como o Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code).

### **Gestão de logística portuária na prática**

No dia a dia, o controle automatizado começa quando um caminhão entra na área de parada designada fora dos portões do porto. Na chegada, uma câmera Axis captura a imagem da licença e o leitor de placas da Pegasus, recurso de análise de vídeo incorporado na câmera, traduz os pixels em dados acionáveis. Com isso, o software utilizado para agendar os horários de entrada de cada motorista, restringem o acesso ao porto até o horário determinado pelo caminhoneiro e integram as informações com os sistemas de logística de outras empresas de terminais.

Quando o sistema combina uma placa de licença com uma atribuição de entrada cronometrada, ele exibe o relatório de liberação em painéis de LED ao longo da estrada. À medida que os motoristas saem da área de preparação, verificam a tela e se não veem o indicativo de liberação são instruídos a entrar na pista de retorno e aguardar sua vez. Já na portaria principal, outro posto de controle com câmeras adicionais captura placas de veículos e analisa se o caminhão em questão chegou no horário de entrada programado. Em caso afirmativo, o sistema abre automaticamente o portão.

Como medida adicional de segurança e proteção, a equipe de operações supervisiona o processo a partir do Centro de Controle de Acesso do Porto de Suape. “Quando há algum problema, um operador pode corrigir uma leitura

errada da licença, conceder ou negar o acesso a um veículo que chegou sem o devido agendamento ou autorização, ou acionar manualmente o portão para que ele possa retornar, mas com nosso novo sistema integrado, esses incidentes não acontecem com frequência”, diz Amaro Monteiro, desenvolvedor e integrador da Pegasus Technology.

### **Superando a resistência à inovação**

A implantação do sistema não foi tarefa fácil. No entanto, o maior desafio não foi técnico, mas sim a resistência humana à mudança. “Durante anos, os caminhoneiros iam e vinham no seu próprio horário, mas agora teriam que obedecer a regras rígidas para ter acesso ao porto”, compartilha Monteiro. No entanto, esta é uma mudança de cultura necessária para garantir que o porto mantivesse a conformidade com as regulamentações marítimas internacionais para segurança e proteção portuária.

A mudança foi ainda mais complicada pelo fato de estar ocorrendo durante o auge da pandemia de COVID-19. Contudo, mais uma vez a tecnologia mostrou seu valor e provou o retorno sobre o investimento uma vez que o Porto de Suape conseguiu usar as câmeras Axis e a análise de vídeo para reforçar o distanciamento social e minimizar o contato físico entre os motoristas no pátio de preparação e a equipe operacional do complexo portuário, algo que sequer poderia estar previsto no projeto inicial, mas que fez a diferença na operação.

### **Tecnologia de ponta envolvida**

As câmeras escolhidas para a tarefa foram os modelos da AXIS P14 Series por conta da captura de placas de alta confiabilidade, dia e noite, e a integração total com a plataforma de análise Pegasus PlateView, que usa tecnologia de aprendizado profundo para reconhecer padrões de placas brasileiras e do Mercosul. “Com a Axis, podemos obter uma alta taxa de sucesso mesmo com o tráfego de alto volume e movimento rápido do porto – seja em plena luz do dia ou na calada da noite”, explica Monteiro.

Atualmente, as câmeras registram cerca de 15.000 placas por dia, muitas das quais estão sujas ou danificadas. Apesar dos desafios, os equipamentos tiveram um bom desempenho e raramente requerem intervenção humana. Outra vantagem é que com o sistema, empresas de terminal e equipes de preparação conseguem monitorar a atividade e acessar relatórios detalhados de status 24 horas por dia, 7 dias por semana, respaldando decisões do cotidiano agitado do setor portuário.

“As câmeras Axis e o software Pegasus nos ajudaram a melhorar a segurança ao registrar automaticamente todos os veículos que acessam a área principal do nosso porto. Hoje possuímos um cadastro organizado de todos os veículos que acessam a área primária do porto. Podemos integrar as operações entre o pátio de

espera e as empresas de terminal dentro do complexo de Suape, o que ajuda a minimizar o congestionamento e agilizar as operações”, afirma o coordenador executivo de tecnologia da informação do Porto de Suape, Pablo Teixeira

Enquanto os estudos ainda estão em andamento para determinar o retorno do investimento, a administração do Porto de Suape está satisfeita com o maior controle proporcionado pelo novo sistema integrado. Desde que entrou em operação, houve queda significativa nos acidentes, incidentes de violência e outros problemas dentro do complexo que está caminhando para se tornar um Porto 4.0.



## **Wilson Sons lidera setor de apoio portuário para projetos de geração de energia eólica**

**Com a perspectiva da instalação de parques offshore**  
28 JUN 2022

Com o aumento da participação da geração eólica na matriz elétrica brasileira, as operações voltadas para projetos desse segmento seguem em destaque na Wilson Sons. A companhia é líder no apoio portuário a navios que transportam cargas de projeto, realizando cerca de 300 manobras por ano, no qual estão inseridas as operações com embarcações que transportam equipamentos para os parques de geração de energia eólica no Brasil.

A complexidade do transporte das turbinas e hélices é mais intensa nos trechos terrestres, mas também está presente na logística marítima. Neste caso, o transporte desses equipamento é feito por meio de navios específicos para a movimentação de grandes maquinários (carga de projeto), denominados "General Cargo Ship", que demandam rebocadores eficientes e potentes para garantir a segurança da operação, por conta das dimensões físicas e do alto valor dos equipamentos.

De acordo com dados da ABEEólica (Associação Brasileira de Energia Eólica) referentes a março deste ano, 80% dos parques brasileiros estão localizados no Nordeste, região que tem um dos melhores ventos do mundo para produção eólica. O ranking de estados com maior número de aerogeradores no país é liderado pelo Rio Grande do Norte (2.722), seguido por Bahia (2.456) e Ceará (1.121). Acompanhando esta demanda, os portos com maior atuação da Wilson

Sons no segmento estão localizados na região Nordeste, com destaque para Pecém (CE), Fortaleza (CE) e Salvador (BA), terminais relevantes para o transporte dessas cargas.

Atualmente, a produção eólica é responsável por 11,8% da matriz elétrica brasileira, atrás apenas da geração hidrelétrica, que representa 56,4%. O Brasil, que em 2012 ocupava o 15º lugar no ranking mundial de capacidade instalada de energia eólica, já avançou para a 7ª colocação, em 2020.

Com a perspectiva da instalação de parques offshore, o crescimento deve ser ainda maior no futuro. Para atender a este mercado, a Wilson Sons espera aplicar a grande expertise que possui no apoio ao setor de Óleo e Gás (O&G) offshore para se manter líder no segmento de eólicas.

"Entendemos que os projetos de eólica offshore terão uma logística parecida com o atendimento ao setor de Óleo e Gás offshore. A Wilson Sons já tem grande experiência no apoio ao setor de O&G, como o suporte às FPSOs (sigla em inglês para Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Transferência) e às sondas de operação para os projetos offshore atuais. Acreditamos que essas experiências, aliadas à qualidade e à segurança dos nossos serviços, são fatores primordiais para que, no futuro, também possamos apoiar projetos de eólica offshore", explica Elísio Dourado, diretor comercial da divisão de Rebocadores da Wilson Sons.

Para Elísio, alguns diferenciais da companhia serão determinantes para isso, como a expertise dos seus colaboradores, sua moderna estrutura e seus altos investimentos em segurança, já que se tratam de operações complexas.

Hoje, quando há uma operação de O&G, a equipe operacional participa das reuniões com os clientes desde o início para garantir o melhor planejamento da manobra e todas as operações contam com a coordenação e rastreamento da Central de Operações de Rebocadores (COR) da Wilson Sons que, por meio de sua rede própria de antenas AIS, monitora em tempo real as embarcações, mantendo constante contato com todos os comandantes que atuam nos rebocadores da nossa frota e com os demais envolvidos nas operações - clientes, autoridades portuárias e marítimas, praticagem - quando necessário.

Além disso, a segurança é considerada um dos pilares fundamentais do Grupo Wilson Sons e, não à toa, a unidade de negócios de Rebocadores da Wilson Sons possui o status de classe mundial em segurança, com base em padrões definidos pela Du Pont, consultoria referência no setor.

Para atender a esses projetos, a Companhia vem se preparando. Hoje, possui a frota mais potente da costa brasileira – mais de 90% dos rebocadores possuem propulsão azimutal (ASD) e cinco são escort tugs – qualidade necessária para a movimentação de grandes estruturas. Recentemente, entrou em operação o novo

rebocador da Companhia, WS Centaurus, com mais de 91 toneladas de tração estática (bollard pull), se tornando o rebocador mais potente a operar no Brasil. Com projeto Damen RSD 2513, o WS Centaurus conta com novo design de casco que permite uma redução estimada de até 14% nas emissões de gases de efeito estufa, em função de uma hidrodinâmica mais eficiente. A embarcação é a primeira da série de seis escort tugs que estão sendo construídos no estaleiro da Wilson Sons, no Guarujá (SP), e que estarão adequados ao padrão IMO TIER III, que promove a redução das emissões de óxidos de nitrogênio em mais de 75%.

## **Sobre a Wilson Sons**

A Wilson Sons é o maior operador integrado de logística portuária e marítima do mercado brasileiro, com mais de 180 anos de experiência. A companhia tem abrangência nacional e oferece soluções completas para mais de 5 mil clientes, incluindo armadores, importadores e exportadores, indústria de óleo e gás, projetos de energia renovável, setor do agronegócio, além de outros participantes em diversos segmentos da economia.



# **RIO GRANDE DO SUL É O ESTADO COM MAIOR POTENCIAL HIDROGRÁFICO DO BRASIL, DESTACA DTA**

28 DE JUNHO DE 2022

O potencial hidrográfico da Região Sul do Brasil, que, surpreendentemente, conta com a maior superfície de água do País, foi enfatizado, na tarde desta quinta-feira, pelo presidente da DTA Engenharia, João Acácio Gomes de Oliveira Neto, durante evento realizado na Associação Comercial, Industrial e de Serviços (ACI) de Novo Hamburgo. Em formato híbrido, o encontro teve como tema “Como desenvolver o Rio Grande”. O destaque ficou para o Porto de Arroio do Sal, cujo projeto de engenharia e licenciamentos ambientais estão sendo feitos pela DTA. A previsão é de que o complexo receba o seu primeiro navio entre dezembro de 2023 e janeiro de 2024.

“O Rio Grande do Sul já foi o estado das hidrovias. Saíamos de Porto Alegre e podíamos ir de barco até Torres. Hoje está tudo assoreado e entupido e isso merece uma reflexão para que possamos transformar o modal rodoviário, que ainda representa 88% da movimentação de cargas, em transporte hidroviário, ainda mais num estado com esse potencial. Ele conta com as três maiores bacias hidrográficas, do Rio Uruguai, do Guaíba e da região do litoral”, destacou Oliveira Neto.

Atualmente, a região Sul dispõe de apenas um porto, o de Rio Grande, enquanto Santa Catarina conta com seis: Laguna, Imbituba, Navegantes, Itajaí, São Francisco do Sul e Itapoá. “São 15 milhões de toneladas perdidas por ano, isso sem contar as empresas que estão indo embora, pois a logística hoje é muito cara. Um caminhão com motor de 300 cavalos é capaz de levar um contêiner, ao mesmo tempo em que uma barcaça carrega 100 contêineres. São 100 vezes menos poluentes. Além disso, hidrovia não tem desmatamento, não mata gente na estrada etc.”, destacou o presidente da DTA.

O Porto de Arroio do Sal terá investimentos de R\$ 6 bilhões, sendo R\$ 1,3 bilhão em infraestrutura. O complexo terá capacidade de movimentação de 53 milhões de toneladas por ano, incluindo contêineres, graneis sólidos e líquidos, fertilizantes e um berço para navios de cruzeiros, possibilitando incremento no turismo regional. “Do total de capacidade, 30% já está com contrato assinado. Uma das empresas que fará parte do projeto é a Braskem”. A importância da hidrovia da Lagoa Mirim, cujos estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental foram desenvolvidos pela DTA também foi abordado na reunião. “Passamos da época em que os investimentos no setor portuário eram prerrogativa do poder público, hoje podemos falar em investimento privado e, assim, garantir desenvolvimento econômico para o País”.



## **PORTO ITAPOÁ COMEMORA 11 ANOS DE UMA HISTÓRIA DE SUCESSO**

28 DE JUNHO DE 2022

O Porto Itapoá completa 11 anos com indicadores e números a serem celebrados. Apesar de bastante jovem, já figura entre os cinco maiores portos do Brasil, sendo uma referência na movimentação de contêineres. Ao longo de sua história, mais de 5 mil navios atracaram no Terminal, movimentando cerca de 4 milhões de contêineres e 6,5 milhões de TEUs (*Twenty-foot equivalent unit*).

O crescimento do Porto Norte-catarinense impressiona: seu faturamento saltou de R\$ 25 milhões no começo da operação para mais de R\$ 550 milhões em 2021. Desse montante, 72% correspondem ao mercado interno e 28% ao mercado externo. Os planos, entretanto, são continuar crescendo.

O presidente do Porto Itapoá, Cássio Schreiner, reforça a relevância do Terminal no contexto nacional. “Temos feito investimentos constantes no melhoramento de nossa operação, seja na mão de obra, tecnologia ou infraestrutura de maneira geral. Por conta disso, conquistamos nosso lugar entre os grandes *players* do mercado”, afirma.

A declaração de Schreiner tem como base algumas das conquistas do Terminal nesses 11 anos. Ainda em 2022, foi considerado, pelo 4º ano consecutivo, o porto mais bem recomendado pelos clientes em todo o Brasil, segundo ranking do Instituto Ibero-Brasileiro de Relacionamento com o Cliente (IBRC).

Para materializar esse crescimento, em 2021 a empresa captou no mercado, através de debêntures incentivadas, R\$ 750 milhões. Este capital vai ser usado para financiar a ampliação do pátio dos atuais 250 mil metros quadrados para 455 mil metros quadrados em sua fase final. Com isso, o Porto Itapoá vai elevar sua capacidade de movimentação de 1,2 milhão de TEUs para 2 milhões de TEUs ao ano.

A capacidade operacional do Terminal pode ser ainda bastante potencializada com a chegada de novas empresas do segmento logístico na chamada retroárea. “Temos uma oportunidade imensa em Itapoá, são mais de 10 milhões de metros quadrados de área que podem receber investimentos diversos em empreendimentos de suporte à atividade portuária”, explica Cássio Schreiner. “Além disso, temos a chance de planejar esse crescimento para que aconteça de forma ordenada, respeitando as boas práticas socioambientais”, conclui.

O cenário futuro do Porto Itapoá tem se desenhado com otimismo. A obra para ampliação e retificação do canal de acesso, na entrada da Baía da Babitonga, já tem licença prévia emitida pelo IBAMA. Isto permitirá que navios maiores, de até 360m, aportem na região. O acesso rodoviário também passa por este processo: todas as rodovias já têm projetos executivos em andamento para suas duplicações. Uma ferrovia também já é estudada por autoridades.

### **Desenvolvimento regional**

O Porto Itapoá tornou-se um vetor para o desenvolvimento da região. Somente em relação a arrecadação de ISS o município teve um salto de R\$ 210 mil por ano (2010) para aproximadamente R\$ 20 milhões por ano (2021). Neste mesmo período, o aumento da receita geral saltou de R\$ 35 milhões para aproximadamente R\$ 200 milhões, mais de 570% de crescimento.

Com mais de mil empregos diretos no Terminal e cerca de 4 mil indiretos, estima-se que 50% da mão de obra de Itapoá esteja ligada a atividade portuária. Somente os colaboradores do Porto Itapoá são responsáveis por fazer circular dentro do município aproximadamente R\$ 30 milhões por ano.

O Porto também já fez investimentos diretos na cidade com a destinação de R\$ 140 milhões para infraestrutura – rede elétrica, acessos rodoviários e segurança pública. Também promove mais de 30 programas socioambientais onde já foram investidos mais de R\$ 30 milhões.

# COM RECORDE PARA O MÊS DE MAIO, EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO PASSAM DE US\$ 15 BILHÕES

28 DE JUNHO DE 2022

As exportações do agronegócio brasileiro somaram US\$ 15,11 bilhões em maio de 2022, com uma alta de 14,2% em relação ao mesmo mês do ano passado. O aumento do valor foi causado pela elevação nos preços médios de exportação dos produtos agropecuários brasileiros.

De acordo com levantamento elaborado pela Secretaria de Comércio de Relações Internacionais do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento, o volume de produtos exportados teve uma queda de 12,6% em maio, na comparação com maio de 2021. A redução de volume exportado pode ser explicada em função, principalmente, da diminuição das exportações de soja em grão, que apresentaram queda de 4,3 milhões de toneladas em maio de 2022 frente a maio de 2021.

A participação relativa do setor nas exportações totais brasileiras alcançou 51% em maio.

Nos cinco primeiros meses de 2022, as exportações brasileiras do agronegócio somaram US\$ 63,62 bilhões (+29,0%), valor histórico para o período. O recorde anterior para o período (de janeiro a maio) foi em 2021, quando as exportações registraram US\$ 49,33 bilhões.

## Setores

Os cinco maiores setores exportadores do agronegócio foram: complexo soja (53,9% de participação); carnes (14,8% de participação); produtos florestais (10,4% de participação); complexo sucroalcooleiro (4,4% de participação); e café (4,2% de participação).

O principal setor exportador do agronegócio brasileiro é o complexo soja, que registrou um valor recorde em maio de 2022, atingindo US\$ 8,15 bilhões. O valor foi 6,2% superior na comparação com o exportado em maio de 2021. O principal fator responsável por esse valor recorde foi o aumento dos preços médios de exportação dos produtos do setor, que subiram, em média, 39%.

As exportações de carnes chegaram ao montante recorde de US\$ 2,23 bilhões (+34,3%). Esse valor ocorreu em função do incremento das vendas externas de

carne bovina e de carne de frango. As vendas externas de carne bovina subiram 49,7% e alcançaram US\$ 1,08 bilhão.

O complexo sucroalcooleiro foi o único entre os cinco principais setores exportadores do agronegócio que apresentou redução nas vendas externas. O valor exportado caiu de US\$ 848,23 milhões em maio de 2021 para US\$ 659,28 milhões em maio de 2022 (-22,3%). A queda ocorre em função, principalmente, da redução do volume exportado de açúcar (-36,4%).

## **Importações**

As importações brasileiras do agronegócio somaram US\$ 1,53 bilhão em maio de 2022 (+25,3%). As importações de fertilizantes somaram US\$ 3,11 bilhões, com alta de 277,8% em relação a maio de 2021. O volume importado aumentou 56,7%, passando de 2,6 milhões de toneladas para 4,07 milhões de toneladas em 2022.

O principal fator responsável pelo incremento das importações de fertilizantes foi a elevação do preço médio de aquisição da tonelada, que subiu 141,2%, chegando a US\$ 763,9 por tonelada.

Em maio de 2022, os cinco principais países fornecedores de fertilizantes para o Brasil foram: Rússia (US\$ 881,10 milhões; 28,4% de participação); Canadá (US\$ 373,09 milhões; 12,0% de participação); Marrocos (US\$ 3646,60 milhões; 11,7% de participação); Estados Unidos (US\$ 152,02 milhões; 4,9% de participação); e Omã (US\$ 141,30 milhões; 4,5% de participação).

Nota à Imprensa

Resumo da Balança Comercial

# Cenário econômico preocupa, mas empresas brasileiras têm potencial em ESG, aponta Deloitte

A pesquisa aponta que a deterioração dos indicadores macroeconômicos é o principal fator de risco para os próximos doze meses, citada por 86% das respostas, seguida pelo processo eleitoral e a guerra na Ucrânia

Por Ana Luiza de Carvalho, Valor — São Paulo

28/06/2022 16h50 · Atualizado há 19 horas

As empresas enxergam que uma eventual liderança em questões de governança social e ambiental (ESG) representa uma **oportunidade para companhias brasileiras** se destacarem no cenário global, apesar das preocupações relacionadas à deterioração macroeconômica no país.

A conclusão é de uma pesquisa realizada pela Deloitte e divulgada nesta terça-feira durante o 23º Encontro Internacional de Relações com Investidores e Mercado de Capitais.

A pesquisa aponta que a deterioração dos indicadores macroeconômicos é o principal fator de risco para os próximos doze meses, citada por 86% das respostas, seguida pelo processo eleitoral e a guerra na Ucrânia. Os percentuais foram de 68% e 62%, respectivamente.

O levantamento, porém, também apontou que a liderança ESG é uma grande oportunidade para as companhias brasileiras ante o cenário global, de acordo com 68% dos executivos.

Os outros vetores de oportunidade citados foram a atração de investidores internacionais, com 56%, e o ambiente de trabalho híbrido, citado por 48% dos executivos como uma oportunidade para as companhias.

Considerando as incertezas relacionadas, cerca de 76% afirmaram que utilizarão caixa próprio para financiamento nos próximos meses. A segunda modalidade de financiamento mais citada é o empréstimo bancário, com 57%, enquanto 51% das companhias citaram emissão de dívida corporativa.

O membro do Conselho de Administração do Ibri Rodrigo Luz destaca que isso é possível graças ao fortalecimento de caixa obtido pela maioria das empresas durante o auge da pandemia.

Outras possibilidades de financiamento, como oferta subsequente de ações, venture capital e financiamento coletivo, tiveram menos de 5% de citações cada.

A pesquisa destaca ainda a participação dos investidores pessoa física na **B3**, que passou de 700 mil em 2018 para 4,3 milhões no ano passado. Considerando que cada pessoa pode ter conta em mais de uma corretora de valores, o número de investidores total ultrapassa 5 milhões.

Reinaldo Oliari, sócio da Deloitte, ressalta que a maior participação de investidores pessoa física demanda adaptação pelas equipes de relações com investidores.

“Muitas fintechs e startups começaram a aparecer no mercado, e muitas vezes seu público alvo é o varejo. Muitas companhias ainda trabalham com uma linguagem muito sofisticada, e é preciso adaptá-la”, afirma.

---

Ainda de acordo com o levantamento, 86% dos executivos citaram aumento de necessidade de novas formas de comunicação devido à participação de investidores pessoa física. O número de CPFs também representa um ponto positivo para a abertura de capital de novas empresas no mercado, de acordo com 52% das empresas.

A pesquisa da Deloitte ouviu 63 empresas, das quais 73% estão listadas em bolsa no Brasil ou no exterior. Do total, 56% possuem faturamento anual acima de R\$ 1 bilhão.

## Parecer da AGU reconhece isenção de IPTU em áreas de concessão pública

28 de junho de 2022

Jenifer Ribeiro, da Agência INFRA

A consultoria jurídica da AGU (Advocacia-Geral da União) publicou um **parecer** pontuando o “descabimento da incidência de IPTU sobre qualquer parcela dos bens públicos destinados à concessões da infraestrutura de transportes”. A recomendação é que o documento seja usado como subsídio em eventuais ações judiciais acerca do tema.

Nos últimos anos, aumentou o número de municípios que estão fazendo cobrança desse imposto sobre todos os tipos de concessionárias, que se negam a pagar alegando que estão gerindo um bem público sobre o qual não incide o IPTU.

Fabio Carvalho, CEO da Aneaa (Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos), disse que o posicionamento da AGU era um pleito antigo do setor aeroportuário e de transportes em geral.

Para ele, com a divulgação do parecer será possível avaliar se o documento “é suficiente para obter o maior êxito nas ações que já estão acontecendo ou se é o caso de ingressar de maneira a proibir todas as ações”.

De acordo com o advogado especializado na área de concessões de transportes Massami Uyeda Jr., “a AGU está tentando, com as ações em andamento, construir uma nova jurisprudência para chegar no Supremo” e reverter duas decisões de 2017 sobre o assunto.

Mesmo com o parecer de lavra, tanto o CEO da Aneaa quanto Massami declaram que a falta de entendimento jurídicos sobre a incidência do IPTU gera insegurança jurídica para o setor de transportes e pode afetar os futuros leilões.

### Entendimento do STF

O entendimento do STF (Supremo Tribunal Federal) era reconhecer que havia a imunidade recíproca entre os entes federados, o que garantia que as concessionárias tivessem isenção no IPTU.

Mas, esse entendimento mudou em 2017. No primeiro caso, a Suprema Corte admitiu a incidência de IPTU, cobrado pelo município do Rio de Janeiro, em uma área concessionada que havia sido alugada para uma concessionária de veículos. Os ministros concluíram que, como os locatários próximos privados pagavam o imposto, havia um problema concorrencial.

O segundo caso que abriu parâmetro para a jurisprudência da cobrança foi a incidência de IPTU, pelo município de Santos, sobre terreno da União arrendado à companhia que administra o Porto de Santos.

A Constituição veda a cobrança de impostos entre os entes federados, a chamada imunidade recíproca. Ou seja, imóveis de propriedade da União não poderiam ser tributados por municípios.

No entanto, no mesmo artigo há a menção de que a imunidade não se aplica nos casos “relacionados com exploração de atividades econômicas regidas pelas normas aplicáveis a empreendimentos privados, ou em que haja contraprestação ou pagamento de preços ou tarifas pelo usuário, nem exonera o promitente comprador da obrigação de pagar imposto relativamente ao bem imóvel”.

#### **Previsão em contrato**

A incidência de IPTU em áreas de concessão não foi prevista na maioria dos contratos de concessão de transportes e isso permite que seja solicitado o reequilíbrio econômico-financeiro desses contratos. Porém, para Massami esse reequilíbrio não é automático e pode demorar alguns anos.

“As vezes demora anos para o poder concedente aceitar o conceito de que ele tem que reequilibrar [o contrato], e durante esses anos a concessionária tem que pagar. Existe um descasamento de caixa”, disse.

Além disso, segundo o advogado, a demora para que o contrato seja reequilibrado faz com que ou haja precarização do serviço, ou a rentabilidade do projeto diminua, ou até que a tarifa aumente para o consumidor final.