

CLIPPING  
**ASSCOM**

---

ESPECIAL

# Portos brasileiros movimentam quase 800 milhões de toneladas de cargas em oito meses

Nos dois primeiros meses deste semestre, os portos públicos registraram crescimento de 10,3%



Por: [ATribuna.com.br](https://atribuna.com.br) - 30/10/22 - 15:53  
Atualizado em 31/10/22 - 06:31

Os portos brasileiros movimentaram 799,7 milhões de toneladas de cargas nos oito primeiros meses deste ano. Já entre julho e agosto, foram operadas 218,2 milhões de toneladas, uma redução de 0,12% em relação ao mesmo período do ano passado. Os dados são da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Nos dois primeiros meses deste semestre, os portos públicos registraram crescimento de 10,3%. Entre os destaques estão o porto de Santarém (PA), com alta de 105%, Suape (PE), com crescimento de 25%, Rio de Janeiro (RJ) e Santos, com incremento de 24,1% e 23,3%, respectivamente.

Já os terminais privados tiveram queda de 5,1% em suas operações. Entre os principais estão o Terminal Aquaviário de Madre de Deus (BA), que movimentou 13,8% a mais, o Terminal Aquaviário de São Sebastião (SP), com alta de 9,3%, Terminal da Ilha do Guaiá (RJ), que cresceu 8,2%, e o Porto do Açu (RJ), com mais 4,5%.

Em relação ao perfil de cargas, o granel sólido (+4,6%), carga containerizada (0,8%) e carga geral (5,7%) tiveram saldo positivo nos meses de julho e agosto. Apenas no granel líquido e gasoso o setor registrou decréscimo no comparativo com o ano anterior, 12,3%.

Nos meses de julho e agosto, os produtos agrícolas foram responsáveis por movimentar 55,8 milhões de toneladas, sendo 68,4% das cargas voltadas para exportação. O resultado representa um crescimento de 13,9% no comparativo com o mesmo período de 2021. Milho, açúcar e celulose cresceram 58,1%, 21,6% e 17,5%, respectivamente. A soja e os fertilizantes registraram queda de mais 12%.

No transporte de contêineres também houve crescimento de 3,2%, totalizando 2 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) no período de julho a agosto (ou 22,6 milhões de toneladas, com crescimento de 0,8%). O aumento foi registrado na navegação de longo curso (1,4%), na cabotagem (0,2%) e na navegação interior (8,2%).

No segmento industrial, o saldo nos meses de julho e agosto também foi positivo, com 5 milhões de toneladas movimentadas e crescimento de 4,9%. O transporte de veículos automotivos cresceu 10,4% e tratores, 23,1%. Os acessórios para automóveis tiveram aumento de 20% no período.

## Em queda

De acordo com a Antaq, a movimentação de combustíveis (óleos brutos) teve queda de 14,5% no início deste semestre, com 49,9 milhões de toneladas transportadas. O grupo de petróleo e derivados (óleo bruto) movimentou 14% menos do que no mesmo período de 2021, atingindo o total de 31 milhões de toneladas.

Já os derivados de petróleo tiveram queda de 5,2%, com movimentação de 13,6 milhões de toneladas. Por outro lado, o etanol combustível registrou crescimento de 23,8%, e os combustíveis, óleos e produtos minerais tiveram alta de 52,7%.

O Terminal Aquaviário de São Sebastião foi o destaque entre os portos privados, com variação positiva de 9,3%, e o Porto de Suape, com 43,6% de aumento foi o principal entre os portos públicos.



## **Pavimentação da BR-367/MG facilitará tráfegabilidade entre municípios do Vale do Jequitinhonha**

**Intervenções no trecho de 61,6 quilômetros foram vistoriadas pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, nesta sexta-feira (28). Investimento é de R\$ 157,6 milhões**

28/10/2022 17h27

O desenvolvimento regional na região do Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais, avança com as obras de pavimentação da BR-367/MG, no trecho que liga os municípios de Salto da Divisa e Almenara. As intervenções foram vistoriadas pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, nesta sexta-feira (28).

Com extensão de 61,6 quilômetros, a obra iniciada em junho de 2020 inclui serviços de terraplenagem, construção de três pontes e limpeza, realizados pelas equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). A iniciativa, que tem o investimento de R\$ 157,6 milhões, é fundamental para facilitar a ligação entre Minas Gerais e o sul da Bahia.

Minas Gerais foi o estado da região Sudeste com mais quilômetros de rodovias federais pavimentadas, duplicadas ou restauradas por meio de investimentos federais nos últimos três anos e dez meses: 526 quilômetros de estradas que cortam o estado foram recuperados. Desde 2019, o Governo Federal investiu cerca de R\$ 4 bilhões em duplicações, pavimentações e revitalizações nas rodovias da região.

# CLIPPING ASSCOM

---

## M E N U

28 de  
Outubro

29 de  
Outubro

30 de  
Outubro

31 de  
Outubro

**31 de outubro**



## **TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ RECEBE MAIOR NAVIO EM CAPACIDADE**

31 DE OUTUBRO DE 2022

Nesta sexta-feira (28), a chegada do maior navio em capacidade da história da TCP. O porta-contêineres Rio de Janeiro Express, do armador alemão Hapag Lloyd, possui 335 metros de comprimento (loa) e 51 metros de largura (boca), com capacidade de transporte de até 13.312 TEUs (medida específica equivalente a contêineres de 20). O último recorde registrado no terminal aconteceu em agosto de 2021 com o porta-contêineres YM Tip Top, do armador taiwanês Yang Ming, que possui 12.726 TEUs de capacidade.

O Rio de Janeiro Express fez a viagem inaugural há 3 meses. A embarcação está na frota do serviço Ipanema/Ase/SX1 (um consórcio entre MSC, Hapag Lloyd e ONE), que opera 13 navios com capacidade média de 10.600 TEUs na rota entre Ásia e Brasil.

O navio está programado para visitar Paranaguá, Navegantes, Rio Grande, Santos, Montevideo e Buenos Aires antes de retornar à Ásia. Na primeira parada no terminal, serão descarregadas principalmente as cargas de eletroeletrônico, automotivo e químico.

O Rio de Janeiro Express também é o maior em capacidade de transporte de cargas refrigeradas que já atracou no terminal: ele conta com 2.220 tomadas. O navio fará a segunda escala na TCP no dia 08 de novembro com previsão de embarque de uma grande quantidade de carnes congeladas.

De acordo com a gerente de armadores da TCP, Carolina Brown, o terminal investe em grande escala para atender as demandas do mercado. “Hoje contamos com a maior área para cargas refrigeradas do Brasil e somos o maior corredor de exportação de frango congelado no mundo. Até o final de 2023 contaremos com mais 5 mil tomadas para conectar contêineres refrigerados”, enfatiza Brown.

Em 2022, a TCP também anunciou investimentos de R\$ 370 milhões, entre eles a compra de 11 RTGs (sigla para Rubber Tyred Gantry Crane, ou guindaste pórtico sobre pneu) e a ampliação do gate (portões de entrada e saída de veículos).

# CARGAS DE EXPORTAÇÃO SÃO DESTAQUE NA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SANTOS EM SETEMBRO

31 DE OUTUBRO DE 2022

A movimentação de contêineres no Porto de Santos, em setembro, destacou-se com um crescimento de 2 dígitos, atingindo o patamar de 486,3 mil TEU (unidade equivalente a 1 contêiner de 20 pés), 20,7% acima de setembro do ano anterior e se tornando o novo recorde histórico mensal, 6,5% maior que a marca histórica anterior (agosto/2022). No acumulado de ano o crescimento chegou a 4,9%, somando 3,7 milhões de TEU, consolidando como a melhor marca para esse período.

A movimentação total de cargas no mês totalizou 13,6 milhões de toneladas, ficando 14,9% acima do mesmo período de 2021. Essa foi a maior marca mensal para o mês de setembro. O aumento verificado elevou o movimento acumulado no ano para 123,7 milhões de toneladas, um crescimento de 9,6% sobre o mesmo período do ano passado, mantendo-se em um patamar recorde para o acumulado do ano. Com isso, a expectativa é ultrapassar o recorde anual do total do ano passado (147,0 milhões de toneladas).

As exportações, no mês, somaram 9,7 milhões de toneladas, um crescimento de 24,0% sobre os embarques realizados no mesmo período do ano anterior. No acumulado do ano esse fluxo de carga atingiu 90,0 milhões de toneladas, um aumento de 12,4% sobre o mesmo período de 2021.

As importações totalizaram 3,8 milhões de toneladas, ficando 2,8% abaixo de setembro do ano passado. Já as descargas acumuladas no ano somaram 33,6 milhões de toneladas, ficando 2,8% acima do apurado de janeiro a setembro do ano passado.

O movimento de grãos sólidos somou 6,3 milhões de toneladas, uma alta de 17,3% sobre o mesmo mês do ano passado. Os embarques de milho, com 2,1 milhões de toneladas (+83,7%); farelo de soja, com 742,7 mil toneladas (+44,2%); e soja em grãos, com 586,0 mil toneladas (+91,3%) foram os destaques nesse segmento de cargas. No acumulado do ano a soja em grãos atingiu 24,3 milhões de toneladas (+11,0%); o farelo de soja somou 6,9 milhões de toneladas (+33,2%) e o milho 8,5 milhões de toneladas (+79,4%). As descargas de fertilizantes somaram no mês 635,3 mil toneladas, uma redução de 27,1%, enquanto no acumulado do ano apresentou crescimento de 6,7%, somando 6,1 milhões de toneladas.

Os grãos líquidos apresentaram ligeira queda de 0,9% na movimentação

mensal, totalizando 1,6 milhão de toneladas. Já no acumulado do ano, mostra alta de 3,2%, atingindo 14,2 milhões de toneladas, a melhor marca para o período, resultante do bom desempenho das operações de óleo diesel e gasóleo (+23,9%), óleo combustível (+18,9%), sucos cítricos (+13,5%), soda cáustica (+8,0%), gasolina (+6,6%) e álcool (+4,9%).

A carga geral solta atingiu 696 mil toneladas no mês, alta de 37,3%, devido, principalmente, aos embarques de celulose (+29,6%). No acumulado do ano esse segmento soma 7,3 milhões de toneladas, um crescimento de 49,0%, melhor marca para o período, sobressaindo-se a celulose (+43,7%), ferro e aço (+8,6%) e veículos (+3,3%).

A movimentação de navios no ano acumula 3.899 embarcações, 6,9% acima do ano anterior (3.646).

### Corrente comercial

A participação acumulada do Porto de Santos na corrente comercial brasileira foi de 28,9% (US\$ 132,8 bilhões – FOB). Cerca de 30,5% das transações comerciais nacionais com o exterior que passaram pelo complexo portuário tiveram a China como país parceiro (US\$ 40,58 bilhões – FOB). São Paulo é o Estado com maior participação (53,8%) nas transações comerciais com o exterior através do Porto de Santos, atingindo US\$ 71,54 bilhões (FOB).



## **POTENCIAL DE SUAPE É APRESENTADO NO XIII CONGRESSO DA ASSOCIAÇÃO DOS PORTOS DE LÍNGUA OFICIAL PORTUGUESA**

31 DE OUTUBRO DE 2022

O Complexo Industrial Portuário de Suape participou, nesta quinta-feira (27), do XIII Congresso da Associação dos Portos de Língua Oficial Portuguesa (APLOP), no arquipélago de Cabo Verde, país do continente africano. A estatal portuária compôs o painel “Desenvolvimento de Negócios: novas oportunidades para os portos”. Na ocasião, o diretor de Gestão Portuária da estatal, Francisco Martins, falou sobre a estratégia de desenvolvimento econômico e socioambiental para o atracadouro. O evento segue até esta sexta-feira (28), no formato híbrido (on-line e presencial), no Hilton Cabo Verde Sal Resort, na Ilha do Sal.

Para Francisco Martins, a participação no congresso é uma oportunidade para Suape se integrar ainda mais com a comunidade portuária de língua portuguesa, compartilhando novas experiências. “Foi uma grande honra poder apresentar o porto para os integrantes da APLOP. Nossa intenção é ampliar os laços com essa comunidade. Entendemos que também temos muito o que aprender com os parceiros portuários dos países de língua portuguesa”, pontuou.

O diretor falou sobre a dinâmica econômica de Suape, ressaltando a importância da localização estratégica do porto e suas conexões. A apresentação abordou, ainda, a liderança nacional do porto na movimentação de grãos líquidos e de cabotagem (entre portos do país) e de cargas containerizadas e de veículos no Norte/Nordeste. Além do desempenho econômico do atracadouro, os participantes do evento conheceram as principais estratégias de inovação e de sustentabilidade da estatal pernambucana.

Com o tema central de “Novos Desafios, Novas Oportunidades para os Portos da Lusofonia”, o encontro pretende criar espaço de reflexão sobre o caminho de desenvolvimento e as oportunidades de reforço dos laços de cooperação entre os nove países da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) que integram a APLOP e as várias empresas de topo do universo marítimo.

O programa do congresso estende-se por quatro painéis: “Desenvolvimento de Negócio – Novas Oportunidades para os Portos; Portos (Verdes) do Futuro – Desafios e Oportunidades”; “O Direito Portuário nos Países da CPLP”; e “Promoção e Estratégia de Internacionalização dos Portos da CPLP”. Os nove países que compõem a comunidade são: Brasil, Portugal, Cabo Verde, Angola, Moçambique, São Tomé e Príncipe, Guiné Bissau, Guiné Equatorial e Timor Leste.



## **Setor de rodovias projeta dobrar concessões em seis anos**

31/10/2022 | 05h00

Expectativa é que cerca de 27 mil km de estradas sejam concedidas à iniciativa privada, o que significaria investimentos de R\$ 140 bilhões

Diante de uma janela apertada e das incertezas que rondam o cenário político, o setor de rodovias deve ter poucos projetos indo a leilão ainda este ano - com o risco de novos adiamentos. Ainda assim, agentes do mercado apostam que a agenda de infraestrutura deve se manter independentemente dos governos que tomarem posse em 2023, tanto no âmbito federal quanto nos Estados, com o

volume de rodovias concedidas à iniciativa privada dobrando de tamanho nos próximos anos.

De acordo com dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), atualmente o Brasil tem pouco mais de 26 mil quilômetros de rodovias concedidas. Nos próximos seis anos, a expectativa é que outros 27 mil quilômetros sejam transferidos para gestão privada, o que deve representar quase R\$ 140 bilhões de investimentos. O destaque fica para o programa federal, que deve ter cerca de 18 mil quilômetros leiloados. No âmbito estadual, Minas Gerais deve liderar as concessões de rodovias, com mais de 2,2 mil quilômetros, seguido de Mato Grosso e Goiás.

Segundo o presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos, apesar da janela restrita para leilões este ano, diversos projetos no âmbito federal estão sendo modelados ou já estão em consulta pública. “A mensagem principal é que o programa de concessões de infraestrutura teve um importante espaço nos últimos anos. O próximo governo terá muito trabalho para transformar esses projetos em realidade. A perspectiva do setor é positiva, a política de concessões não vai arrefecer”, avalia.

O dirigente lembra que o primeiro ciclo de concessões de rodovias, em meados da década de 1990, já foi concluído. “Estamos praticamente migrando para uma quinta etapa desse processo de concessões, temos história para contar, muita coisa mudou ao longo do tempo”, diz o dirigente, citando que nas primeiras fases os contratos eram muito focados na implantação de obras. “Muitas delas se mostraram irreais. Atualmente, os contratos estão muito mais orientados para o serviço ao usuário”, acrescenta.

Ele destaca que inovações importantes em relação à matriz de risco foram introduzidas nos contratos, como por exemplo a exigência de obras de duplicação condicionadas a níveis de demanda. “Isso vincula os investimentos às reais condições de funcionamento da rodovia.” O dirigente acrescenta que hoje já são usados mecanismos de compartilhamento de riscos relacionados a câmbio e aumentos extraordinários dos insumos. “Antigamente, isso era um tabu, não era nem discutido.”



## Porto do Itaqui tem primeira movimentação de etanol de milho

31/10/2022 09:31

O Porto do Itaqui movimentou, neste mês, a primeira carga de etanol anidro de milho, biocombustível usado na composição da gasolina. Um volume de 440 metros cúbicos dessa carga, originária de Sorriso, no Mato Grosso (da empresa FS Bio), foi recebido pela Granel Química e chegou ao porto público do Maranhão por meio de uma logística que envolveu os modais rodoviário e ferroviário. Primeiro, de Sorriso a Porto Nacional (TO) e depois via ferrovia Norte-Sul, até chegar ao Porto do Itaqui.

"A movimentação de etanol anidro de milho pelo Porto do Itaqui demonstra o enorme potencial do nosso porto e também amplia a abrangência de sua área de influência. Essa é uma carga importante vinda do Mato Grosso, que vem crescendo ao longo dos anos, e o Itaqui está preparado para exportar essa produção aos mercados internacionais", afirma o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

"Esta operação pioneira representa possibilidade de novas cargas para o Itaqui, uma vez que a produção de etanol de milho vem aumentando 30% ao ano e com projeção de crescimento exponencial até 2030", informa o gerente regional da Granel Química, Sílvio Aguiar.

Até setembro deste ano a produção de etanol a base de milho na safra 2022/23 na região centro-sul chegou a mais de 1 milhão de litros, de acordo com a União da Indústria da Cana de Açúcar e Bioenergia (Unica). Desse volume, 70,16% é de etanol hidratado e 29,84% de etanol anidro.

O total de etanol à base de milho produzido no Brasil representa 23,78% do total estimado para toda a safra de biocombustível. Relatório da União Nacional do Etanol de Milho (UNEM), projeta uma produção de 4,5 milhões de litros no país, o que representa um aumento de 31,20% em relação à safra passada.

Atualmente, 17 usinas de etanol de milho estão em operação, sendo 10 em Mato Grosso, 5 em Goiás, uma no Paraná e outra em São Paulo. A produção desse biocombustível a partir do milho representa um avanço para a cadeia produtiva do grão, ampliando seu valor agregado, gerando mais empregos e renda ao longo dessa cadeia.

# Klabin monta megaprojeto logístico em Paranaguá

Companhia aposta em contêiner e transporte ferroviário para escoar a produção de celulose, papel cartão e embalagens de papelão

Por Taís Hirata e Stella Fontes — De São Paulo

31/10/2022 05h02 · Atualizado há uma hora

Única produtora de três tipos de celulose no país, maior fabricante de caixas de papelão ondulado e principal fornecedora de papéis para embalagem, a **Klabin** caminha para consolidar um megacomplexo logístico no Porto de Paranaguá (PR), que chegará em 2023 a uma capacidade de 3 milhões toneladas por ano.

Após iniciar a maior operação privada de contêineres não refrigerados do país, em 2021, a empresa prevê inaugurar um novo terminal até janeiro do ano que vem, segundo Roberto Bisogni, diretor de Planejamento Operacional e Logística da companhia. O arrendamento, conquistado em 2019 em leilão do governo federal, deverá agregar uma capacidade adicional de 1,25 milhão de toneladas por ano.

**Após iniciar operação com TCP e Brado em 2021, grupo inaugura um novo terminal conquistado em 2019**

O novo terminal se soma a uma grande estrutura logística em Paranaguá na qual a companhia vem investindo nos últimos anos.

A empresa já tinha, desde 2016, um primeiro terminal privado, localizado a 5 km do porto. A principal expansão foi feita no ano passado, com a inauguração do chamado projeto KBT, que recebeu investimento de R\$ 300 milhões. Além da construção de um novo terminal, foi estruturada uma operação em parceria com o TCP (Terminal de Contêineres de Paranaguá) e a Brado Logística (da **Rumo**), para conectar por meio de ferrovia a unidade Puma, em Ortigueira (PR), a Paranaguá.

Esse investimento já se refletiu na movimentação de cargas no Paraná. De janeiro a julho, as exportações de papel e celulose a partir do Estado subiram 21% no ano até julho, para mais de 1 milhão de toneladas, segundo dados da Secex.

No primeiro ano de operação, o projeto KBT movimentou pouco mais de 16 mil contêineres para exportação, elevando em 40% o transporte de cargas por ferrovia no Paraná, segundo dados da companhia. Com a entrada em operação da primeira máquina do projeto Puma II neste ano, cerca de 20 mil contêineres terão sido exportados até dezembro.

“O KBT faz parte de um megainvestimento para conectar a unidades de Telêmaco Borba [Monte Alegre] e Ortigueira ao porto de Paranaguá. O investimento no modal ferroviário levou em conta custos, o apelo sustentável e a estratégia de não sobrecarregar a infraestrutura rodoviária da região”, conta o executivo.

A capacidade atual do terminal, de 5 mil contêineres por mês, já é suficiente para dar conta da expansão prevista para a unidade Puma II em 2023, quando uma nova máquina de cartões entrará em operação. E, mesmo que novas ampliações sejam aprovadas futuramente, o KBT ainda terá condições de absorver incrementos adicionais de volume, diz ele.

Com investimentos de R\$ 12,9 bilhões até 2023, o projeto Puma II contempla duas máquinas de papel integradas à produção de celulose e corresponde ao maior desembolso já realizado pela **Klabin**. A MP 27, que entrou em operação há pouco mais de um ano, produz o Eukaliner, primeiro kraftliner do mundo obtido exclusivamente a partir da celulose de eucalipto. A MP 28, que inicia operação em 2023, vai produzir cartões para embalagem e nasce com vocação para a exportação.

Para o TCP, controlado pela China Merchants Port, a **Klabin** já representa hoje 4,7% das exportações do terminal. Em 2023, com o início da operação da segunda máquina do Puma II, a participação deverá passar para 7,1%. “Para se ter uma noção da magnitude do KBT, Paranaguá deverá ultrapassar o Porto de Santos em volume de carga que chega por ferrovia a partir desse novo projeto”, diz Mateus Campagnaro, gerente de marketing e logística do TCP.

Já o novo terminal arrendado pela **Klabin** em Paranaguá, que entra em operação em breve, será utilizado para movimentar cargas soltas, principalmente da primeira fase do projeto Puma. Além disso, servirá como alternativa de escoamento para o Puma II. O terminal também terá conexão ferroviária.

“Nos últimos anos, em função dos gargalos logísticos e da falta de contêineres, o grupo desenvolveu alternativas de embarque. Retomamos práticas do passado, como embarques de bobinas de papel e bobinas de fluff, que não eram cargas projetadas originalmente para breakbulk [carga fracionada]”, afirma Bisogni.

O executivo afirma que o caos logístico desencadeado a partir da pandemia já começa a dar sinais de alívio e que a tendência é de uma melhora gradual.

“Começamos a ver sinais positivos, como uma menor dificuldade para conseguir ‘bookings’ para exportação e a redução de preços de frete no mercado ‘spot’ [de curto prazo], embora a **Klabin** tenha contratos com armadores. Mas é um processo muito mais lento do que na hora da subida. Não necessariamente voltaremos ao patamar anterior, mas há uma melhora”, afirma.

**Valor**<sup>ECONOMICO</sup>

## Corrente de comércio bate recorde, mas expõe as fragilidades do Brasil

Economistas veem situação das contas externas ainda satisfatória, mas com menos folga

Por Anaís Fernandes — De São Paulo

31/10/2022 05h01 · Atualizado há 7 horas

A corrente de comércio do Brasil (soma das exportações e importações) está em níveis recordes, com ambos os fluxos aumentando consideravelmente. Embora analistas vejam a abertura comercial do país com bons olhos, o movimento também resulta em uma maior exposição da atividade doméstica ao cenário externo, para o qual a perspectiva é cada vez mais desfavorável.

A piora nos termos de troca (relação entre preços de exportação e de importação) e o arrefecimento da demanda nos principais mercados globais impactam negativamente a balança comercial do país e sua conta corrente, que mostra as transações de bens, serviços e rendas do Brasil com o exterior. A situação das contas externas brasileiras deve continuar benigna, mas em um quadro de menos folga que o estimado anteriormente.

A partir de dados do Banco Central, o Bank of America (BofA) mostra que a corrente de comércio do Brasil, medida pelo seu peso sobre o PIB do país, renovou recorde em setembro deste ano, chegando a 37,41%, ante 31,84% em igual período de 2021 e 22,92% em setembro de 2019, antes da pandemia.

O Brasil tem sido historicamente um exportador de commodities, com crescente abertura comercial desde sua redemocratização, no fim dos anos 1980, nota o BofA. Ao mesmo tempo, com o crescimento do país, as importações também passaram a ter maior participação.

“O escopo de abertura da economia brasileira, no entanto, parece ter acelerado consideravelmente nos últimos quatro a cinco anos, pois o comércio internacional do país, em termos de PIB, passou de menos de 20% para quase 35% do PIB nesse período”, dizem os profissionais do banco David Beker, David Hauner e Claudio Irigoyen. “Tal desenvolvimento, apesar de geralmente positivo, resulta em uma maior exposição da economia brasileira às flutuações globais”, observam.

Dados mensais mostram que o ganho mais recente de representatividade dos fluxos comerciais sobre a atividade é explicado tanto pelo aumento dos níveis de importação quanto de exportação. Do lado das exportações, porém, a maior parte do crescimento vem dos preços mais elevados, enquanto as importações são impulsionadas tanto por quantidades quanto por valores maiores.

Os preços das commodities dispararam no início do ano - com desaceleração nos últimos meses, pondera o BofA - influenciados pelo conflito entre Rússia e Ucrânia, beneficiando as exportações.

Já os itens manufaturados, que são a maior parte das importações do Brasil, também tiveram grandes aumentos de preços, devido à persistência dos problemas gerados pela covid-19 nas cadeias globais de suprimentos.

As variações de preços, no entanto, foram assimétricas, aponta o BofA, com os valores de importação crescendo significativamente mais (30,1%) do que os de exportação (16,3%), na comparação do período de janeiro a agosto de 2022 com o mesmo período de 2021. "Como resultado, os termos de troca caíram 10,5% nesse período, prejudicando os resultados da balança comercial", afirma a equipe do banco.

Além disso, o desempenho econômico relativo do Brasil também tem sido mais forte, dizem. O aumento do consumo doméstico eleva as importações, exacerbando o já adverso movimento de preços. "No terceiro trimestre, a quantidade importada foi o principal destaque e apresentou um crescimento importante, mesmo quando levamos em conta as surpresas positivas com o PIB", dizem Rafael Murrer e Myriã Bast, economistas do **Bradesco**, em relatório.

Soma-se a isso, segundo o BofA, a deterioração do cenário global, conforme as principais economias continuam mostrando sinais de desaceleração e bancos centrais pelo mundo adotam uma postura mais agressiva em seus ciclos de elevação de juros, respondendo à inflação persistente. "Isso reduziu a demanda por exportações do Brasil de mercados-chave como a China", afirmam os profissionais.

Todos esses efeitos combinados impulsionam mais importações do que exportações e têm levado a números da balança comercial abaixo do esperado, acarretando revisões nas projeções para a conta corrente do balanço de pagamentos. O BofA elevou sua previsão de déficit nas transações correntes deste ano de US\$ 10 bilhões (0,5% do PIB) para US\$ 32,5 bilhões (1,7% do PIB). O novo número reflete um saldo menor para a balança comercial, que passou de US\$ 65 bilhões para US\$ 55 bilhões. O **Bradesco**, que espera um déficit de US\$ 40 bilhões (2,1% do PIB) na conta corrente de 2022, projeta saldo comercial de US\$ 58 bilhões neste ano, o que seria equivalente a US\$ 47 bilhões na contabilização do balanço de pagamentos.

As estatísticas de comércio exterior do Ministério da Economia usam uma metodologia diferente do Banco Central, já que o ministério só contabiliza a movimentação física de bens, enquanto o BC considera qualquer transação cuja propriedade é transferida entre residentes e não residentes.

No último Relatório de Inflação, de setembro, o Banco Central cortou pela metade sua projeção de balança comercial em 2022, de US\$ 86 bilhões para US\$ 42 bilhões, após elevar a previsão para importações e reduzir a de exportações. Com isso, sua estimativa para a conta corrente passou de ligeiro superávit, de US\$ 4 bilhões (0,2% do PIB), para um déficit de US\$ 47 bilhões (2,5% do PIB). Na pesquisa Focus, do BC com o mercado, a mediana indica um déficit menor, de US\$ 32,3 bilhões.

Têm pesado também para as mudanças recentes nas projeções de conta corrente novas estimativas para a balança de serviços e para as rendas primárias. A balança de serviços brasileira - que contabiliza gastos com viagens internacionais e aluguel de equipamentos, por exemplo - é, tradicionalmente, deficitária. Na pandemia, com a interdição da mobilidade a nível global, ela atingiu os menores valores negativos desde a crise de 2008, chegando a US\$ 17,1 bilhões em 2021. Agora, deve retornar a algo mais próximo do pré-pandemia - em 2019, o déficit foi de US\$ 35,5 bilhões. O **Bradesco** projeta rombo de US\$ 32,1 bilhões. O BofA ampliou sua previsão de déficit de US\$ 25 bilhões para US\$ 30 bilhões.

“Para a renda primária, o principal destaque é a elevada remessa de lucros e dividendos, que tem sido superior à esperada anteriormente”, dizem Murrer e Bast, prevendo déficit de US\$ 58,4 bilhões. O BofA ajustou sua projeção de saldo negativo de US\$ 50 bilhões para US\$ 57,5 bilhões. O crescimento das remessas pode refletir, segundo economistas, a atividade mais forte no Brasil e incertezas a respeito do futuro do país.

Mesmo com as revisões baixistas para a conta corrente, as contas externas brasileiras se mantêm em patamar confortável, porque o déficit é amplamente financiado pelo investimento direto no país (IDP), cujas projeções, inclusive, têm sido revistas para cima. Os fortes fluxos levaram a estimativa de IDP do **Bradesco** para US\$ 75,1 bilhões neste ano (4% do PIB), influenciada, principalmente, pela melhora da atividade doméstica e pelo elevado patamar dos juros. O BofA subiu sua projeção de US\$ 60 bilhões para US\$ 70 bilhões.

“O Brasil mantém condição confortável em relação às contas externas, ainda que o quadro seja menos folgado que o originalmente estimado. Pelas nossas projeções, seguiremos mais bem posicionados do que alguns pares emergentes”, diz o relatório do **Bradesco**.

Livio Ribeiro, sócio da consultoria BRCG e pesquisador associado do Instituto Brasileiro de Economia (FGV Ibre), pondera que o nível de financiamento agregado, no entanto, é baixo. "As fontes de recursos vão muito além do investimento direto. Tem fluxo de renda fixa, de portfólio, rolagem de empréstimos. O que temos visto é saída de renda fixa, diminuição grande do fluxo de portfólio e taxas de rolagem inferiores a 100% - ou seja o ritmo de contratação de novos empréstimos é inferior à amortização dos antigos", explica Ribeiro.

Essa estrutura geral de financiamento menos abundante, segundo ele, reflete um mundo mais desafiador e ocorre simultaneamente ao processo de mais aceleração do déficit em conta corrente do que se supunha. "De maneira nenhuma temos problema de restrição externa, mas a folga que se pensava existir na conta corrente é menor, e a folga do financiamento agregado é menor ainda", diz. Ele espera déficit de 2,5% do PIB para as transações correntes em 2022.

## 30 de outubro

**portosenavios**

### **TCP recebe maior navio em capacidade**

30/10/2022 - 16:58

O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) recebeu na sexta-feira (28) o porta-contêineres "Rio de Janeiro Express", o maior navio em capacidade a atracar no terminal paranaense. O navio, do armador alemão Hapag Lloyd, possui 335 metros de comprimento (loa) e 51 metros boca, com capacidade de transporte de até 13.312 TEUs.

O último recorde registrado no terminal aconteceu em agosto de 2021 com o porta-contêineres "YM Tip Top", do armador taiwanês Yang Ming, que possui 12.726 TEUs de capacidade.

O "Rio de Janeiro Express" fez a viagem inaugural há 3 meses. A embarcação está na frota do serviço Ipanema/Ase/SX1 (um consórcio entre MSC, Hapag Lloyd e ONE), que opera 13 navios com capacidade média de 10.600 TEUs na

rota entre Ásia e Brasil.

O navio está programado para visitar Paranaguá, Navegantes, Rio Grande, Santos, Montevideo e Buenos Aires antes de retornar à Ásia. Na primeira parada no terminal, serão descarregadas principalmente as cargas de eletroeletrônico, automotivo e químico.

O "Rio de Janeiro Express" também é o maior em capacidade de transporte de cargas refrigeradas que já atracou no terminal: ele conta com 2.220 tomadas. O navio fará a segunda escala na TCP no dia 8 de novembro com previsão de embarque de uma grande quantidade de carnes congeladas.

**portosenavios**

## **Aumento do calado no píer da Cattalini promove ganho operacional**

30/10/2022 - 16:34

A Cattalini Terminais Marítimos ampliou o calado do berço externo do seu píer privativo de 12,5 metros para 12,8 metros. A alteração foi autorizada na última sexta-feira (21), após ser tecnicamente avaliada pela Capitania dos Portos do Paraná (CPPR), pela Portos do Paraná e pela Praticagem.

“O incremento tem impacto direto na capacidade de carga dos navios em operação no píer da Cattalini com ganho potencial de movimentação de aproximadamente 2.100 toneladas de granéis líquidos por navio”, declarou o diretor-presidente da Cattalini, José Paulo Fernandes.

O berço externo do píer privativo da Cattalini tem capacidade operacional para receber navios com até 70 mil de DWT e 229 metros de LOA.

O píer da Cattalini conta com dois berços de atracação, o interno com 11,5 metros de calado e o externo, recentemente ampliado, com 12,8 metros.

O píer privativo da Cattalini possui um sistema de monitoramento de atracação de navios a laser, inédita no Porto de Paranaguá, que faz a leitura de dados durante a aproximação de atracação do navio ao píer. Um painel indicador informa a velocidade e a distância do navio em relação ao berço de atracação, contribuindo para que as manobras sejam executadas com a máxima segurança e agilidade.

Além do painel, estão instalados semáforos com luzes indicativas verde, amarelo e vermelho que orientam visualmente os limites de velocidade de aproximação para atracação.



## Obras do aeroporto de Guarujá são liberadas: 'meta dos primeiros voos no 2º semestre de 2023', diz prefeitura

**De acordo com a administração municipal, serão investidos R\$ 14,5 milhões para incrementar os investimentos necessários.**

30/10/2022 14h27

Obras do aeroporto de Guarujá são liberadas pela Cetesb após entrega de análise sobre a fauna e flora existente na região — Foto: Divulgação/Prefeitura de Guarujá

O plano para as obras de preparação do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá, no litoral de São Paulo, foi liberado pela Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental (Cetesb). A aprovação foi feita após entrega do levantamento sobre a fauna e flora existente na região. Segundo informado pela prefeitura neste domingo (30), o município se prepara para abrir os processos licitatórios para execução das obras. A expectativa é que os primeiros voos aconteçam no segundo semestre de 2023.

Ao g1 a Cetesb confirmou que, após a análise da solicitação, concluiu pela concessão da autorização. “Agora, a prefeitura municipal deve apresentar a averbação da área verde, medida compensatória estabelecida na legislação, a fim de obter a liberação da autorização”, explicou em nota.

De acordo com a administração municipal, o levantamento sobre a fauna e flora existente na região foi solicitada à prefeitura em março, quando uma capivara apareceu durante uma vistoria da Cetesb. A prefeitura afirmou também que o resultado das análises relacionadas à documentação era aguardado desde junho.

Após liberação das obras no aeroporto de Guarujá, a prefeitura se prepara para abrir os processos licitatórios — Foto: Divulgação/Prefeitura de Guarujá

Desde então, foram realizadas diversas reuniões entre a administração municipal e a entidade para que a aprovação fosse realizada. Agora, a prefeitura de Guarujá recebeu o documento da Cetesb dando o sinal verde para o início das obras.

Segundo a prefeitura, serão investidos R\$ 14,5 milhões para incrementar os investimentos necessários para colocar o aeroporto em funcionamento, sendo R\$ 4,5 milhões provenientes do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) e R\$ 10 milhões de uma emenda parlamentar apoiada pela bancada paulista da Câmara

dos Deputados, articulado pela deputada federal Rosana Valle (PL).

O primeiro recurso já está à disposição, conforme afirmação da prefeitura, pois é alvo de um Termo de Compromisso já assinado. O segundo tem expectativa de ser oficializado nos próximos dias, assim que o orçamento for aprovado pela Secretaria de Aviação Civil (SAC). “A partir daí, poderá ser marcada a assinatura de sua utilização. Na sequência, serão abertas as licitações para as obras”, ressaltou.

A prefeitura enfatizou que está seguindo a meta de realizar os primeiros voos no segundo semestre de 2023 e que a intenção é de que as licitações sejam publicadas ainda este ano.

### Retrospectiva

A Prefeitura lembrou que em maio de 2020 contratou a Infraero para assumir a gestão e operação do Aeroporto de Guarujá. A companhia iniciou os trâmites para o registro do equipamento na Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e o recapeamento da pista.

Em julho do mesmo ano, foram concluídas as manutenções do farol rotativo e da biruta. A concessionária também realizou o serviço de roçada na lateral da pista principal, de taxiamento e no pátio de aeronaves.

Segundo a prefeitura de Guarujá, a expectativa é que os primeiros voos do aeroporto da cidade aconteçam no segundo semestre de 2023. — Foto: Divulgação/Prefeitura de Guarujá

Em setembro de 2021, o primeiro lote dos contêineres que formarão o terminal modular de passageiros do aeroporto começaram a chegar à Base Aérea, que fica em Vicente de Carvalho e onde será instalado o aeroporto.

“O terminal modular será montado próximo à atual entrada da Base Aérea, ocupando uma área total de 302,4 metros quadrados. Segundo a empresa, o projeto prevê salas de embarque e desembarque, áreas para check-in, café, sanitários, escritórios de órgãos públicos, das empresas aéreas e da Infraero, além de estacionamento com 19 vagas”, esclareceu.

### Verba

De acordo com a prefeitura, a partir de projeto da Infraero, o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) aprovou o repasse de R\$ 5,2 milhões para o terminal de passageiros do aeroporto. A SAC, do Ministério da Infraestrutura, garantiu o valor para as adequações.

“A conquista foi fruto de estudos, articulações e investimentos feitos pela

Prefeitura de Guarujá, que vinha tentando, ao longo de 2021, acesso ao FNAC, específico para os financiamentos de empreendimentos aeroportuários, com o apoio técnico da Infraero”.

Ainda segundo a administração municipal, o valor será destinado também para o cercamento de toda a pista, que tem 1.390 metros de extensão por 150 metros de largura, mais a área de segurança em torno dela, chegando a 1.500 metros de extensão. Além disso, ainda será instalado um terminal provisório de passageiros com mais de 300 m<sup>2</sup>, utilizando 21 módulos que já estão no local.

“Para custear a pavimentação e sinalização da pista, foi viabilizada a Emenda de Bancada – em torno de R\$ 10 milhões – cuja assinatura do Termo de Compromisso passa a ser, agora, a principal etapa a ser alcançada vez que todos os demais passos exigidos para aprovação do projeto foram cumpridos”, finalizou.



00:00:00 - 30/10/2022

Em um ano, o Grupo CMA CGM, empresa global em soluções marítimas, terrestres, aéreas e logísticas, deixará de operar no Porto de Natal. A empresa já confirmou o desligamento à Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) e, se a estatal não conseguir atrair novos operadores, poderá reduzir as suas operações à metade, perdendo cerca de R\$ 5 milhões por ano. As exportações potiguares poderão migrar para portos do Ceará com a saída do porto natalense da rota da CMA, que vai operar apenas com navios acima de 200 metros, o que impossibilita manobras na foz do rio Potengi por falta dos sistemas adequados de defensas da Ponte Newton Navarro e também sua limitação de altura. O Governo do Estado informou que ainda não foi notificado.

A CMA-CGM, empresa francesa de transporte marítimo e containerização, é responsável por metade das operações no porto da capital potiguar. O encerramento de suas operações em Natal foi antecipada pela Coluna Roda Viva, do jornalista Cassiano Arruda, e confirmada à TRIBUNA DO NORTE pelo diretor-presidente da Codern, Brigadeiro Carlos Eduardo da Costa Almeida.

A transportadora não respondeu os questionamentos feitos pela reportagem, mas o diretor da Codern contou que a motivação da empresa deve-se ao arrendamento de uma área no Porto de Mucuripe/CE. Essa área, equivalente a um porto e meio de Natal, foi colocada à disposição para a arrendamento e interessou à

transportadora. “Nós oficiamos a empresa questionando se era verdade ou se eles permaneceriam conosco também. A nós, expuseram os motivos dizendo que seus navios de até 200 metros serão desativados e passarão a operar com navios de 260 metros que não entram no Porto de Natal”, explicou.

Essa limitação se deve à altura da Ponte Newton Navarro e à falta de defensas. Devido a isso, apenas barcos com altura inferior a 52 metros e 220 metros de comprimento entram no terminal potiguar. As defensas são estruturas que precisam ser instaladas na base das colunas da ponte, garantindo segurança de modo a suportar o impacto em caso de colisão, sem danos à ponte.

“Elas servem para proteger as colunas da ponte. Imagine se um navio encosta numa coluna daquelas, podendo até fazer ruir a ponte. O porto, que hoje é limitado a receber navios de 7h às 17h30min, poderia receber à noite por 24 horas, o que não acontece por causa da restrição da ponte”, ressaltou o brigadeiro.

Além disso, ele sugere que a possibilidade de entrar no porto diuturnamente poderia atrair navegação de cabotagem (entre portos sem perder a costa de vista), além do transporte de cargas do Norte ao Sul, cujos navios passam pelo litoral potiguar depois da 17h. Após esse horário, a manobra na foz do rio é mais delicada. As embarcações que entram acabam pernoitando e isso gera uma despesa adicional com diárias no porto.

Por isso, caso outras operadoras não ocupem o lugar da CMA-CGM, o prejuízo para no terminal de Natal é milionário. “Nossa receita vai cair abruptamente em cerca de 50%. Isso equivale a algo em torno de R\$ 5 milhões por ano. Deram o mês de outubro de 2023 como data de saída, mas nos preparamos para termos navios deles somente até o final dessa safra. Estamos trabalhando arduamente para que outras alternativas apareçam, em contato com outras operadoras, outro grande armador, para continuar dando vazão à exportação de frutas, com empresas que queiram exportar ou colocar na BR do mar produtos deles”, declarou o diretor-presidente da Codern, Brigadeiro Carlos Eduardo.

Uma vantagem, segundo aponta, é que as frutas que saem da região de Mossoró estão entre o Porto de Mucuripe no Ceará e o de Natal que leva sai na frente pela proximidade com os outros continentes. “Nós aqui temos a menor distância entre o continente americano e a Europa/África. Isso é muito importante porque, quando se fala em tempo, se fala em dinheiro, se fala em validade das frutas. Por aqui, se deixa de perder pelo menos dois dias de validade em prateleira em relação à exportar de Fortaleza ou Recife, por exemplo”, sugere.

Governo não foi notificado sobre saída

O Governo do Estado do Rio Grande do Norte informou que não recebeu nenhuma notificação oficial sobre a desistência da CMA CGM de operar no

Porto de Natal, mas se disse aberto a dialogar sobre o assunto.

“O Governo do Estado não recebeu qualquer comunicado oficial de empresa armadora, com operação através do Porto de Natal, sobre suposto encerramento de embarque de carga através do terminal localizado na capital, de gestão Federal, sob alegação de problemas diversos de logística e estrutural. É praxe desta gestão a abertura ao diálogo, especialmente necessário quando se trata de atividades com relevância econômica e social ao estado”, diz a nota enviada à reportagem.

O questionamento sobre a construção das defensas da Ponte Newton Navarro, no entanto, não foi respondida. Prestes a completar 15 anos, a travessia de concreto sobre o rio Potengi, inaugurada em novembro de 2007, permanece sem defensas na base de sua estrutura. O problema data de sua construção e não tem expectativas de ser solucionado porque depende de um montante de recursos estimado em R\$ 80 milhões que o Governo do Estado já alegou não ter disponível.

Em novembro de 2018, o juiz Bruno Montenegro Ribeiro Dantas, em processo da 5ª Vara da Fazenda Pública de Natal, condenou o Estado do Rio Grande do Norte e o Município de Natal a realizarem uma série de melhorias na estrutura e na segurança da ponte.

A sentença foi dada em Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público (MPRN), sob a alegação da necessidade urgente de instalação de dispositivos adequados de proteção na ponte contra a colisão de navios e embarcações. Na ação o MPRN alegou que a situação de descaso e precariedade poderia ocasionar acidentes de média e grave proporções, com consequências ambientais e patrimoniais para os envolvidos. A decisão nunca foi cumprida.

29 de outubro

BE NEWS

## Navio com carga recorde de insumo para fertilizante atraca em Santos

MV Persistence Diva descarregará 85.100 toneladas de sulfato de amônio no Terminal Marítimo do Guarujá SA (Termag)

BÁRBARA FARIAS  
barfarias@portobene.com.br

O MV Persistence Diva atracou no Terminal Marítimo do Guarujá SA (Termag), no Porto de Santos (SP), por volta das 16h30 de sexta-feira, com 85.100 mil toneladas de sulfato de amônio. Trata-se de um volume recorde de insumo para fertilizante a bordo de um único navio a ser desembarcado em Santos e no Brasil.

Esta é a primeira viagem do MV Persistence Diva, de bandeira da Libéria, que chegou à região no dia 18 de setembro e permaneceu na área de fundeio até a tarde de sexta, quando foi liberado para atracar. A carga foi embarcada no Porto de Jing-

tang, na China.

Segundo o gerente comercial e de laytime da agência marítima Alphamar, Nelson Vida, esta é a maior operação de transporte de sulfato de amônio já realizada no Brasil e contou com a participação das empresas Bestwin Trade (produtora e embarcadora chinesa), Bulkfertz (representante exclusiva no Brasil) e Alphamar. Os insumos são destinados às importadoras Adubras, Amaggi, Brfertil, Chs, Cibrafertil, Fertipar, Ite-rum, Nutrien e Tocantins.

Vida disse que o MV Persistence Diva supera o último recorde que foi de 82.500 toneladas. A carga foi transportada pelo MV Red Marlin, que chegou a Santos em 27 de agosto, vindo de Huanghua (China), de onde partiu em 12 de julho. Por sua vez, o MV Red Marlin supe-

rou o MV Benfica, que desembarcou 82 mil toneladas do produto em janeiro.

"É uma viagem inaugural e batendo recorde em Santos e no Brasil", enfatizou Vida sobre o graneleiro MV Persistence Diva que tem 229 m de comprimento x 36 m de largura, com sete porões, capacidade para 103.300 mil toneladas e calado de 16 m.

Vida afirmou que a operação de descarga do insumo deverá durar oito dias, com uma média de 10 mil toneladas por dia passando pela prancha do terminal.

Porém, apesar do recorde celebrado, a operação terá um alto custo de demurrage, que é o tempo excedente à estadia planejada. "A taxa de demurrage é em torno de US\$ 40 mil/dia. O navio já chegou em Santos com US\$ 1,2 milhão de dólares de



Sulfato de amônio sendo embarcado no porto do MV Persistence Diva, no Porto de Jingtang, na China

prejuízo", citou Vida.

Da partida do porto chinês à atracação no Termag, o MV Persistence Diva aguardou dois meses e meio (76 dias), somando 36 dias de viagem da China ao Brasil mais 40 dias de espera na área de fundeio de Santos.

tempo parado do navio gera, além de custo, perda da qualidade da carga. "Devido à sua característica, a carga endu-

rece e perde a qualidade porque acaba sendo afetada pela umidade dentro do navio ao longo do período parado", explicou Vida, ressaltando que, apesar disso, o produto ainda pode ser utilizado pelas misturadoras industriais na fabricação do fertilizante.

Data: 29/10/2022

28 de outubro

PARANÁ  
GOVERNO DO ESTADO

## Portos do Paraná publica edital do leilão de área de 26 mil metros quadrados

Depois das áreas PAR12 e PAR32, a PAR 09 é a terceira cujo leilão é conduzido pela Portos do Paraná. Este será o segundo leilão deste ano. A sessão pública do leilão será na Bolsa de Valores do Brasil, a B3, no dia 14 de dezembro de 2022.

28/10/2022 - 17:20

A Portos do Paraná publicou nesta sexta-feira (28) o edital do leilão 002/2022 para arrendamento de área no Porto de Paranaguá. Destinada à movimentação e armazenagem de grânéis sólidos vegetais, a PAR09 fica no extremo oeste e tem cerca de 26 mil metros quadrados.

Depois das áreas PAR12 e PAR32, a PAR 09 é a terceira cujo leilão é conduzido pela Portos do Paraná. Este será o segundo leilão deste ano.

“Estamos encerrando 2022 com avanços significativos em relação aos arrendamentos planejados, o que possibilita grandes investimentos para o complexo, a região litorânea e todo o Estado”, afirma o diretor-presidente em exercício da Portos de Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior.

O critério de licitação será o maior valor de outorga e a estimativa de investimento (Capex) para a área é de cerca de R\$ 910 milhões. Os requisitos e demais condições de participação estão definidos no edital do leilão disponível no [site da Portos do Paraná](#), do [Ministério de Infraestrutura](#), da [Agência Nacional de Transportes Aquaviários \(Antaq\)](#).

A documentação também pode ser obtida na sede administrativa, na Av. Ayrton Senna da Silva, 161, bairro Dom Pedro II.

A sessão pública do leilão será na Bolsa de Valores do Brasil, a B3, no dia 14 de dezembro de 2022.

Os procedimentos licitatórios desse, e dos demais projetos de arrendamento, são conduzidos pela própria Portos do Paraná, através da sua Comissão de Licitação de Áreas Portuárias (CLAP), diante das competências delegadas pela União, em agosto de 2019, com a celebração de convênio.



## Temporada de cruzeiros é retomada no Porto de Salvador

**MSC Fantasia vai atracar neste sábado (29)**

28.10.2022, 10:55:13

A temporada de navios será retomada neste sábado (29) no Porto de Salvador. O MSC Fantasia traz para a capital baiana cerca de 2.300 estrangeiros.

A atracação de cruzeiros foi suspensa em janeiro deste ano após surtos de casos de covid-19 em algumas embarcações.

O MSC Fantasia vem do Porto de Funchal, na Ilha da Madeira, em Portugal. Os ocupantes do cruzeiro passam o dia em passeios pela capital e praias do litoral soteropolitano. A estimativa é que cada turista deixe, em média, R\$ 600, movimentando a economia local.

Até abril de 2023, somente no Porto de Salvador, são esperados 77 embarcações. “A retomada acontece num momento em que a capacidade de atendimento e a qualidade na infraestrutura dos nossos terminais portuários está alinhada com o potencial turístico da Bahia. Recentemente, concluímos uma dragagem de manutenção em Ilhéus para garantir ainda mais segurança de navegação a navios de grande porte”, explica Carlos Autran Amaral, Diretor-Presidente da Codeba.

O primeiro navio recebido foi o National Geographic Explorer, no dia 15. O cruzeiro passou pelo Porto de Ilhéus e atracou no Posto de Salvador com 47 passageiros que, além de turismo, integram uma expedição científica sobre a biodiversidade da Baía de Todos-os-Santos e da Costa dos Coqueiros. O segundo, na última terça-feira (25), foi o Silver Cloud. A embarcação, sob bandeira das Bahamas, trouxe para a capital baiana cerca de 250 passageiros.

A expectativa para a temporada é de 106 atracações, entre os Portos de Salvador e Ilhéus, com previsão de 500 mil passageiros (2022/2023). A atividade deve movimentar R\$ 3,8 bilhões, em todo o país, segundo a CLIA Brasil – Cruise Lines International Association.

## ***Tecnológica***

# **Porto Itapoá publica seu primeiro relatório de sustentabilidade**

## **Publicação tem como base a norma internacional da Global Reporting Initiative**

28 de Outubro de 2022

O Porto Itapoá (SC) concluiu seu primeiro relatório de sustentabilidade, tendo tomado como base a norma da Global Reporting Initiative (GRI), organização internacional de padrões independentes que auxilia empresas, governos e outras organizações a entender e comunicar seus impactos em questões socioambientais. Segundo o presidente do porto, Cássio Schreiner, a publicação é um importante elemento para o relacionamento da empresa com a comunidade e o mercado de forma geral. “A GRI fornece os padrões de relatórios de sustentabilidade mais usados no mundo e foram esses preceitos que guiaram a estruturação desse

relatório”, explica o executivo.

“Como empresa nos relacionamos com públicos diversos como clientes, fornecedores, intermediadores, entes governamentais etc. Nos empenhamos para entregar um material bastante completo e detalhado que demonstra nosso compromisso com as melhores práticas”, comenta Schreiner.

O trabalho foi organizado pela consultora Simone Faustini, da Nexus Consultoria em Sustentabilidade, que considerou a publicação do Porto Itapoá muito consistente. “O relatório foi bastante aderente à norma da GRI no sentido de dar resposta aos seus requisitos, como interesses que o eventual leitor desse material irá buscar, pois apresenta sua lógica de raciocínio de forma transparente e objetiva”, explica Simone.

A atuação do Porto Itapoá no desenvolvimento de seus processos focou em três macro áreas: Social, Ambiental e Governança. No âmbito social, a empresa promove diversos programas de transformação social tanto para o público externo como para os seus colaboradores. Da mesma forma, a área ambiental é coberta por diversos programas ambientais para conservação, conscientização e desenvolvimento sustentável. O terminal também é detentor do selo prata do Greenhouse Gas Protocol (GHG), um programa internacional para o controle da emissão de gases do efeito estufa. No quesito governança, o porto mantém sua ouvidoria e diversos canais para comunicação e denúncia que funcionam de forma independente, mantendo os melhores padrões.

**portosenavios**

## **Comitê da IMO discutirá em dezembro revisão da estratégia de emissões**

28/10/2022 - 22:20

Representante da delegação brasileira na IMO relata que existe pressão de países para que embarcações de apoio marítimo passem a ser abarcadas pelas regras

O Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da Organização Marítima Internacional (MEPC/IMO) se reunirá, em dezembro, para discutir a revisão da estratégia de redução de emissões do transporte marítimo para 2023. Os países-membros do conselho vão analisar dados relacionados às estimativas de emissões da frota global e se a estratégia anual está sendo alcançada ou precisa ser atualizada quanto aos níveis de ambição, medidas de mitigação e ações necessárias. O auditor da IMO e engenheiro naval que atua na Diretoria de Portos e Costas (DPC) junto às classificadoras, comandante Fernando Benites, explicou que as ações de curto prazo estão parcialmente concluídas devido às medidas

adotadas para projetos de navios novos.

As regras atuais preveem que os navios construídos a partir de 2013 tenham um plano de gestão de eficiência energética. Na prática, ao final de 2022, os navios existentes entrarão no arranjo de eficiência energética, com a gestão do consumo de combustível marítimo. Benites ressaltou que, num primeiro momento, a IMO pensou que combustíveis alternativos precisavam de um tempo para amadurecer tecnologias para empregar na indústria naval “Novos combustíveis têm muitos desafios a serem alcançados: logística, segurança e sustentabilidade econômica das empresas”, elencou, na última quinta-feira (27), durante painel do 29º Congresso Internacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e Offshore promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), no Rio de Janeiro (RJ).

No médio prazo, existem propostas de taxação de combustíveis. A avaliação inicial, segundo Benites, é que as ideias não são eficientes em relação aos novos combustíveis. Também estão na pauta, o mercado de carbono, a criação de um fundo de pesquisa e desenvolvimento (P&D) e o padrão para emissão dos combustíveis. No longo prazo, haverá discussão sobre o desenvolvimento de novos combustíveis e requisitos de segurança para uso dos novos combustíveis a bordo.

Ele contou que a delegação do Brasil na IMO tem manifestado preocupação sobre o impacto à frota mercante brasileira já que o país exporta commodities e que a maior parte do mercado consumidor está longe. Benites disse que parte da frota mercante brasileira corresponde a navios não enquadrados ao programa da IMO, mas que existe pressão grande para que embarcações de apoio marítimo sejam abrangidas por essas regras.

A questão das embarcações de apoio offshore será trabalhada no MEPC. Benites contou que o Brasil vem fazendo pressão para que todo o ciclo do combustível seja considerado nos cálculos. Ele explicou que existem estudos para novos coeficientes para cálculo do carbono por milha navegada, já que essas embarcações, que em grande parte da operação precisam ficar em posicionamento dinâmico (DP), saindo da curva do método de cálculo de carbono por via navegada adotado. “Tudo isso é pensado para o Brasil marcar posição e permitir que as medidas necessárias sejam feitas racionalmente que não prejudiquem a frota brasileira e o transporte marítimo que opera no Brasil”, afirmou.