

CLIPPING  
**ASSCOM**

---

ESPECIAL

# Com vitória de Lula, ministério e TCU freiam privatização de Santos

Ganha força no TCU a ideia de pedido de vista por um dos ministros na sessão plenária, o que seria suficiente para jogar a análise do processo para 2023

Por Daniel Rittner — De Brasília

01/11/2022 05h01 · Atualizado há 7 horas

Na reta final de mandato, o governo Jair Bolsonaro demonstra disposição para recuar dos planos de privatizar o Porto de Santos (SP) caso isso seja pedido pela equipe do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva. Os estudos de viabilidade e a modelagem da desestatização já foram encaminhados ao Tribunal de Contas da União (TCU). Até agora, o Ministério da Infraestrutura vinha insistindo na possibilidade de lançar o edital até dezembro e marcar a data do leilão para 2023.

Com a vitória de Lula, o planejamento está sendo reavaliado. O PT não quer a privatização da Santos Port Authority (SPA), ex- Codesp, responsável pela administração portuária. A preferência do partido é por alternativas como uma abertura de capital da SPA, mantendo o controle estatal, e a concessão específica dos serviços de dragagem dos canais.

No TCU, o relator do processo é o ministro Bruno Dantas. Ele pediu à Seinfra Porto, secretaria responsável pelo assunto no órgão de controle, que envie ao seu gabinete a análise técnica da privatização de Santos até sexta-feira. Dantas quer, então, duas semanas para sua própria avaliação.

No ajustado cronograma idealizado pelo governo Bolsonaro, seria possível lançar o edital definitivo ainda em dezembro. Com isso, a privatização ficaria encaminhada. Para suspender ou cancelar o leilão, Lula encararia um desgaste já em começo de mandato. Isso porque o empresariado, de forma geral, dá um forte respaldo à desestatização da SPA.

Nos bastidores, ganha força a ideia de pedido de vista por um dos ministros na sessão plenária em que o tema for julgado. Seria o suficiente para jogar a análise do processo para 2023 - já no governo Lula. Um detalhe curioso: a atual gestão do Ministério da Infraestrutura estaria disposta a apoiar essa solução, segundo apurou o **Valor**, caso haja um pedido do gabinete de transição.

A palavra final, no entanto, caberia a Bolsonaro. No ministério, a palavra de ordem é agir com “responsabilidade” ao tratar do assunto e não dar passos em falso, marcando um leilão com baixíssima possibilidade de ocorrer.

Ontem o TCU promoveu uma audiência pública para discutir a privatização do porto com autoridades e representantes do setor privado. O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que participou do evento, não quis falar sobre os movimentos da pasta durante a transição.

Sampaio ressaltou que um dos pontos mais preocupantes para o bom funcionamento do porto é a dragagem - tanto uma obra de aprofundamento quanto, depois, a manutenção dos canais. “Sinceramente, não vejo alternativas ao setor privado fazendo isso”, disse.

Os estudos preveem cerca de R\$ 20 bilhões em desembolsos, por 35 anos, nas obras e manutenção do porto. São intervenções como dragagem, melhorias nos acessos rodoviários e túnel submerso ligando Santos ao Guarujá.

Na verdade, a operação dos terminais portuários já foi arrendada para o setor privado desde a década de 1990. O que se mantém sob controle estatal é a administração do condomínio portuário. É como se fosse um shopping center em que os terminais são as lojas e a SPA funciona, na prática, como a gestora do centro comercial como um todo.

Na avaliação do PT, pouquíssimos países no mundo deixaram a gestão portuária para o setor privado. O partido acredita também que falta uma experiência relevante no Brasil. A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) só foi privatizada no ano passado, como um projeto-piloto, e há poucas semanas tem sido administrada por uma empresa.

Entre os pontos de preocupação levantados por auxiliares de Lula está o risco de verticalização das operações, com donos de terminais ou armadores (companhias de navegação) assumindo a gestão do porto. Eles temem ainda que o futuro do complexo portuário não obedeça apenas ao interesse público, mas ao que gera mais lucro. Por exemplo: privilegiar alguns tipos de carga, em detrimento de outros, na instalação de novos terminais.

Caso reeleito, Bolsonaro esperava privatizar as demais [companhias Docas - Rio de Janeiro](#), Bahia, Ceará, Pará e Rio Grande do Norte - até o fim de 2026.



## **Desestatização do Porto de Santos trará investimentos e aumentará concorrência, diz ministro**

**Marcelo Sampaio participou da audiência pública realizada pelo TCU para discutir o projeto que prevê cerca de R\$ 20,3 bilhões em investimentos privados**

31/10/2022 20h01

Com investimentos previstos na casa dos R\$ 20,3 bilhões, a desestatização do Porto de Santos é um passo importante para manter e expandir as operações do maior terminal portuário da América Latina. A afirmação do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, ocorreu durante audiência pública no Tribunal de Contas da União (TCU), nesta segunda-feira (31), para discutir o processo.

"Nós estamos na busca também de trazer a eficiência e a expertise do setor privado para operação do Porto de Santos, maior concorrência e competitividade intraporto e interporto. Estamos trabalhando na redução dos custos portuários e na expansão da capacidade e infraestrutura dos serviços de melhoria pública do porto", afirmou o ministro.

Para tanto, o Ministério da Infraestrutura tem ouvido os principais setores envolvidos nas operações do porto e trabalhado ativamente para chegar a uma melhor solução para a questão. O modelo entregue ao TCU prevê a transferência do controle da autoridade portuária à iniciativa privada e a concessão do porto por 35 anos.

A expectativa é que a publicação do edital de licitação e o leilão ocorram ainda em 2022. "Nós sabemos da responsabilidade com a modelagem e é fundamental ouvir os setores que estão trabalhando, hoje, no porto de Santos, os interesses, e a perspectiva que nós temos para esse porto" disse Sampaio.



## **Empresas têm até o dia 15 de novembro para responder a pesquisa sobre equidade de gênero**

**Agência prorrogou novamente o prazo para que mais empresas do setor aquaviário possam responder o questionário**

31/10/2022 12h50

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) prorrogou novamente o prazo para coleta das informações a respeito da equidade de gênero nas empresas do setor aquaviário brasileiro. O novo prazo vai até 15 de novembro de 2022. Um representante de cada empresa regulada pela Agência deverá responder o questionário. As perguntas podem ser acessadas pelo link: <https://forms.gle/h4Qx59dnxyQqnwgh6> ou no Portal da Agência.

A ação faz parte do protocolo de intenções firmado, em março de 2022, entre a Agência e a Women's International Shipping and Trading Association (Wista). A coleta e a publicação dos resultados da pesquisa - sem individualização e com o sigilo dos participantes, serão fundamentais para um aprofundamento do setor aquaviário em relação a todos os trabalhadores do ramo. Além disso, os dados poderão ser usados pelas empresas para aprimoramento de políticas voltadas para esse tema. A própria associação é quem vai escolher aqueles que responderão aos questionamentos.

Em caso de dúvidas sobre o preenchimento do questionário, as empresas podem contatar a Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho da ANTAQ pelo telefone (61) 2029-6690 ou por e-mail: desempenhoportuario@antag.gov.br.



## **Movimentação em portos públicos cresce 6,6% no primeiro semestre de 2020**

**Foram analisados dados de oito autoridades portuárias que refletem 80% dos contratos de arrendamento nos portos brasileiros**

31/10/2022 15h53

A movimentação de cargas dos portos públicos brasileiros cresceu 6,6% no primeiro semestre de 2020, em relação ao mesmo período do ano passado. Os dados refletem os meses de janeiro a junho e fazem parte de um levantamento do Ministério da Infraestrutura com oito autoridades portuárias que concentram cerca de 80% dos contratos de arrendamentos nos portos nacionais. Durante o período, foram transportadas 168,8 milhões de toneladas ante à movimentação de 158,4 milhões de toneladas, em 2019.

Mesmo com a crise sanitária, cinco autoridades portuárias tiveram acréscimo na movimentação no primeiro semestre. São elas, em ordem: Companhia Docas do Pará (26,5%), Porto de Suape (16,7%), Portos do Paraná (12,6%), Santos Port Authority (12%) e Emap (5,1%). Dentre os maiores incrementos de movimentação nesse período, destacam-se o aumento de 28,5% na movimentação de granel sólido nos portos administrados pela Companhia Docas do Pará; de 22,1% na movimentação de granel líquido no Porto de Suape (PE); e de 9,4% de carga geral no Porto de Paranaguá (PR).

“Os números comprovam que, mesmo com a pandemia, o setor portuário continua funcionando bem e cumprindo o papel de escoar seus produtos para outros países, colaborando, assim, com a balança comercial brasileira. É importante observar que o cenário geral ainda é de crescimento e resiliência”, ressalta o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Entre as medidas adotadas para garantir o funcionamento dos portos de forma segura durante a pandemia, está a MP 945. A medida provisória altera a forma de escalação dos trabalhadores avulsos de forma presencial para meios eletrônicos, além de garantir que os órgãos gestores de mão de obra (OGMOs) não poderão escalar trabalhadores com sintomas de Covid-19. Tais profissionais passaram a

ter garantia de indenização compensatória de 50% da média mensal recebida entre 1º de outubro de 2019 e 31 de março de 2020.

CENÁRIO GERAL – De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), até maio de 2020, o setor portuário, em geral, movimentou 436 milhões de toneladas, alta de 3,98% em relação ao mesmo período do ano anterior. Os dados incluem portos públicos e terminais de uso privado (TUPs). A movimentação de graneis líquidos e gasosos impactou os números, registrando alta de 16,5% no período.



## **Leilão do Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza será em março**

**Empresa vencedora terá que fazer investimentos de R\$ 1,6 milhão na atual estrutura do terminal**

31/10/2022 15h42

O leilão para o arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza (CE) já tem data marcada: 27 de março de 2020. As informações constam no edital publicado no Diário Oficial da União (DOU), nesta segunda-feira (9). O terminal, que funciona dentro do Porto Organizado do Mucuripe, foi qualificado junto ao Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e terá tanto a estrutura destinada ao embarque e desembarque de passageiros quanto a área do estacionamento repassados a uma empresa privada.

Pelas regras do edital, o vencedor vai administrar 27.640 m<sup>2</sup> por um período de 25 anos, prorrogáveis até o limite de 70 anos. Vence quem oferecer maior valor de outorga à Companhia Docas do Ceará – atual administradora do terminal. Além disso, o edital prevê parcelas fixas de R\$ 54.435,28 pagas pelo arrendatário. Em contrapartida, ele poderá cobrar tarifa-teto de R\$ 59,31 para o embarque e o desembarque de passageiros e tarifa de trânsito máxima de R\$ 39,29. A empresa também terá que fazer investimentos de R\$ 1,6 milhão na atual estrutura do terminal.

De acordo com a diretora-presidente da Cia Docas do Ceará, Mayhara Chaves, a estrutura existe desde 2014 e recebeu aportes da ordem de R\$ 240 milhões do Governo Federal. “Atualmente, a Cia Docas faz toda a administração do terminal, o que significa segurança, limpeza, embarque, desembarque, escâner de bagagem, aluguel para eventos. Ou seja, exercemos uma função que não é a nossa atividade-fim”, afirma. “Com o arrendamento, passamos a reponsabilidade

a um ente privado, que vai focar na administração do espaço e, com isso, conseguiremos dedicar mais esforços ao transporte de cargas”, explica.

“O arrendamento trará ganho de eficiência, melhor qualidade do serviço na operação de passageiros, além da promoção da atividade turística na região. É mais um feito do Ministério da Infraestrutura, em parceria com a agência reguladora”, observa o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

#### Temporada 2019/2020

A publicação do edital ocorre no início da temporada de cruzeiros no terminal. Nesse fim de semana, dois navios desembarcaram no local. Juntas, as embarcações trouxeram cerca de 2.600 passageiros – além dos tripulantes - vindos de mais de 30 países, sendo que um deles percorreu a maior distância até Fortaleza (17.612 quilômetros), vindo das Filipinas. Até março de 2020, o terminal vai receber dez navios de cruzeiros, - o dobro da temporada passada - movimentando ainda mais a economia local neste final de ano.

A expectativa, após o arrendamento, é de aumento de 50% da movimentação de passageiros no terminal, uma vez que a empresa vencedora passará a ter operação dedicada a esse tipo de transporte. Desde o início das atividades, em 2014, o terminal já recebeu 42 embarcações e uma média de 63,5 mil turistas.

# CLIPPING ASSCOM

---

## M E N U

31 de  
Outubro

01 de  
Novembro

**01 de novembro**

31 de outubro

**portosenavios**

## **Frota de apoio marítimo se mantém com 410 embarcações**

31/10/2022 - 19:12

Relatório da Abeam contabilizou 374 de bandeira brasileira e 36 de bandeira estrangeira em setembro, mantendo estabilidade em relação aos últimos meses. Composição de barcos de apoio no período tem 45% PSVs e OSRVs, 19% LHs e SVs, além de 13% de AHTS

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras se manteve em 410 embarcações em setembro, como no mês anterior, e uma unidades a menos que nos dois meses anteriores, de acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam). Do total do último levantamento, o número de embarcações de apoio offshore se manteve em 374 unidades de bandeira brasileira e 36 unidades de bandeira estrangeira.

Pelo quarto mês consecutivo, a fatia das embarcações de bandeira brasileira ficou em 91%, ante 9% de unidades de bandeira estrangeira. No primeiro trimestre, o número de embarcações de bandeira estrangeira oscilou de 34 em janeiro, para 37 em fevereiro e 45 em março. No segundo trimestre, caiu para 39 em abril, depois subiu para 41 em maio e desceu para 37 em junho e depois 36 nos meses seguintes.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 180 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 102 de bandeira brasileira. Cerca de 66 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

De acordo com a publicação, a frota em setembro era composta por 45% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 184 barcos, um a menos em relação a julho. Outros 19% eram LHs

(manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supradores) correspondem a 78 barcos, um a mais que no mês anterior. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 54 unidades no período (13%), enquanto 24 barcos de apoio eram FSVs (supradores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 18 RSVs (embarcações equipadas com robôs), 16 PLSVs (lançamento de linhas), e 13 MPSVs (multipropósito).

A Bram Offshore/Alfanave, do grupo norte-americano Edison Chouest, permanece como a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, com 60 unidades (apenas uma estrangeira), seguida pela CBO, que opera 44 barcos de apoio de bandeira brasileira. A Starnav aparece na sequência com 42 barcos de pavilhão nacional.

Segundo o relatório, novamente 28 embarcações faziam parte da frota da Oceanpact em setembro, das quais 26 eram de bandeira brasileira e duas estrangeiras. A Wilson Sons Ultratug, com 25 embarcações de bandeira brasileira, e a DOF/Norskan, com 22 barcos de apoio (17 de bandeira brasileira e cinco estrangeiras), vêm logo em seguida. Já a Tranship se manteve nesse período com 21 unidades em sua frota, todas de bandeira brasileira.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 42 PSVs/OSRVs, nove AHTS, dois PLSVs, dois RSVs, dois MPSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em setembro, tinha mais AHTS: 14 embarcações desse tipo, além de 25 PSV/OSRVs e cinco RSVs. A Tranship permanece como a empresa com mais embarcações LH/SV: 20 unidades, seguida pela Starnav, que tem 17 unidades com essas especificações.

**portosenavios**

## **Pro Trilhos tem 48 pedidos de novas ferrovias**

31/10/2022 - 19:59

Iniciativa privada propôs trechos em 16 unidades da Federação, somando 15.013,42 km de trilhos

Subiu para 48 o total de pedidos de novas ferrovias apresentados pela iniciativa privada ao governo federal por meio do regime de autorizações previsto no Marco Legal Ferroviário. O programa Pro Trilhos abre a possibilidade de empresas desenvolverem segmentos próprios, com recursos 100% privados.

Protocolados no Ministério da Infraestrutura (MInfra), os pedidos somam R\$ 186,94 bilhões em investimentos e representam acréscimo de 15.013,42 quilômetros à malha ferroviária implantada no país. Reunidas no Pro Trilhos, as propostas foram protocoladas por 22 diferentes empresas e têm 16 unidades da

federação como origem e destino. Os projetos impactam localidades em Minas Gerais, Espírito Santo, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Distrito Federal, Goiás, Maranhão, Pernambuco, Piauí, Bahia, Tocantins, Pará e Roraima.

Após conferência de documentação na Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) analisa se o projeto tem convergência com a rede nacional de ferrovias, sejam outorgadas ou concedidas. Depois, novamente na SNTT, é avaliado se a proposta atende as diretrizes das políticas nacionais de transportes e do setor ferroviário. Com a tramitação concluída, o poder público pode autorizar a implantação do trecho solicitado.

Até agora, nove ferrovias já foram autorizadas pelo governo federal. Juntas, elas têm projeção de investimento de R\$ 50,3 bilhões e de 3.506,79 km de novos trilhos. Mais oito propostas já foram aprovadas na ANTT e aguardam deliberação final da SNTT.

Criado pela Medida Provisória 1.065/2021, o Marco Legal das Ferrovias avançou no Congresso Nacional após a aprovação pela Câmara dos Deputados e segue para sanção do presidente da República.

Confira a relação de todos os requerimentos apresentados até aqui:

Petrocity: São Mateus/ES – Ipatinga/MG: 410 km de extensão

VLI: Lucas do Rio Verde/MT – Água Boa/MT: 557 km de extensão

VLI: Uberlândia/MG – Chaveslândia/MG: 235 km de extensão

VLI: Porto Franco – Balsas/MA: 230 km de extensão

VLI: Cubatão/SP-Santos/SP: 8 km de extensão

Ferroeste: Maracaju/MS – Dourados/MS: 76 km de extensão

Ferroeste: Guarapuava/PR - Paranaguá/PR: 405,2 km de extensão

Ferroeste: Cascavel/PR – Foz do Iguaçu/PR: 166 km de extensão

Ferroeste: Cascavel/PR a Chapecó /SC: 286 km de extensão

Grão Pará: Alcântara/MA – Açailândia/MA: 520 km de extensão

Planalto Piauí Participações: Suape/PE – Curral Novo/PI: 717 km de extensão

Fazenda Campo Grande: Terminal Intermodal em Santo André/SP: 7 km de extensão

Macro Desenvolvimento Ltda.: Presidente Kennedy/ES – Conceição do Mato

Dentro/MG – Sete Lagoas/MG: 610 km de extensão

Petrocity: Barra de São Francisco/ES – Brasília (DF): 1.108 km de extensão

Rumo: Santos – Cubatão – Guarujá/SP – 37 km

Rumo: Água Boa – Lucas do Rio Verde/MT: 508 km de extensão

Rumo: Uberlândia/MG – Chaveslândia/MG: 276,5 km de extensão

Bracell: Lençóis Paulistas (SP): 4,29 km de extensão

Bracell: Lençóis Paulistas-Pederneiras (SP): 19,5 km de extensão

Morro do Pilar Minerais S.A: Colatina – Linhares (ES): 100 km de extensão

Brazil Iron Mineração Ltda: Abaíra – Brumado/BA – Fiol – FCA: 120 km de extensão

Petrocity: Campos Verdes/GO – Unaí/MG: 530 km de extensão

Minerva: Açailândia/MA – Barcarena/PA: 571,3 km de extensão

Eldorado Brasil Celulose S.A.: Três Lagoas/MS – Aparecida do Taboado/MS: 88,9 km de extensão

Zion Real Estate: Lucas do Rio Verde/MT a Sinop/MT: 153 km de extensão

Macro Desenvolvimento Ltda: Sete Lagoas/MG a Anápolis/GO: 716 km de extensão

Cedro Participações: São Brás do Suaçuí/MG: 4,52 km de extensão

Ultracargo Logística S.A: Porto de Santos/SP: 2,3 km de extensão

3G Empreendimentos e Logística S.A: Barcarena/PA a Santana do Araguaia, com conexão em Rondon do Pará/PA e Açailândia/MA: 1.370 km de extensão

Morro do Pilar S.A: Morro do Pilar/MG a Nova Era/MG: 100 km de extensão

MTC - Multimodal Caravelas: EF Bahia/Minas – Caravelas/BA a Araçuaí/MG,

com ramal até Teixeira de Freitas/BA e Mucuri/BA: 491 km de extensão

MRS: Três Lagoas/MS a Panorama/SP: 100 km de extensão

MRS: Unaí a Pirapora/MG: 302 km de extensão

MRS: Varginha a Andrelândia/MG: 143 km de extensão

MRS: Ouro Preto a Conceição do Mato Dentro/MG: 213 km de extensão

MRS: Rio Acima a Belo Horizonte/MG: 42 km de extensão

RAIL-IN Engenharia Eirelli: Santa Vitória a Uberlândia/MG: 266 km de extensão

RAIL-IN Engenharia Eirelli: Água Boa a Lucas do Rio Verde/MT: 635 km de extensão

Rumo: Santa Rita do Trivelato a Sinop/MT: 250,7 km de extensão

Garin Infraestrutura, Assessoria e Participações Ltda: Uberlândia a Chaveslândia/MG: 276,5 km de extensão

Garin Infraestrutura, Assessoria e Participações Ltda: Lucas do Rio Verde a Sinop/MT: 146,77 km de extensão

Rumo: Figueirópolis/TO a Barreiras/BA: 522,14 km de extensão

Rumo: Nova Mutum a Campo Novo dos Parecis/MT: 230 km de extensão

Rumo: Bom Jesus do Araguaia a Água Boa/MT: 249,2 km de extensão

Rumo: Ribeirão do Cascalheira/MT a Figueirópolis/TO: 560,8 km de extensão

Enefer Consultoria Projetos Ltda: Boa Vista a Bonfim/RR: 108,5 km de extensão

Rumo: Primavera do Leste a Ribeirão Cascalheira/MT: 498 km de extensão

Petrocity: Corumbá de Goiás a Anápolis/GO: 42,3 km de extensão.

## Portonave recebe primeiro navio com 51 metros de boca

31/10/2022 - 19:37

A primeira manobra de teste na bacia de evolução (Baía Afonso Wippel) para navios de até 51 metros de boca no complexo portuário de Itajaí e Navegantes (Portonave) foi realizada no sábado (29). A operação foi feita com o navio porta-contêineres “Rio de Janeiro Express”, de bandeira alemã, do armador Hapag-Lloyd. A embarcação tem capacidade para transportar 13.200 TEUs, mede 335 metros de comprimento por 51 metros de boca.

A Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí autorizou a realização de 50 manobras experimentais de entradas e saídas com navios de até 51 metros de largura, 335 metros de comprimento e 11,2 metros de calado.

Com a atracação de embarcações deste porte, o próximo passo será a busca por condições para manobrar navios com 366 metros de comprimento por 51 metros de largura.

O Complexo Portuário de Itajaí já opera cotidianamente navios de 350 metros de comprimento por 48,50 metros de largura.

Após a realização de cada manobra experimental, relatórios que abordam os aspectos técnicos referentes à operação, horários de início e término, condições ambientais observadas durante a realização da manobra, embarcações de apoio envolvidas, entre outros dados da manobra, são encaminhados à Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí. O objetivo é obter a homologação para operações regulares.

O complexo portuário de Itajaí conta atualmente com 17 práticos.

O navio é da linha AS2, e faz rota pela Ásia em países como China, Coreia do Sul e Hong Kong. Após desatracar, seguiu sua viagem pelo Brasil e realizará mais uma escala no Porto em novembro.

## Porto de Suape inaugura nova torre de controle

31/10/2022 - 16:15

Equipamento mescla inovação, sustentabilidade e tecnologia, favorecendo o controle de tráfego marítimo e às operações portuárias

O Porto de Suape ganhou, nesta segunda-feira (31), uma nova torre de controle, equipamento fundamental para a gestão das operações de tráfego marítimo do atracadouro pernambucano. A nova edificação, nomeada Torre de Controle Governador Eduardo Campos, está localizada no mesmo lugar da antiga torre, demolida por problemas estruturais.

Na ocasião, foi entregue também o prédio de autoridade portuária, local onde se concentra diversos órgãos anuentes, como a Polícia Federal, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), a Receita Federal, o Ministério da Agricultura, a representação local da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Sindicato dos Despachantes Aduaneiros, Sindicato dos Agentes de Navegação, Sindicato dos Despachantes Aduaneiros e o Sindicato dos Agentes de Navegação.

“A entrega reforça o nosso compromisso com o bem-estar dos colaboradores que fazem parte da rotina da gestão portuária, trazendo mais agilidade e automação às atividades. Essa é mais uma importante obra das várias que estão sendo tocadas, para requalificação do atracadouro. São intervenções essenciais para o bom funcionamento da máquina portuária. Tudo isso está sendo feito aliado a planos estratégicos baseados nas metodologias de inovação. Entre os projetos em andamento estão a restauração estrutural do molhe que protege o porto externo, recuperação do Píer de Granéis Líquidos (PGL-2), das vias portuárias (drenagem e pavimentação), nivelamento do fundo do mar, entre outras”, afirmou o diretor-presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão.

A nova torre de controle funciona 24 horas por dia durante os 365 dias do ano. O equipamento comporta 26 profissionais que trabalham em regime de plantão no gerenciamento das embarcações pelas águas de Suape. Localizada entre os portos interno e externo, o prédio foi projetado para ter maior sustentação e durabilidade, trazendo como característica principal a estrutura erguida em aço e contêineres.

A nova construção é um projeto arrojado e dará maior celeridade ao trabalho desenvolvido pela equipe lotada na torre de controle. A estrutura tem 269,40 metros quadrados de área, com três pavimentos, divididos em sala de controle de tráfego, terraço para contemplação do porto, além de salas de coordenação, de administrativa e de praticagem; estacionamento, copa, vestiários, banheiros, salas de convivência dos funcionários, de arquivo e de tecnologia da informação; depósito e guarita.

O novo prédio da autoridade portuária está situado na área do porto organizado, próximo ao Cais 5. A edificação passou por melhorias de estrutura, como nova rede elétrica e hidráulica, novo sistema de dados de voz e novo sistema de refrigeração, além de novo revestimento e revitalização da fachada.

Em adição às melhorias na infraestrutura portuária, as operações de controle de tráfego já contam com uma nova realidade na área tecnológica: a implantação do Sistema Operacional dos Terminais (TOS, sigla em inglês), projeto desenvolvido pela estatal em parceria com a CESAR School, que integra todos os processos operacionais no porto e aumenta a produtividade e o controle sobre o tráfego marítimo. “Dados das embarcações e das viagens dos navios que atracam em Suape já são inseridos diretamente no TOS, evitando equívocos humanos e reduzindo a quantidade de trabalho para os controladores de tráfego marítimo”, explica o diretor de Gestão Portuária, Francisco Martins.

**portosenavios**

## **Klabin monta megaprojeto logístico em Paranaguá**

31/10/2022 - 17:36

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 as 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 unidade Puma I. 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.



## **Temporada de cruzeiros em Santos começa com previsão de 561 mil turistas e R\$ 390 milhões na economia**

31 DE OUTUBRO DE 2022 - 15H19

A chegada do MSC Fantasia nesta quarta-feira (2), às 9h, dará largada à temporada 2022/2023 de cruzeiros em Santos, a maior em movimentação nos últimos 10 anos. A expectativa é de que o terminal marítimo Giusfredo Santini receba até 561 mil turistas e sejam injetados até R\$ 390 milhões na economia local - o impacto para todo o País é estimado em R\$ 3,8 bilhões, com um total de 780 mil passageiros nos portos nacionais.

Santos vai receber 16 navios com um total de 142 escalas até 16 de abril. No ano passado, ainda sob o impacto da covid-19, foram cinco embarcações e 49 escalas, enquanto na temporada 2019/2020 - a última sem qualquer impacto da pandemia - foram 11 e 100, respectivamente.

Do total, seis transatlânticos são de cabotagem, ou seja, realizam viagens regulares pelo litoral brasileiro e América do Sul: MSC Fantasia, MSC Armonia, MSC Seashore, MSC Preziosa, Costa Favolosa e Costa Firenze, partindo também dos portos de Itajaí (SC), Maceió (AL), Rio de Janeiro (RJ) e Salvador (BA) e passando por destinos como Ilhabela (SP), Ilha Grande (RJ), Cabo Frio (RJ), Búzios (RJ), Ilhéus (BA), além de Buenos Aires (Argentina), Montevideú e Punta del Este (ambos no Uruguai).

Já as embarcações Celebrity Infinity, Seven Seas Mariner, Seven Seas Voyager, MS Marina, MS Insignia, Volendam, Pursuit, Ocean Explorer, Norwegian Star e Seabourn Venture, consideradas de longo curso, passam por Santos durante cruzeiros internacionais.

### **NOVIDADES**

O MSC Seashore (maior navio a cruzar as águas brasileiras nesta temporada,

com capacidade para 5,6 mil passageiros), o Costa Firenze (5,2 mil turistas), os recém lançados Ocean Explorer (170) e Seabourn Venture (264), além do Norwegian Star (2.348) e Seven Seas Voyager (680) passam em Santos pela primeira vez.

Outra novidade da temporada é o retorno de pacotes com pernoite na Cidade antes ou depois da saída, o que atrai turistas e movimentam a economia da Cidade. A operadora All Seasons está comercializando na Argentina, Uruguai e Paraguai estas viagens do navio Costa Firenze, com passagens por Rio de Janeiro, Ilhéus e Salvador.

## TRÂNSITO

A Cidade receberá milhares de passageiros em trânsito (procedentes de outras localidades que não embarcaram no Porto de Santos). Entre os navios de cabotagem, são 68 escalas com previsão de aproximadamente 40 mil turistas. Já nas 15 escalas de longo curso, a previsão é de 10,1 mil estrangeiros que podem conhecer as atrações da Cidade.

Pela previsão, os dias mais movimentados no terminal serão 12, 15, 16 e 26 de dezembro, 26 de fevereiro, 4 e 11 de março e 9 de abril, datas em que três embarcações estarão no cais santista.

Conforme um estudo da Associação Brasileira de Navios de Cruzeiros (CLIA Brasil) com a FGV, cada turista gasta entre R\$ 770 (embarque ou desembarque) e R\$ 605 (em trânsito) com alimentação, bebidas, presentes, passeios etc.

Navio da estreia passará 39 vezes pela Cidade

Primeiro navio a aportar em Santos na temporada, o MSC Fantasia parte no mesmo dia com destino a Balneário Camboriú, retornando a Santos no dia 5 de novembro.

Com 39 escalas, o MSC Fantasia é o navio que mais passará por Santos na temporada. Realizará minicruzeiros entre o Sul e Sudeste em novembro, dezembro, março e abril, além de viagens semanais para Argentina e Uruguai no restante da temporada.

A embarcação tem capacidade para 4,3 mil passageiros em 1.637 cabines, incluindo 43 para hóspedes com deficiência. São cerca de 1,3 mil tripulantes e entre suas atrações, cassino, cinema 4D, simulador de fórmula 1, complexo com piscinas, teatro, danceteria, spa, instalações esportivas de tênis, basquete, minigolfe, pista de cooper e academia, área de recreação infantil, restaurantes, bares entre outras.

## TEMPORADA DE CRUZEIROS EM NÚMEROS

Navios em Santos: 16 (MSC Fantasia, MSC Armonia, MSC Seashore, MSC Preziosa, Costa Favolosa, Costa Firenze, Celebrity Infinity, Seven Seas Mariner, Seven Seas Voyager, MS Marina, MS Insignia, Volendam, Pursuit, Ocean Explorer, Norwegian Star e Seabourn Venture)

Escalas em Santos: 142

Previsão de passageiros em Santos: até 561 mil\*

Previsão de impacto na economia da Cidade: R\$ 390 milhões\*



## **Escassez de contêineres refrigerados continuará sendo um problema**

**Desequilíbrios entre importações e exportações, sazonalidade de uso e congestionamento portuário impedem sua correta distribuição**

31 OUT 2022

Embora os contêineres refrigerados (reefer) e padrão (secos) compartilhem as mesmas redes de transporte, suas tarifas muitas vezes não apresentam as mesmas tendências devido a diferenças nos fatores de oferta e demanda. Embora as taxas de contêineres padrão tenham caído acentuadamente, espera-se que as taxas de contêineres frigoríficos diminuam em um ritmo significativamente mais lento até 2023, mas permaneçam elevadas em comparação com seus níveis pré-pandemia, observa um relatório do Rabobank.

As importações dos EUA da China em setembro caíram 22,7% ano a ano e 18,3% mensalmente. Espera-se que as taxas de contêiner padrão diminuam ainda mais em 2023, devido ao enfraquecimento da demanda de carga e à melhoria constante nas operações portuárias. Em contraste, o Drewry Reefer Index trimestral mostrou apenas sinais de aumento, atingindo um recorde de US\$ 6.750 no terceiro trimestre de 2022. No entanto, a taxa de crescimento ano a ano, que atingiu o pico no quarto trimestre de 2021, desacelerou de o primeiro trimestre de 2022; o pequeno aumento no segundo trimestre de 2022 deveu-se à alta temporada anual para embarques refrigerados.

Uma taxa de crescimento ano a ano em declínio indica que os preços dos contêineres frigoríficos estão prestes a cair em relação aos níveis atuais. No entanto, espera-se que o ritmo de declínio seja significativamente mais lento do

que o das taxas padrão de contêineres. As taxas atuais de contêineres frigoríficos podem persistir no quarto trimestre de 2022, mas um declínio profundo pode ser esperado no primeiro trimestre de 2023.

### Resiliência de volumes frigoríficos

Ao contrário da queda na demanda de frete de carga seca, espera-se que os volumes no setor de frigoríficos sejam resilientes durante a desaceleração econômica. A Seabury Cargo espera que os volumes globais de contêineres frigoríficos continuem a crescer até 2021-2026 em um CAGR (crescimento anual composto) de 3,1%. Drewry projeta um valor semelhante de 3,0%.

Até 2023, o Rabobank espera que os volumes globais de comércio de contêineres frigoríficos permaneçam estáveis com potencial de crescimento limitado. Além disso, os volumes podem variar entre produtos refrigerados e rotas:

Os volumes de frutas podem não crescer devido ao enfraquecimento da demanda, bem como altos custos de produção e incerteza de preços.

Espera-se que os volumes de frutos do mar permaneçam fortes, mas o crescimento pode não ser tão forte quanto em 2021-2022.

Os volumes de carne também mostram um quadro misto: a UE diversificou suas exportações de carne suína para outras regiões, pois os volumes para a China permanecem baixos; importações de carne bovina para a China devem permanecer fortes

Além disso, espera-se que os volumes de comércio de aves permaneçam fortes, pois os consumidores podem mudar de carne bovina e suína para aves como a proteína de carne mais barata durante a crise econômica.

### Nova capacidade com conexões refrigeradas

A maioria dos navios porta-contêineres a serem entregues em 2023 e 2024 gerará aumentos na capacidade de conexão de contêineres frigoríficos de 7,1% e 8,4% em relação ao ano anterior, respectivamente. O crescimento médio anual da capacidade de conexão de contêineres frigoríficos para 2022-2026 é estimado em 3,9%, o que é consideravelmente superior ao crescimento do comércio de contêineres oceânicos mencionados acima. Portanto, a capacidade de conexão não será um problema nos próximos anos. No entanto, essa capacidade efetiva pode ser afetada negativamente pela estratégia de navegação em branco das empresas de navegação visando o controle das tarifas de carga seca.

### O reposicionamento de contêineres frigoríficos refrigerados

O número total de contêineres frigoríficos em todo o mundo deve chegar a 4

milhões de TEUs em 2026, com um CAGR de 34%. Crescimento acima do esperado para o volume de embarques frigoríficos. No entanto, distribuir o número correto de contêineres refrigerados onde eles são necessários continua sendo um grande desafio por três motivos. Os desequilíbrios entre importações e exportações das principais regiões exportadoras (América do Sul e Central) e das regiões importadoras (China).

Além do mais, carga refrigerada, como produtos frescos, é altamente sazonal, complicando ainda mais o planejamento de capacidade.

O atual congestionamento dos portos (especialmente nos EUA e na Europa) desacelera a circulação de contêineres refrigerados, prolongando sua escassez nas regiões exportadoras até 2023.

### Projeções

A capacidade de fornecimento global no setor de contêineres refrigerados provavelmente não será um problema em 2023. Portanto, espera-se que as taxas de contêineres refrigerados diminuam até o próximo ano. No entanto, o ritmo de declínio será significativamente mais lento do que o das taxas padrão de contêineres, porque a demanda por transporte refrigerado deve permanecer resiliente durante a desaceleração econômica, enquanto a escassez de contêineres continuará a ser um problema nas principais regiões exportadoras.

No entanto, as taxas permanecerão acima dos níveis pré-pandemia devido ao aumento dos custos operacionais (por exemplo, combustível), alteração de volumes nas rotas comerciais globais, incertezas geopolíticas e regulamentos de sustentabilidade mais rigorosos a partir de 2023.



## **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).



## **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 amplia o do gate (portões de entrada e saída de veículos).



## **POTENCIAL DE SUAPE   APRESENTADO NO XIII CONGRESSO DA ASSOCIA O 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 Associa o dos Portos de Língua Oficial Portuguesa (APLOP), no arquipélago de Cabo Verde, país do continente africano. A estatal portuária comp s 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 econ mico 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 participa o 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 inten o   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 econ mica de Suape, ressaltando a importância da localiza o estratégica do porto e suas conexões. A apresenta o abordou, ainda, a liderança nacional do porto na movimenta o de granéis líquidos e de cabotagem (entre portos do país) e de cargas containerizadas e de veículos no Norte/Nordeste. Além do desempenho econ mico do atracadouro, os participantes do evento conheceram as principais estratégias de inova o 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 coopera o 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.