

**Notícias principais**

**O Diário Oficial da União (DOU) publicou, no dia 22 de novembro, um decreto presidencial que torna pública a decisão, pela República Federativa do Brasil, de não renovar a vigência do convênio entre Brasil e Chile sobre transportes marítimos, firmado em 25 de abril de 1974.**

O decreto confirma deliberação tomada pela Câmara de Comércio Exterior (Camex) em julho de 2017. Segundo o ato, a decisão brasileira já havia sido informada ao Chile ainda em 2017. O documento cita que “o Ministério das Relações Exteriores encaminhou nota verbal ao Governo da República do Chile, em 8 de agosto de 2017, para comunicar a decisão pela não renovação do Convênio a partir de 8 de janeiro de 2020”.

**Plano de estímulo à cabotagem** - Ainda sobre o transporte marítimo de cargas, o projeto que vem sendo preparado pelo Ministério da Infraestrutura para estimular a cabotagem deve ser enviado ao Congresso até o início de dezembro, segundo o ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas. A proposta visa a abertura desse mercado a empresas estrangeiras.

Segundo Freitas, em alguns pontos, a abertura deve ser feita de forma gradual. A princípio, deverá ser exigido que as empresas que queiram operar com navios estrangeiros no País tenham um “lastro” em embarcações brasileiras.

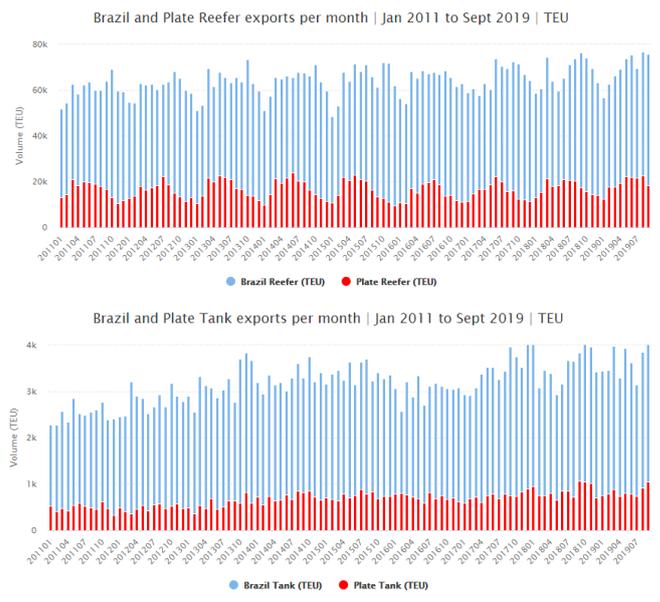
Anteriormente o Ministério da Infraestrutura havia divulgado que a empresa precisaria operar com embarcações de bandeira brasileira para usar embarcação estrangeira sem suspensão da bandeira (ou seja, sem precisar se submeter às regras brasileiras), numa proporção de 50% do total da tonelage (capacidade) das embarcações próprias. Mas essa porcentagem ainda pode ser alterada.

Ainda não foi divulgado se o projeto será aprovado por meio de medida provisória ou projeto de lei em regime de urgência.

**Dados do DataLiner, da Datamar, mostram que as exportações brasileiras de contêineres Reefer cresceram em setembro em relação a agosto, para 57.195 TEUs, ante 54.322 TEUs em agosto.** Em julho, as exportações totalizaram 47.766 TEUs. O total acumulado para os nove primeiros meses de 2019 foi de 451.676 TEUs, contra 438.678 TEUs no mesmo período de 2018. Já as exportações de contêineres Reefer da região do Plate caíram em setembro (18.442 TEUs) em relação a agosto (22.497 TEUs) e julho (21.742 TEUs). As exportações totais para a região do Plate entre janeiro e setembro em foram de 174.159 TEUs, contra 165.552 TEUs no período de 2018.

Já em relação aos contêineres tanque, os dados do DataLiner mostram que o Brasil exportou 2.998 TEUs em setembro, uma leve alta em relação a agosto (2.926 TEUs) e bem superior em relação a julho (2.414 TEUs). Nos primeiros nove meses do ano, as exportações totalizaram 25.319 TEUs, ante 23.832 TEUs no mesmo período de 2018. As exportações de contêineres tanques da região do Plate subiram em setembro para 1.044 TEUs mediante 921 TEUs em agosto e 736 TEUs em julho. O total dos nove primeiros meses do ano é de 7.454 TEUs. No mesmo período de 2018, o total foi de 7.399 TEUs.

Os dois gráficos a seguir demonstram a tendência histórica dos movimentos reefer e tank do Brasil e do Plate.

**Portos, terminais e infraestrutura**

**O Porto de Santos atingiu em outubro recorde histórico operacional ao movimentar 12.788.883 toneladas, superando em 0,3% a melhor marca mensal anterior, de julho deste ano, e em 24,7% o volume escoado em outubro de 2018.**

Contribuiu para o desempenho inédito, que superou todas as expectativas para o mês, o aumento no número de atracações no período: 46 navios a mais frente igual mês de 2018, alta de 12,1%, totalizando 426 embarcações no período.

Isso só foi possível porque a SPA (novo nome da Codesp) empenhou esforços para viabilizar a utilização de berços de atracação nos cais de Saboó e de Outeirinhos, visando incrementar a dinâmica do porto. No caso específico do Saboó, buscou-se uma atualização no zoneamento atual que possibilitou a operação de fertilizantes sem restrições. Com relação a Outeirinhos, uma tratativa entre a Marinha e a SPA permitiu que a seção sob administração da Autoridade Marítima fosse operacionalizada comercialmente pela primeira vez, em 21/10/2019, desde a inauguração daquele cais em 2016. Essas duas iniciativas resultaram em considerável aumento da produtividade, com consequente redução da fila de espera de navios.

Como consequência, a média mensal de navios que ficam aguardando na Barra disponibilidade de berços caiu da ordem de 70, no primeiro semestre, para aproximadamente 55 nos últimos meses.

Puxaram as altas os embarques de milho a granel (totalizando 2.212.143 t, +47,8%), soja a granel (759.741t, +107,2%) e farelo de soja (568.293 t, +54,3%). O aumento de 365.875 t nos desembarques de adubos (762.150 t, +92,3%) também contribuiu significativamente para o resultado histórico.

O desempenho da carga containerizada medida em TEU (contêiner padrão de 20 pés) aumentou em 4,9% no mês, totalizando 383.264 TEU. Também no acumulado dos dez primeiros meses do ano a movimentação cresceu, tendo atingido 112.773.697 t, resultado 1,9% superior ao observado no mesmo período do ano passado.

Influenciaram fortemente a alta no total acumulado as movimentações de embarque de milho (totalizando 13.320.708 t, +59,0%) e de celulose (totalizando 4.035.322 t, + 7,2%) e as descargas de adubo (totalizando 4.551.053 t, + 38,8%) e de óleo diesel/gasóleo (totalizando 2.050.965 t, +30,8%).

**Estudo desenvolvido pela Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade – SDS, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, apontou que o valores divulgados por quatro grandes transportadores marítimos: CMA-CGM, ONE, Hapag-Lloyd e Hamburg Süd, variam de forma significativa nos portos nacionais contemplados no estudo.**

Os valores para a THC do Complexo de Santos, como origem da operação portuária, variaram de US\$ 164 a US\$ 212 por contêiner de 20 pés, dependendo do transportador marítimo.

Tendo como origem o Porto de Pecém, tais valores variaram de US\$ 155 a US\$195 por contêiner. Por sua vez, o Porto do Rio Grande variou de US\$ 199 a US\$ 236. Para o complexo Itapoá-São Francisco do Sul, os valores variaram de US\$ 135 a US\$ 180. Já as cargas com origem no Porto de Suape, os valores de THC variaram de US\$ 283 a US\$ 315 por contêiner de 20 pés.

Os portos/complexos portuários brasileiros considerados foram: Santos (SP), Itajaí-Portonave (SC), Paranaguá-Antonina (PR), Rio Grande (RS), Itapoá-São Francisco do Sul (SC), Manaus (AM), Suape-Recife (PE), Pecém-Fortaleza (CE), que, juntos, representaram 85% da movimentação de contêineres do país, em 2018.

A Taxa de Movimentação no Terminal, mais conhecida como Terminal Handling Charge – THC, é o preço cobrado pelos serviços de movimentação de carga entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação.

A versão integral do estudo estará disponível em breve no portal da ANTAQ, na internet.

**De acordo com a Codeba (Companhia das Docas do Estado da Bahia), os portos baianos bateram recorde de faturamento nos últimos cinco meses.** O percentual de crescimento chegou a 43,63% em setembro, quando o rendimento saltou de R\$ 11 milhões para R\$ 16 milhões. Os dados revelam um efeito positivo em cadeia, uma vez que houve maior escoamento e armazenamento de produtos, o que tem gerado maior arrecadação ao estado.

Os números também mostram crescimento na movimentação de carga: 9,7 milhões de toneladas, no total. No mês de outubro, por exemplo, houve registro de 9,85% de aumento no volume de cargas transportadas em relação ao mesmo período de 2018. Em junho, o número chegou a subir 21% quando comparado com o mesmo período do ano anterior. Dentre os produtos com maior circulação estão o trigo, pelo Porto de Salvador, e a nafta, no Porto de Aratu. “Os resultados apontam para um aquecimento da economia baiana e demonstram a importância de escolher uma gestão técnica voltada para resultados. A Codeba está focada em

potencializar as vocações da economia em cada porto”, afirma o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni.

**Ações eficientes** - Para alavancar a performance das operações portuárias, o presidente da Codeba, Alex Sandro de Ávila, tem pautado a gestão em ações que promovem a eficiência das operações e o estímulo da produtividade para elevar o nível de serviço nos portos baianos.

Entre as ações desenvolvidas estão reuniões interativas que possibilitam diálogo direto entre arrendatários, investidores e diretores do Ministério da Infraestrutura com vistas ao fomento a novos investimentos para os portos. Além disso, houve a efetivação de uma nova regra operacional no Porto de Aratu, já em execução experimental, e que tem rendido bons resultados. “Testamos a medida para a melhoria da performance de Aratu. Acredito que o mais importante foi constatar que podemos melhorar nossa produtividade nas operações de descarga de fertilizantes no porto. Com isso, conseguimos produzir mais em menos tempo e diminuir custos para toda a cadeia logística”, destaca Ávila.

A nova regra está em fase de teste por 180 dias e, após este período, a Autoridade Portuária fará avaliação dos resultados e análise técnica para efetivar, adequar ou descontinuar a ação. “Tomamos a iniciativa de criar um grupo de trabalho com a finalidade de promover discussões relativas à otimização da performance e à melhoria na produtividade das operações de descarga de produtos sólidos a granel (fertilizantes) no Porto de Aratu. Esse tema é de extrema importância para nós”, explica Ávila, que preside o órgão desde setembro deste ano. O GT de Produtividade conta com a participação de representantes de toda a comunidade portuária.

Outra ação eficiente foi a chegada do investimento da ordem de R\$ 309 milhões no Porto de Aratu. A verba vai proporcionar a construção de um novo píer, o que permitirá a operação de todos os tipos de combustíveis líquidos e de produtos químicos, além da construção de novas áreas de armazenagem. “Isso vai diminuir drasticamente a demurrage, que é a sobretaxa que se paga para o dono do navio por não ter conseguido atracar no berço por falta de espaço. O novo píer vai permitir menor tempo de atracação, além de gerar a possibilidade de recebimento de mais navios importadores, o que significa escoar mais carga e gerar mais arrecadação para o estado”, explica a diretora do Departamento de Gestão de Contratos do Ministério da Infraestrutura, Flávia Morais Takahashi.

**Estudo** - A Codeba também desenvolve estudo técnico para identificar o potencial e fazer análise da modelagem para atração de novos investimentos para o Porto de Ilhéus e para o Porto de Salvador. A expectativa é que os resultados sejam divulgados no segundo semestre de 2020.

**Os portos do Paraná chegaram praticamente ao máximo Índice de Eficácia por Balizamento do Centro de Auxílio à Navegação Moraes Rego, da Marinha do Brasil, uma métrica usada para avaliar a segurança no tráfego marítimo em todo o mundo.** Os terminais paranaenses ficaram muito próximos de 100% no mês de outubro.

O Porto da Ponta do Félix, em Antonina, chegou à marca de 100% e o Porto de Paranaguá alcançou 99,85% – nos últimos doze meses, tiveram, respectivamente, eficácia de 96,89% e 99,87%.

Além de verificar a segurança, os valores alcançados apontam as necessidades de ajustes e melhorias. A intenção é garantir que a chegada, a estada e a partida dos navios aconteçam sem contratempos, evitando riscos e prejuízos na operação portuária. “É uma demonstração clara do comprometimento de toda a estrutura portuária com a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar”, destaca o capitão dos Portos do Paraná, capitão de mar e guerra Rogerio Antunes Machado.

Este balizamento é referente ao acesso ao Canal da Galheta e à área de manobras do Porto de Paranaguá, que é de responsabilidade da Capitania dos Portos. “Nossos esforços são para manter o balizamento dentro dos padrões de qualidade exigidos, sempre acima dos 95%”, explica oceanógrafo Ricardo Delfim, que trabalha na Diretoria de Engenharia e Manutenção da empresa Portos do Paraná.

Segundo ele, para garantir segurança à navegação, os portos paranaenses oferecem infraestrutura aquaviária adequada às dimensões dos navios que recebem. “Todo porto precisa ter profundidade, sinalização de auxílio à navegação confiável, estruturas de acostagem e amarração apropriadas e publicações náuticas atualizadas, como as cartas náuticas, lista de faróis, serviços de aviso aos navegantes, por exemplo”.

Delfim acrescenta que também é preciso prever condições de operação, normatização e controle, que são as formas de monitorar e organizar o tráfego marítimo. “Um porto eficiente tem normas claras, frota auxiliar adequada, rebocadores e demais apoios portuários, e conhecimento das condições ambientais e variações naturais”, explica.

Para dar mais segurança, a Portos do Paraná investe R\$ 403 milhões na dragagem contínua dos canais de acesso, bacias de evolução e berços públicos em Paranaguá e Antonina. A retirada de sedimentos do fundo do mar é essencial para manter a profundidade, já que a região tem assoreamento constante.

Além disso, o canal de entrada e saída dos navios conta com 70 balizas, número projetado pela Marinha para a área. A empresa também faz o mapeamento hidrográfico regular e estuda a contratação de diversos sistemas e serviços que elevarão ainda mais a segurança de navegação. Entre eles estão o monitoramento meteorológico, o monitoramento do tráfego por AIS (transmissores e receptores automáticos que trocam informações a cada minuto) e o acionamento do sistema AIS AtoN, que provém melhor alcance de identificação e detecção das balizas náuticas em qualquer condição de tempo. Dessa forma, a localização e as condições das balizas náuticas são monitoradas por rádio e comunicadas às embarcações próximas.

**Cinco projetos de infraestrutura de transporte foram qualificados pelo conselho do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos), em 19/11 – última reunião do ano.** A partir de então, tornam-se prioridade nacional. São eles: arrendamento do terminal de granéis líquidos no Porto de Santos (SP) – STS08; Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza/Mucuripe (CE); arrendamento de terminal de movimentação de carga geral no porto de Paranaguá (PR) – PAR 32; estudo de viabilidade para concessão da BR-158/155/MT/PA (Ribeirão Cascalheira – Marabá); e apoio ao licenciamento ambiental da BR 135/MG.

Dos cinco projetos, o Terminal Marítimo de Fortaleza está em processo mais adiantado e deve ter o edital publicado no dia 9 de

dezembro. O empreendimento terá mais de 5 mil m<sup>2</sup> de área construída e estacionamento. O investimento previsto é de R\$ 1,6 milhão e o prazo do contrato será de 25 anos.

O arrendamento do terminal de movimentação de carga geral no porto de Paranaguá (PR) – está em fase de estudos e prevê investimentos da ordem de R\$ 19,8 milhões. A área é de 6,6 mil m<sup>2</sup> e o prazo do contrato será de 10 anos. Já o arrendamento do terminal de granéis líquidos no Porto de Santos (SP) – STS08 também se encontra em fase de estudos. A área está localizada no porto organizado e é dedicada à movimentação de granéis líquidos de combustíveis. A área do terminal é de 484 mil m<sup>2</sup> e o prazo do contrato também está em fase de estudos.

Também foi autorizado o estudo de viabilidade para concessão da BR-158/155/MT/PA (Ribeirão Cascalheira – Marabá). O trecho é considerado de suma importância devido à movimentação crescente de cargas do nordeste do Mato Grosso ao Pará. Trata-se, portanto, de novo eixo de exportação pelo leste do Pará.

Por fim, o último projeto qualificado foi o apoio ao licenciamento ambiental da BR 135/MG. O conselho do PPI optou por incluir o trecho de 55,4 km entre Manga/MG e Itacarambi/MG para obtenção de licença de instalação para obras de implantação e pavimentação. Atualmente, o trecho entre Barreiras/BA e Manga/MG já possui licença e está em obras. Assim que concluída, a intervenção na rodovia vai desempenhar funções significativas para a região, como ligação dos polos produtivos da região Norte, integração econômica com os estados das regiões Nordeste e Norte e fomento ao turismo.

**A Santos Port Authority (SPA) publicou a lista das ofertas vencedoras para explorar provisoriamente três áreas no cais do Saboó, na margem direita do Porto de Santos.** As empresas Brasil Terminal Portuário (BTP), Santos Brasil e Set Port apresentaram as melhores propostas finais, que, juntas, renderão R\$ 1.182.380,00 à SPA a título de remuneração mensal mínima – alta de quase 152% sobre o que ofereceram originalmente.

Seis empresas competiram por ao menos um dos três arrendamentos transitórios de áreas hoje disponíveis no Saboó com ofertas feitas no fim de outubro e início de novembro. Conforme o edital, as concorrentes poderiam apresentar uma única oferta final na quarta-feira (13), e assim o fizeram.

A BTP deu o melhor lance pela área 1, de R\$ 215.940,00, alta de 103% sobre sua proposta inicial, para movimentar carga geral (contêineres, veículos e breakbulk). Pela exploração da área 2, a Santos Brasil ofereceu um incremento de 188%, totalizando R\$ 713.000,00, e usará o espaço para celulose e veículos. E pela operação da área 3, a empresa Set Port ofertou R\$ 253.440,00, aumento de 119,4%. A Set Port propôs movimentar granéis sólidos e carga geral; é a única das três que ainda não explora arrendamento no Porto. As empresas têm de apresentar os documentos de qualificação em até cinco dias úteis.

Área 1 (+19.000m <sup>2</sup> )	
Empresa	Oferta Final (Remuneração Mensal Mínima)
BTP	R\$ 215.940,00
Portonave	R\$ 200.010,00
Termares	R\$ 161.560,00
Set Port	R\$ 134.310,00
Santos Brasil	R\$ 127.400,00

Área 2 (+42.000m <sup>2</sup> )	
Empresa	Oferta Final (Remuneração Mensal Mínima)
Santos Brasil	R\$ 713.000,00
BTP	R\$ 496.117,00
Portonave	R\$ 457.180,00
Termares	R\$ 357.200,00
Set Port	R\$ 295.020,00

Área 3 (+21.000m <sup>2</sup> )	
Empresa	Oferta Final (Remuneração Mensal Mínima)
Set Port	R\$ 253.440,00
BTP	R\$ 236.319,00
Portonave	R\$ 218.190,00
Termares	R\$ 178.542,00
Reliance	R\$ 114.970,00

As ofertas foram encaminhadas no âmbito do Edital de Processo Seletivo Simplificado para escolha de arrendatário, lançado em setembro pela SPA para dar utilização a áreas desocupadas até

que se concluem os respectivos processos licitatórios para arrendamentos de longo prazo ou por no máximo 180 dias – o que ocorrer primeiro.

“Foi um processo inovador que se mostrou bem-sucedido ao combinar a maximização da remuneração à SPA, a ampla competição, e a garantia da continuidade do serviço portuário. Essa é a mentalidade da nossa gestão, foco na eficiência e na competição”, afirma o diretor-presidente da SPA, Casemiro Tércio Carvalho.

A seleção simplificada está prevista em resolução da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de 2016. É a primeira vez que a SPA lança mão do instrumento.

### Navegação

**A CMA CGM anunciou que, a partir de dezembro de 2019, reorganizará o serviço Sirius, que liga o Mediterrâneo à Costa Leste da América do Sul.**

A nova configuração do SIRIUS inclui:

- O serviço semanal será mantido com 7 embarcações ao invés das 8 atuais.
- As escalas diretas de Málaga (Espanha) e Buenos Aires (Argentina) serão descontinuadas.
- O serviço para os portos da região do Prata será mantido com tempos de trânsito competitivos oferecidos pelo uso dos serviços da MERCOSUL Line, subsidiária do Grupo CMA CGM.
- As exportações de Paranaguá serão abertas.
- Essas alterações entrarão em vigor a partir do “MAERSK LOTA”, partindo de Gênova em 2 de dezembro de 2019.

SIRIUS - Southbound								
From	To	Salvador	Santos	Paranaguá	Itapoa	Rio Grande	Itajai	Buenos Aires*
Malta		17	21	22	23	25	29	31
Genoa		14	18	19	20	22	26	28
Barcelona		12	16	17	18	20	24	26
Valencia		11	15	16	17	19	23	25
Tangiers		9	13	14	15	17	21	23

\*transshipment in Salvador

SIRIUS - Northbound						
From	To	Tangiers	Malta	Genoa	Barcelona	Valencia
Buenos Aires**		25	28	31	33	33
Paranaguá		21	24	27	29	30
Rio Grande		19	22	25	27	28
Itapoa		17	20	23	25	26
Itajai		15	18	21	23	24
Santos		13	16	19	21	22
Itaguai		12	15	18	20	21

\*\*transshipment in Rio Grande

**O LDC Tapajós, primeiro empurrador fluvial de uma série de três embarcações em construção, foi entregue. O cronograma indica a entrega de outros dois empurradores no segundo semestre de 2020.** As embarcações são financiadas pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM), com gerenciamento do Ministério da Infraestrutura e destinadas a Louis Dreyfus Company Brasil S/A.

O empurrador foi construído no estaleiro INACE em Fortaleza (CE) e poderá ser utilizado para serviços de navegação interior, com operações no arco Norte, especialmente no estado do Pará. O FMM direcionou R\$ 2,0 bilhões à indústria naval brasileira em

2019. O Fundo tem promovido iniciativas que contribuem para o fortalecimento da indústria de navios, o aumento do transporte por hidrovias, cabotagem e apoio marítimo à exploração de petróleo e gás brasileira

**A Maersk Tankers planeja adicionar 11 navios-tanque à sua frota, após um acordo com a BP Shipping (BP) e a ICBC Financial Leasing.** De acordo com os termos do contrato, a Maersk Tankers será proprietária dos navios em um regime de fretamento, que cederá à BP sob um contrato de afretamento por um período de três anos. A Maersk Tankers assumirá total responsabilidade pelos riscos operacionais e pelo gerenciamento técnico dos navios.

“Estamos muito felizes em assinar este contrato e estamos honrados por dois líderes do setor nos terem escolhido como parceiros confiáveis. Com esse acordo, aumentamos nossa frota sob gestão para 198 embarcações com mais de 30 parceiros diferentes, o que consolida nossa forte posição no setor”, disse Soren C. Meyer, chefe de ativos da Maersk Tankers.

O acordo inclui três Suezmax, três MR e cinco navios de tamanho médio, todos construídos na Coreia entre 2016 e 2017.

A Maersk Tankers espera receber os primeiros navios no início de 2020, enquanto o restante será entregue durante o resto do ano.

**A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizou, no dia 19/11, em sua sede, em Brasília, audiência pública referente à consulta pública para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de modelagem para definição do Custo Médio Ponderado de Capital – WACC aplicado ao setor portuário, diferenciado por natureza de carga.** Com a metodologia, a Agência pretende atualizar o cálculo do WACC, tornando mais atrativos os investimentos no setor.

De acordo com a nova metodologia, serão definidos WACC's específicos para os diferentes tipos de terminais, correspondentes às principais naturezas de cargas do setor portuário, em conformidade com o Plano Nacional de Logística Portuária – PNL 2015, contemplando as cargas de granel sólido mineral, granel sólido agrícola, granel líquido combustível, granel líquido agrícola, carga geral e cargas containerizadas e o transporte marítimo de passageiros.

Conforme salientou o diretor Adalberto Tokarski, a matéria impacta diretamente a atratividade do negócio portuário. “Com a segmentação das taxas de remuneração do capital em sete categorias, esperamos compatibilizar a taxa de atratividade de cada carga com o seu setor específico. Essa é a dinâmica que o país precisa no momento, ou seja, aumentando a qualidade regulatória com foco na atração de investimentos e uma boa sinalização para os investidores, sobretudo os estrangeiros”, afirmou.

A ANTAQ passou a adotar o modelo do WACC para calcular o custo de capital do setor portuário em 2007. A referida metodologia foi instituída pela Agência ainda na vigência da Lei nº 8.630/1993, então marco regulatório dos portos. Agora, com a abertura de consulta e audiência públicas, a Agência coloca para o mercado matéria relevante em que vem trabalhando nos últimos meses.

“O WACC engloba a remuneração de todo o capital da empresa, abrangendo tanto a parcela relativa ao capital próprio quanto ao

capital de terceiros. Trata-se de um parâmetro para a taxa de retorno de risco do setor no qual a empresa e seus serviços estão inseridos, de forma a garantir a atratividade adequada aos investidores”, explicou o gerente substituto de Portos Públicos da Autarquia, Renildo Silva.

“Essa atratividade adequada – prosseguiu Silva – torna possível a melhoria da qualidade e a expansão do serviço. Assim, é essencial que essa taxa venha a ser definida em valor apropriado e reflita o risco inerente de cada segmento, a fim de que haja o fomento e o incentivo necessários”.

Os interessados em contribuir para o aprimoramento da proposta em consulta pública poderão encaminhar suas sugestões à Autarquia até às 23h59 do dia 04/12/2019, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no portal da Agência (www.portal.antaq.gov.br).

**Søren Toft, ex-diretor de operações da AP Møller-Maersk, que deixou o cargo no início da semana passada, foi anunciado como o novo CEO da Mediterranean Shipping Company (MSC).**

A notícia foi dada depois que Toft renunciou ao seu cargo na Maersk a poucos dias, apontando que buscava novas oportunidades.

O anúncio foi oficializado pela MSC. “O Sr. Toft possui uma carreira e pedigree impressionantes no setor, tendo trabalhado na Maersk nos últimos 25 anos, especificamente como diretor de operações da Maersk Line desde 2014. A MSC está confiante de que essa nomeação trará um valor significativo para seus negócios de carga, aproveitando os pontos fortes existentes da empresa e impulsionando ainda mais seus planos de desenvolvimento”, afirmou a companhia de navegação suíça.

**A Maersk informou a seus clientes que a partir de dezembro de 2019 seu serviço Bossa Nova, entre a Costa Leste da América do Sul e o Mediterrâneo, vai encerrar as chamadas no porto de Buenos Aires, Argentina.**

O último navio que atracará em Buenos Aires será o CMA CGM LITANI viagem 947S com ETA 19 de dezembro de 2019.

Com isso, a rotação revisada do serviço Bossa Nova ficará a seguinte:

Serviço	Costa Leste da América do Sul de/para Mediterrâneo	Primeira saída (nova rotação)
Bossa Nova	Marsalox - Genoa - Barcelona - Valencia - Port Tangier - Salvador - Santos - Paranaguá - Itapoa - Rio Grande - Itapoa - Itajai - Santos - Sepetiba - Tangier1 - Tangier2 - Marsalox	Maersk Lota v-948S ETD Genoa Dec 2

A empresa continuará atendendo Buenos Aires de/para o Mediterrâneo da seguinte forma:

- Exportação Mediterrâneo -> Buenos Aires: transbordo em Itapoa, Brasil
- Exportação Buenos Aires -> Mediterrâneo: transbordo em Santos, Brasil

**Carnes**

A Pif Paf Alimentos assinou contrato de compra da empresa processadora de suínos Fricasa Alimentos, localizada em Canoinhas, Santa Catarina. A aquisição está em linha com o

plano estratégico de crescimento da empresa, a fim de ampliar a capacidade de produção e comercialização de alimentos, expandindo sua atuação no Brasil e no exterior.

A aquisição está sujeita à aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) e ao cumprimento de condições precedentes à operação. Até a conclusão do processo, as empresas continuam a atuar de forma independente.

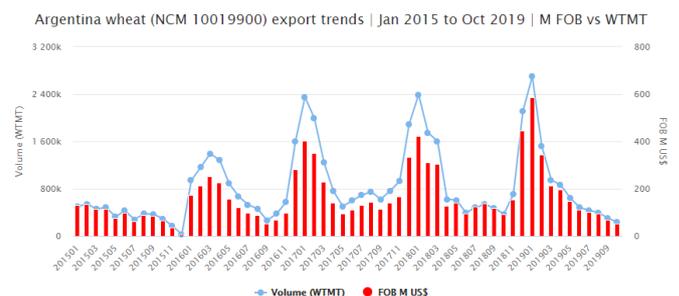
De acordo com nota divulgada pela Pif Paf Alimentos, a Fricasa manterá normalmente seu funcionamento (produção, comercialização e todas as funções relacionadas), respeitando seus colaboradores, fornecedores, integrados e demais parceiros, clientes e consumidores. A transição ocorrerá de forma gradativa e transparente, sendo que as atuais práticas e políticas comerciais permanecem vigentes e sem qualquer alteração no relacionamento.

**Grãos**

**De acordo com o Ministério da Agroindústria da Argentina, a produção de trigo no país nessa safra deve cair 500 mil toneladas, para 19 milhões por conta do tempo seco em áreas produtoras significativas. A previsão é que a colheita seja 2,4% menor que a safra 2017/18.**

Até o dia 22/11, 17% da área semeada na Argentina, de 6,6 milhões de hectares, havia sido colhida, na comparação com 18% no mesmo período do ciclo passado. Em 2017/18, 6,29 milhões de hectares foram plantados com o cereal.

O gráfico a seguir, com dados do Indec, mostra as exportações argentinas de trigo no período de 2015 a 2019:



**Recorde de moagem de soja em outubro - Em compensação, a moagem de soja na Argentina atingiu um novo recorde histórico de 3.928.342 toneladas, volume superior a 3.892.371 toneladas industrializadas no mesmo mês de 2015 .**

De acordo com a pesquisa realizada pela Subsecretaria de Mercados Agrícolas, durante o ciclo comercial 2018/2019, o processamento acumulado para o período de abril a outubro totalizou um volume de 27.790.916 toneladas, o que representa mais da metade da safra de 2018 / 19, e que confirma o bom ritmo de moagem do setor de agronegócios, que opera sem limitações acima do volume acumulado na mesma data da safra passada, que foi de 22.972.829 toneladas.

**O plantio de soja no Brasil na safra 2019/20 avançou na última semana para 77,3% da área total estimada, um crescimento de 6,4 pontos percentuais ante a semana anterior, de acordo com dados da consultoria Arc Mercosul.**

Em meio a chuvas mais escassas, os trabalhos seguem em ritmo mais lento ante o mesmo período da safra passada (89,6%) e versus a média histórica para a época (80,5%).

Com o plantio na fase final em Mato Grosso e Paraná, as atenções se voltam para o Rio Grande do Sul, que forma com os outros dois Estados a trinca dos três maiores produtores da oleaginosa do Brasil.

No território gaúcho, o plantio avançou para apenas 38% da área projetada nesta semana, ante 67,8% no mesmo período do ano passado e 52% da média histórica, disse o diretor da Arc Mercosul, Matheus Pereira.

Ele explicou que o Rio Grande do Sul teve há algumas semanas excesso de chuvas, o que afetou a largada dos trabalhos, e mais recentemente ficou seco, o que prejudicou as atividades nesta semana.

A consultoria notou preocupações com o tempo seco do sul de Mato Grosso até o norte de São Paulo, nesta semana.

Para o presidente da Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil), Bartolomeu Braz Pereira, a maior preocupação, por ora, é com o plantio da segunda safra de milho, semeada após a colheita de soja. "Houve problemas pontuais na soja, no Paraná alguns municípios tiveram replantio grande, mas não vemos isso afetar tanto a produção final de soja", declarou.

"O que poderá trazer problemas, o que estamos preocupados é com a segunda safra, que vai ser plantada mais tarde, em decorrência do atraso das chuvas para a soja. O meu caso, por exemplo, vou ter que plantar o milho fora da janela ideal, e tem alto risco de as chuvas cortarem mais cedo e não atingir a produtividade esperada (na safra de milho)", afirmou ele, que tem propriedade em Goiás.

Segundo o presidente da Aprosoja, com o atraso na soja e consequentemente no milho, o cereal poderá ser plantado em algumas áreas fora do zoneamento climático, o que pode deixar parte da cultura sem seguro agrícola.

**O Valor Bruto da Produção Agropecuária (VBP) de 2019 está estimado em R\$ 609,5 bilhões, com base em dados de outubro. O valor é 1,7% acima do resultado de 2018, que foi de R\$ 599,4 bilhões.**

Na estimativa, as lavouras chegam a R\$ 399,9 bilhões e a pecuária, R\$ 209,5 bilhões. O valor da pecuária foi elevado a 6,6%, enquanto que as lavouras tiveram uma redução de 0,7%.

A maior parte dos produtos analisados tem apresentado comportamento favorável, de acordo com a pesquisa da Secretaria de Política Agrícola do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Entre estes, os principais destaques são: algodão herbáceo (valor da produção aumentou 17,5% em relação ao ano passado), amendoim (12,4%), banana (18,7%), batata inglesa (101,4%), feijão (56,4%), laranja (4,5%), mamona (37%), milho (23,8%) e tomate (10%). Em alguns produtos, como o feijão, batata-inglesa e tomate, os preços foram mais decisivos que a quantidade para definir o resultado.

Os resultados favoráveis da pecuária estão presentes em quase todos os segmentos, exceto para o leite que tem queda de valor em relação a 2018.

Os melhores resultados vêm sendo observados em carne suína, carne de frango e com pequeno aumento em carne bovina. Esses produtos têm sido beneficiados pelo aumento das exportações (Agrostat, 2019). A produção de ovos passa por uma boa fase, tendo atingido aumento real do valor de 21,6%.

São poucos os produtos que apresentaram redução do valor da produção. Entretanto, é um grupo com forte participação no valor gerado pela agricultura. São os seguintes produtos: arroz (-5,2%), café (-27,6%), cana-de-açúcar (-9,3%), mandioca (-13,9%), soja (-11,3%) e uva (-4,5%).

### Estimativas do VBP 2020

De acordo com projeções da Conab, a safra de grãos 2019/2020 deve chegar a 246,37 milhões de toneladas, considerada a maior da história do país, e 1,8% acima de 2018/2019. Dentro do total estimado, esperam-se 98,4 milhões de toneladas de milho e 120,9 milhões de toneladas de soja.

"O VBP de 2020 é pouco abaixo do observado em 2019. Como primeira estimativa, o valor previsto é de R\$ 605,4 bilhões", diz a nota técnica. O valor envolve incertezas climáticas, como secas, que podem levar ao atraso no plantio. Também as informações ainda são incompletas sobre quantidades e preços de produtos.

### O que é VBP

O VBP mostra a evolução do desempenho das lavouras e da pecuária ao longo do ano e corresponde ao faturamento bruto dentro do estabelecimento. Calculado com base na produção da safra agrícola e da pecuária, e nos preços recebidos pelos produtores nas principais praças do país, dos 26 maiores produtos agropecuários do Brasil. O valor real da produção, descontada a inflação, é obtido pelo Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI) da Fundação Getúlio Vargas. A periodicidade é mensal com atualização e divulgação até o dia 15 de cada mês.

### Outras cargas

**De acordo com a Associação Nacional dos Exportadores de Sucos Cítricos (CitrusBR), as exportações de suco de laranja do Brasil registraram uma alta de 24% entre julho e outubro de 2019 na comparação com igual período do ano anterior, atingindo 379.457 toneladas.**

O avanço nos embarques brasileiros do produto (FCOJ Equivalente a 66º Brix) foi puxado por um crescimento de 31% nas vendas à União Europeia, principal cliente do suco de laranja do Brasil, que totalizaram 277.709 toneladas no período.

Segundo nota da entidade, a alta já era esperada para este momento da temporada, que representa os quatro primeiros meses do ano-safra, uma vez que há a necessidade de que mais espaços sejam liberados nos tanques brasileiros, visando o recebimento de suco da nova safra.

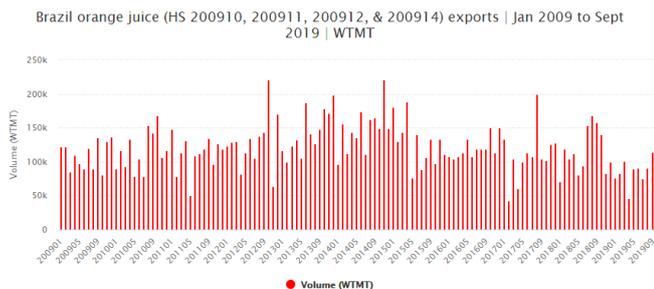
"Estamos processando uma safra grande, então é natural que haja uma certa movimentação de estoques, o que neste momento dificulta distinguir essa movimentação de um eventual aumento de demanda", disse em comunicado o diretor-executivo da CitrusBR, Ibiapaba Netto.

Já os Estados Unidos, segundo maior comprador do suco de laranja brasileiro, adquiriram 5% menos nos primeiros meses da safra em comparação com 2018, somando 53.488 toneladas.

“A queda para os EUA também é esperada, pois os estoques norte-americanos estão muito altos, o que diminui o ritmo de embarques”, afirmou Netto.

O faturamento total com as exportações de suco de laranja entre julho e outubro alcançou 655,40 milhões de dólares, avanço de 11% ante igual período do ano passado, acrescentou a CitrusBR.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostra as exportações brasileiras de suco de laranja mês a mês:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

## **Petróleo & Gás**

**Três empresas petrolíferas líderes na Argentina, impulsionadas pela qualidade dos recursos de xisto, estão prontas para acelerar a produção de petróleo e gás natural em Vaca Muerta, mas estão se atrasando até que as políticas econômicas e energéticas do novo governo sejam mais claras.**

O presidente eleito da Argentina, Alberto Fernandez, ainda não definiu sua política de energia desde que venceu as eleições de 27 de outubro, levantando preocupações sobre se o que ele vai fazer pode impedir o desenvolvimento de Vaca Muerta, mesmo quando ela lidera uma recuperação na produção de petróleo e gás após mais de uma década de declínio.

Carlos Ormachea, CEO da Tecpetrol, o terceiro maior produtor de gás do país – e o maior em Vaca Muerta – disse que acredita que o próximo governo continuará a apoiar o desenvolvimento de Vaca Muerta após assumir o cargo em 10 de dezembro.

“Tornou-se parte essencial do que poderia ser a política energética da Argentina nos próximos anos”, disse ele na conferência de negócios Meeting with Leaders, organizada pelo jornal El Cronista em Buenos Aires.

Ormachea disse que, pelo que ouviu, a equipe de Fernandez vê Vaca Muerta como “uma oportunidade” de transformar o que até alguns anos atrás era um déficit nacional de energia em um superávit, permitindo um aumento nas exportações.

O governo do presidente Mauricio Macri previu que Vaca Muerta poderia levar a duplicação da produção de petróleo e gás do país.

“Vaca Muerta é um grande projeto de exportação”, disse Ormachea, acrescentando que trará os dólares necessários para equilibrar o orçamento, pagar a dívida nacional e colocar a economia no caminho do crescimento sustentável.

**Desafios** - Daniel De Nigris, chefe de operações da ExxonMobil na Argentina, disse na conferência que Vaca Muerta é competitiva em termos de produtividade. No entanto, a crise financeira da Argentina – agora em seu segundo ano – combinada com incerteza regulatória, controles de capital, altos impostos e preços máximos dificultou o planejamento de negócios e o lucro.

Sean Rooney, chefe de operações da Shell na Argentina, disse que o acesso restrito ao financiamento está provando um gargalo para Vaca Muerta. “É mais difícil investir em um país com condições econômicas e financeiras desafiadoras”, disse ele. “Esperamos que as empresas venham, mas você precisa financiá-las a custos competitivos”.

A taxa de juros de referência na Argentina está acima de 60% e as empresas estão lutando para contrair empréstimos em dólares a menos de 10%.

O desafio de obter financiamento competitivo já está retardando o projeto de construção de um novo gasoduto de 40 milhões de m<sup>3</sup> / d para aumentar as entregas de gás em Vaca Muerta. O governo já adiou a licitação duas vezes para o projeto de US \$ 2 bilhões, deixando para o governo Fernandez no próximo ano.

“Até que o oleoduto seja construído, não será necessário perfurar mais poços de gás”, disse Rooney.

A capacidade existente do oleoduto já está chegando ao limite em períodos de pico de demanda, limitando a oportunidade de expandir as vendas além da Argentina. Esse esforço exige a construção de um terminal de liquefação de US \$ 5 bilhões para a exportação de GNL, mas provavelmente não decolará até que o financiamento seja disponibilizado a taxas de juros razoáveis, acrescentou Rooney.

*DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em [www.datamarnews.com](http://www.datamarnews.com). Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: [datamarweek@datamar.com.br](mailto:datamarweek@datamar.com.br). Tel + 55-11-3588-3033. Datamar Consultores Associados Ltda. Rua Funchal 203, 9th floor. Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP*