

**Notícias principais**

**Como os terminais de contêineres que atuam nos portos brasileiros têm se saído diante dos solavancos da economia, principalmente por conta da crise causada pela pandemia da Covid-10?** Para responder a essa pergunta, a equipe da DatamarNews levantou os dados do DataLiner e fez um ranking dos terminais portuários a partir da movimentação de contêineres, comparando o período de janeiro a julho de 2020 com iguais meses de 2019. Confira:

Nas exportações, o maior destaque é o BTP, que cresceu 38,2% nos primeiros sete meses de 2020 em relação a igual período de 2019. No movimento contrário está a Santos Brasil, que apesar de ocupar a terceira posição do ranking, caiu 25,05% em 2020 em relação a 2019.

**Ranking dos Terminais Portuários – Exportações | Jan a Julho de 2019-2020**

Classificação	Terminal	2019 (TEU)	2020 (TEU)	% mudança
1	BTP	250.662	346.721	38.32%
2	TCP	205.027	222.598	8.57%
3	SANTOS BRASIL	239.684	179.631	-25.06%
4	PORTONAVE	157.568	175.251	11.22%
5	TECON RIO GRANDE	130.086	126.083	-3.08%
6	DP WORLD SANTOS	92.649	119.194	28.65%
7	ITAPOA	108.720	98.333	-9.55%
8	APM TERMINALS	78.211	93.441	19.47%
9	TECON SALVADOR	44.075	45.727	3.75%
10	MULTI-RIO	38.177	38.531	0.93%
11	TEC P1	30.827	27.122	-12.02%
12	LIBRA TERMINAL	20.575	18.601	-9.59%
13	SEPETIBA TECON	15.394	13.843	-10.08%
14	CAIS PUBLICO FORTALEZA	11.154	10.135	-9.14%
15	CAIS PUBLICO PECEM	6.326	9.294	46.92%
	TOTAL	1.429.136	1.524.505	6.67%
	OUTROS	69.282	35.313	-49.03%
	GRANDE TOTAL	1.498.418	1.559.818	4.10%

Fonte: DataLiner

Já nas importações, a maior parte dos terminais apresentou queda, com exceção do DP World Santos, que cresceu 35,73% no comparativo janeiro a julho de 2019 e 2020, APM Terminals, que cresceu 13,30%, Terminal Chibatão, com crescimento de 8,16% e os cais públicos, que cresceram 106,14% no período.

**Ranking dos Terminais Portuários – Importações | Jan a Julho de 2019-2020**

Classificação	Terminal	2019 (TEU)	2020 (TEU)	% mudança
1	BTP	264.241	227.718	-13.82%
2	SANTOS BRASIL	244.846	222.887	-8.97%
3	TCP	138.214	126.089	-8.77%
4	PORTONAVE	125.513	107.073	-14.69%
5	DP WORLD SANTOS	70.830	96.136	35.73%
6	ITAPOA	101.308	92.598	-8.60%
7	APM TERMINALS	58.602	66.397	13.30%
8	TERMINAL CHIBATAO	42.259	45.706	8.16%
9	TECON RIO GRANDE	43.225	35.909	-16.93%
10	MULTI-RIO	44.174	35.073	-20.60%
11	TECON SUAPE	41.010	33.188	-19.07%
12	LIBRA TERMINAL	36.484	30.815	-15.54%
13	SUPER TERMINAIS	30.263	27.109	-10.42%
14	TECON SALVADOR	31.246	26.184	-16.20%
15	SEPETIBA TECON	35.881	23.572	-34.31%
	TOTAL	1.308.096	1.196.455	-8.53%
	OUTROS	48.324	20.596	-57.38%
	GRANDE TOTAL	1.356.420	1.217.051	-10.27%

Fonte: DataLiner

**Portos, terminais e infraestrutura**

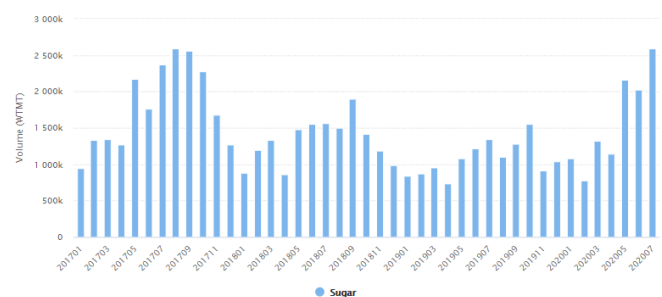
**No próximo dia 1º de outubro, o navio MV Lady Cansen atracará no Porto Santos para realizar uma operação break-bulk de açúcar, que seguirá rumo à África Ocidental, contabilizando 25 mil toneladas do produto transportado.**

Um feito comum até os anos 90, um break-bulk de açúcar já não partia mais de Santos há uma década, com a popularização dos contêineres. Porém, a recente demanda da última safra brasileira de açúcar e, consequentemente, o congestionamento do Porto de Santos, levou a empresa Évolus Logística a investir na solução. A carga partirá de um terminal portuário especializado na operação de carga break-bulk.

Com os terminais que operam em contêineres saturados, a empresa enxergou a possibilidade de investir na exportação através de break-bulk. A prática é usual nos portos de São Sebastião e do Rio de Janeiro, mas não em Santos. Uma segunda operação do gênero está agendada para o início de outubro.

Confira no gráfico a seguir o histórico das exportações brasileiras de açúcar via Porto de Santos a partir de 2017:

Exportações de Açúcar via Porto de Santos (HS 1701) | Jan 2017 a Jul 2020 | WTM



Fonte do gráfico: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

**No dia 28 de setembro, uma greve nos portos argentinos paralisou as exportações de grãos do país. Isso porque, o sindicato que representa trabalhadores portuários do país não conseguiu acertar um acordo coletivo de trabalho com a câmara empresarial que representa os donos de terminais privados.**

“Não vamos renunciar à nossa exigência de melhorias no poder de compra e vamos insistir na redução da jornada de trabalho, o que há muito tempo pedimos a um setor que hoje está num ano recorde de exportações”, diz comunicado do Sindicato dos Receptores e Anexos de Grãos da República Argentina (Urgara).

Por sua vez, a Câmara de Portos Comerciais Privados (CPPC), que representa as empresas portuárias, qualificou a greve de “ilegítima e imprecidente”.

Segundo o jornal argentino “La Nación”, a negociação entre as partes deveria ter sido concretizada em 27 de agosto, mas já foi prorrogada duas vezes e ainda não teve êxito. Ao jornal, Martín Brindici, gerente geral do CPPC, acrescentou: “O sindicato anunciou uma greve de 24 horas porque pretende, sem nenhuma base objetiva, reduzir a jornada de trabalho de oito para seis horas. Quando todos os argentinos pedem trabalho, há líderes que entram em greve buscando trabalhar menos”.

A Argentina lidera as exportações mundiais de farelo de soja e o terceiro país no ranking de embarques de milho e soja em grãos.

**O Instituto de Pesos e Medidas do Paraná (Ipem-PR) realizou a calibração das 44 balanças de fluxo do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá, com o objetivo de dar maior credibilidade e segurança aos volumes exportados pelo local. O ensaio é realizado semestralmente.**

Os Portos de Paranaguá e Antonina já movimentaram neste ano 38,67 milhões de toneladas. As exportações somam 25,4 milhões de toneladas e representam 65,8% do total movimentado no período. Em 2020, até o momento, as importações chegaram a 13,2 milhões de toneladas. Quase 67% das cargas movimentadas nos portos de Paranaguá e Antonina, no mesmo período, foram graneis sólidos. O volume dos produtos de importação e exportação do segmento ultrapassa 25,78 milhões de toneladas.

“O exportador deve poder contar com a confiabilidade metrológica dos seus instrumentos de medição para garantir que a quantidade correta do produto seja embarcada, preservando a confiança do comprador sobre nossos produtos, sejam eles agrícolas ou não”, afirma o gerente de Calibração e Ensaio do Ipem-PR, Carlos Alexandre Brero de Campos

Ele acrescentou que a fiscalização dos equipamentos ocorre semestralmente. As balanças devem passar também por nova avaliação após um equipamento receber algum reparo ou manutenção. “O que é realizado prontamente pelos técnicos do Ipem-PR para dar maior agilidade nesse processo de exportação e importação de produtos pelos Portos do Paraná”, finalizou o gerente de Calibração e Ensaio.

**Em 25 de setembro, foi inaugurada, no Porto de Imbituba, uma pera ferroviária, que facilitará o acesso de trens de contêineres ao porto. A obra faz parte da primeira etapa de ampliação da malha de trens de Imbituba.** Com o trajeto em formato de pera, os veículos conseguem entrar e sair sem a necessidade de manobras adicionais.

Diariamente, cerca de 50 contêineres chegam ao porto pela ferrovia e trazem, principalmente, arroz e cerâmicas produzidos no Sul de Santa Catarina.

Com investimento de R\$ 700 mil, a melhoria na infraestrutura portuária foi realizada pela Ferrovia Tereza Cristina (FTC), concessionária da malha que liga o Sul catarinense ao Porto Público, e integra a primeira fase do Plano de Ampliação da Malha no Porto de Imbituba.

O projeto da pera foi desenvolvido pelos setores de engenharia da FTC e da SCPAR Porto de Imbituba, Autoridade Portuária. Entre as melhorias, foi construída uma extensão de trilhos, um trecho de retorno, a duplicação de um trecho para acomodação de vagões, a realização de passagens de nível, instalação de equipamentos para mudança de direção, sinalização horizontal, vertical e semaforizada.

Ao longo dos últimos dias foram realizados testes operacionais e antecipada a construção da estrutura de drenagem, prevista para 2021, que dará maior durabilidade e segurança à obra. Após mais de uma década de idealização, o projeto de ampliação da malha ferroviária dentro do porto foi reapresentado em 2019 pela FTC. As obras iniciaram em janeiro deste ano.

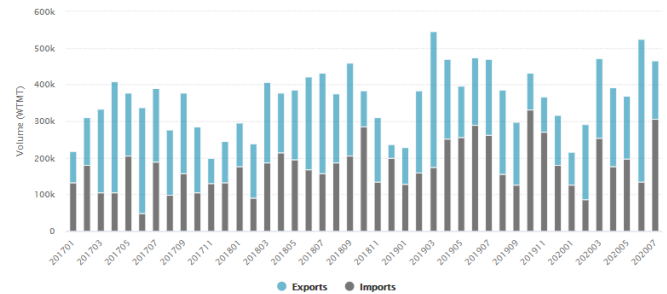
Plano de Ampliação do Porto - A próxima fase do Plano de Ampliação consiste em conectar a extensão de trilhos ao Terminal de Contêineres, localizado próximo ao Cais 3. A proposta está em

fase de estudos desde início de abril e iniciou com uma visita técnica da concessionária FTC.

Confira no gráfico a seguir o histórico de movimentação de cargas no Porto de Imbituba a partir de janeiro de 2017:

**Movimentação de cargas no Porto de Imbituba | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT**

Movimentação de cargas no Porto de Imbituba | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT



Fonte do Gráfico: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

**No mês de agosto, o Porto de Santos conquistou a melhor marca de toda a série histórica ao movimentar 13,7 milhões de toneladas, alta de 13,6% sobre o mesmo mês de 2019 e 1,8% acima do recorde anterior, registrado em julho último, quando operou 13,5 milhões de toneladas.** É a sétima vez no ano que o Porto quebra um recorde para um mês específico, depois de registrar em fevereiro, março, abril, maio, junho e julho os melhores desempenhos para esses meses da sua história.

Os embarques avançaram 20,8%, para 10,6 milhões de toneladas, e os desembarques recuaram 5,2%, para 3,2 milhões de toneladas.

Três modalidades de cargas contribuíram para o desempenho quando comparadas com o mesmo período do ano passado. Os graneis sólidos com crescimento de 32,4% (para 8,1 milhões de toneladas); os graneis líquidos, com 0,9% (para 1,5 milhão de toneladas); e a carga geral solta, com 4,5% (para 380,8 mil toneladas). Já a carga geral containerizada teve redução de 12,7% em TEU, para 323,3 mil TEU.

Acumulado no ano - O resultado de agosto do Porto de Santos elevou o acumulado do ano para 97,8 milhões de toneladas, desempenho 10,2% acima do recorde anterior para o período obtido em 2018 (88,8 milhões de toneladas) e 10,7% acima de 2019 (88,4 milhões de toneladas).

Os graneis sólidos apresentaram crescimento de 19,5%, com a soma recorde para o período de 52,7 milhões de toneladas, destacando-se a soja em grãos, com aumento de 25,8%; açúcar, com 58,9%; adubo, com 24,2% e soja peletizada, com 15,2%.

No acumulado do exercício, a movimentação de graneis líquidos registrou aumento de 9,6%, também recorde para o período, ao somar 12,1 milhões de toneladas.

O movimento de carga geral solta no acumulado do ano decresceu 3,1%, somando 3,5 milhões de toneladas. A carga geral containerizada apresentou queda nesse período de 0,3%, somando 2,7 milhões TEU.

O fluxo de navios cresceu 2,9% no mês e 2,7% no ano, para 424 e 3,3 mil embarcações, respectivamente.

**A Sexta Turma do Tribunal Superior do Trabalho reconheceu, em processo movido por um trabalhador portuário de Manaus (AM), a compatibilidade entre o regime de remuneração por produção e o pagamento de horas extras, quando for extrapolada a jornada diária ou semanal.** O colegiado se baseou no entendimento do TST de que os trabalhadores portuários têm os mesmos direitos assegurados constitucionalmente às pessoas com vínculo empregatício permanente.

Pagamento por produtividade - Segundo o Tribunal Regional do Trabalho da 11ª Região (PA/AP), a norma coletiva dispunha que a contraprestação salarial dos serviços de estiva seria previamente fixada por termo e por cada unidade de contêiner descarregado ou carregado. Previa, ainda, que, no valor total da remuneração estariam incluídos os valores referentes ao 13º salário, às férias e ao repouso semanal, deduzidos os encargos fiscais, previdenciários e outros. Em relação ao trabalho aos sábados, domingos e feriados, foi ajustado o percentual a título de horas extras, para contêineres carregados ou descarregados e adicionais noturnos.

Para o TRT, os comprovantes de pagamento demonstravam que a Super Terminais Comércio e Indústria Ltda. e a Chibatão Navegação, para as quais o portuário havia prestado serviço, efetuaram de forma correta o pagamento da remuneração ajustada na negociação coletiva.

Garantia constitucional - No recurso de revista, o portuário alegou que o artigo 7º, incisos XIII e XVI, da Constituição da República garante a remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em 50% à do normal, e que essa garantia constitucional não comporta renúncia ou flexibilização por norma coletiva.

Compatibilidade - A relatora, ministra Kátia Arruda, destacou que o TST firmou entendimento de que são assegurados aos trabalhadores portuários os mesmos direitos assegurados constitucionalmente aos trabalhadores com vínculo empregatício permanente. Então, verificado o trabalho em jornada superior à legal, devem ser deferidas as horas extraordinárias.

Ela citou diversos julgados com situações similares e concluiu pelo reconhecimento da compatibilidade entre o regime de remuneração por produção do trabalhador portuário e o pagamento de horas extras, quando houver extrapolção da jornada diária ou semanal. Com isso, o processo retornará ao TRT, para examinar os fatos e as provas referentes à realização de horas extras.

A decisão foi unânime.

**A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, aprovou a análise das contribuições da Audiência Pública nº 12/2020- ANTAQ, relativa à licitação para arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente toras de madeira, denominado PEL01, localizado no Porto de Pelotas/RS.** A resolução nº 8.034 foi publicada na Seção 1 do Diário Oficial da União desta sexta-feira, 25 de setembro.

Na sequência, a análise será encaminhada para o Ministério da Infraestrutura (Minfra), que fará os ajustes nos estudos e demais documentos do processo, preenchendo as minutas do edital e o contrato de arrendamento com os resultados obtidos da equação

econômico-financeira, e daí para o Tribunal de Contas da União (TCU) para validação.

**Para incentivar a navegação de cabotagem em suas estruturas, os portos do Paraná estão concedendo taxas com valores até 50% menores para essa modalidade em detrimento à navegação de longo curso.** Neste ano, cerca de 1,18 milhão de toneladas de cargas foram movimentadas pelo Porto de Paranaguá, com destino a outros estados brasileiros.

O volume representa 3% do total movimentado nos portos paranaenses, entre janeiro e agosto (38,6 milhões de toneladas). O objetivo é aumentar a participação.

As vantagens oferecidas pela empresa pública paranaense são nas tarifas Inframarc (paga pelo armador pela utilização da infraestrutura de acesso e abrigo), Infraport (paga pelo operador portuário sobre a utilização da infraestrutura terrestre ou portuária) e Infracais (paga pelo armador para ocupação do cais de acostagem). Os valores consideram a mercadoria e o tipo de embarcação, entre outras variáveis.

As mercadorias mais transportadas entre os Portos do Paraná e os demais portos brasileiros são os granéis líquidos e cargas containerizadas. No Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), a navegação de longo curso – para portos internacionais – representa 97%. Apesar da participação da cabotagem ser pequena, o transporte tem aumentado.

De janeiro a agosto, nessa modalidade, foram 193.500 toneladas de produtos movimentados em contêineres. O volume é 1% maior que o registrado no período, em 2019 (191.806 toneladas).

Entre os principais produtos movimentados pelo modal estão os químicos, eletrodomésticos e produtos refrigerados. A linha de cabotagem que passa pelo terminal do Porto de Paranaguá é a "BRACO", que vai de Norte a Sul do país. Com escala semanal, o serviço atende os portos de Manaus, Pecém, Suape, Santos e Paranaguá.

**No último dia 20 de setembro, a Portonave – Terminais Portuários de Navegantes recebeu o primeiro caça Gripen da Força Aérea Brasileira (FAB). O protótipo, de cerca de 15 metros de comprimento e 8 metros de largura, foi transportado inteiro, no porão do navio, da Suécia ao Brasil.**

Após o desembarço aduaneiro, a nave foi conduzida pela equipe da Portonave, FAB e da fabricante sueca – Saab – até o Aeroporto de Navegantes. O caça fez o trajeto entre o porto e o aeroporto de madrugada passando pelas ruas de Navegantes puxado por um trator especial. O caça deve agora passar por testes no país, conforme requisitos do projeto e especificações da FAB.

As tratativas para a Portonave receber o caça duraram cerca de um ano e a escolha do Terminal levou em conta a infraestrutura do porto e a proximidade com o Aeroporto de Navegantes – que fica cerca de dois quilômetros da Portonave.

O protótipo enviado ao Brasil foi fabricado pela Saab, empresa que desenvolve tecnologias para defesa militar e segurança civil, com sede na Suécia. Técnicos da empresa vieram ao Brasil para a entrega do caça, participando de toda a operação de descarga, ajustes na aeronave e entrega para a Força Aérea. Este é o primeiro feito para a FAB.

**Em 24 de setembro, empresas do setor portuário lançaram um movimento chamado “Vou de Túnel”. O objetivo é defender a construção de um túnel que ligue Santos ao Guarujá. O tema é controverso.** Isso porque governo federal e o Porto de Santos defendem a construção do túnel. Já o Governo de São Paulo e a concessionária Ecorodovias defendem a construção de uma ponte que ligue as duas cidades.

Entre as companhias que participam da criação “Vou de túnel!” está a Brasil Terminal Portuário (BTP), terminal de contêineres que seria um dos mais afetados negativamente pela ponte. Além disso, estão envolvidas a Boskalis, a Van Oord, a Abratec (Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres), entre outros.

A proposta do grupo é construir o túnel entre Santos e Guarujá, que seria um projeto de R\$ 3,5 bilhões, por meio de uma Parceria Público Privada (PPP) ou que fosse incluído na desestatização do Porto de Santos, como uma obrigação do novo operador do porto. A construção do empreendimento em si custaria R\$ 2,5 bilhões, mas o projeto também prevê mais R\$ 1 bilhão em obras adicionais, nas avenidas perimetrais de Santos e Guarujá.

Túnel vs ponte - A disputa começou no ano passado, quando o governo paulista propôs a construção de uma ponte entre as cidades, que seria erguida pela Ecorodovias — a ideia seria incluir a obra dentro da concessão rodoviária da empresa, que, em troca, ganharia um prazo adicional para o contrato de operação do sistema Anchieta-Imigrantes.

O projeto, porém, desagradou operadores do porto e o governo federal, responsável pela administração do cais santista. A avaliação é que a obra iria atrapalhar o trânsito de navios e criar restrições à expansão do cais.

O governo paulista chegou a fazer audiências públicas sobre o tema, mas, diante da polêmica, o projeto ficou parado. Nas últimas semanas, a Ecorodovias entregou ao governo paulista uma nova versão do projeto, com adaptações para tentar resolver reclamações feitas pelos terminais portuários — por exemplo, o espaço entre as pilstras da ponte foi aumentado. Porém, ainda não houve conversas entre os governos paulista e federal sobre o assunto.

**A Triunfo Logística anunciou um investimento de R\$ 120,7 milhões para modernização de suas instalações portuárias localizadas no Porto do Rio de Janeiro. A empresa conta com uma área concessionada e alfandegada de aproximadamente 50 mil m<sup>2</sup> no complexo portuário.**

O investimento é fruto de um empréstimo aprovado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que prevê aportes até 2026. Trata-se de uma contrapartida à renovação do contrato de arrendamento antecipado da empresa com a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), cuja vigência agora vai até 2037.

O projeto de modernização prevê a recuperação de área subterrânea ao píer no antigo Armazém 30 do cais do porto, obras de remediação ambiental para reparar o desgaste natural em três galerias pluviais, construção de quatro dolphins para receber embarcações no terminal siderúrgico do porto, aquisição de guindastes para carga e descarga rápidas, além da modernização da infraestrutura do terminal e reforma de equipamentos.

No local, a Triunfo atua com estocagem, manuseio, embarque e desembarque de cargas, fornecendo soluções de engenharia e logística para o segmento de óleo e gás, prestando serviço às atividades offshore de exploração e produção de petróleo. Somente em 2019, foram movimentadas 2,4 milhões de toneladas, 32% do total de cargas registrado no Porto do Rio de Janeiro.

**Em 23 de setembro, a ANTAQ autorizou a empresa Consórcio Dome Serviços Integrados a dar início à operação do Terminal de Uso Privado (TUP), denominado Terminal DOME, localizado em São João da Barra (RJ).** O Termo de Liberação de Operação (TLO) está publicado no Diário Oficial da União (DOU), seção 1, página 58.

A empresa fará operação integral de atividades que compreendem a movimentação e armazenagem de carga geral, carga containerizada, granel líquido e gasoso, em observância às normas e regulamentos da ANTAQ e, especificamente, ao Contrato de Adesão nº 19/2019-MINFRA, de 3 de dezembro de 2019.

**A Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA) assinou contrato com a empresa Porto Forte – operadora portuária que realiza atividades no Porto de Aratu-Candeias – para a recuperação da esteira do porto e suas estruturas metálicas, do corredor de importação, no Terminal de Graneis Sólidos: correia transportadora (TC-B1A e TC B1B), torre de transferência e descarregador de navio.** O prazo para a execução do serviço é de 90 dias.

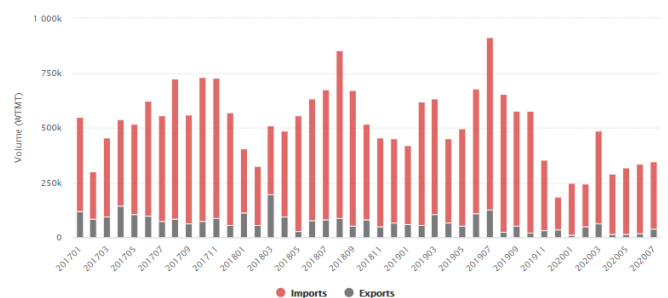
Os investimentos serão realizados e custeados pela Porto Forte com a utilização das receitas da administração do porto, previstas na tarifa portuária de Aratu-Candeias, após negociação de antecipação de receita, aprovada pela ANTAQ.

De acordo com a Codeba, essa atuação direta do operador portuário possibilitará a retomada da movimentação de carga de graneis sólidos na linha de importação, paralisada desde abril de 2019 por causa da deterioração dos equipamentos.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas no Porto de Aratu a partir de janeiro de 2017:

### Movimentação de Cargas no Porto de Aratu | Jan 2017 to Jul 2020 | WTMT

Cargo Handling at the Port of Aratu | Jan 2017 to July 2020 | WTMT



Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

**Em 22 de setembro, foi inaugurada a obra de ampliação do cais do Porto de Paranaguá. O berço 201 foi modernizado e o cais de atracação foi prolongado em 100 metros.** Os investimentos da empresa pública Portos do Paraná somam R\$ 201,7 milhões e vão aumentar em 140% a capacidade atual de movimentação de cargas naquele berço.



De acordo com o governador Carlos Massa Ratinho Junior, na solenidade de inauguração ele também assinou a contratação das obras de derrocagem, para aumentar a profundidade do calado, e autorizou investimentos privados de R\$ 117,7 milhões, para ampliar a exportação de açúcar do Paraná. Ele autorizou, ainda, o início do carregamento de grãos em um navio liberiano com os dois novos shiploaders instalados no berço 201.

“A derrocagem permite que os navios que chegam ao porto saiam mais carregados. Junto a outros projetos de modernização, como a expansão do corredor exportação de grãos, vamos ampliar a capacidade dos próximos 30 anos, para atender a demanda de crescimento do agronegócio brasileiro”, afirmou.

Em oito meses, entre janeiro e agosto deste ano, 11,15 milhões de toneladas de soja foram embarcadas pelo Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá, volume 5,1% superior à soja escoada em todo o ano de 2019. Até o mês de julho, foram exportadas 21,8 milhões de toneladas de produtos pelo terminal, um aumento de 14% com relação ao mesmo período do ano passado.

**Ampliação do cais de atracação** - A ampliação do cais de atracação vai permitir que o Porto de Paranaguá receba navios maiores, que comportem até 80 mil toneladas de carga bruta, na categoria Post Panamax, de grande porte. Além do Paraná, a obra beneficia a exportação agrícola dos estados do Mato Grosso do Sul, São Paulo, Santa Catarina e também do Paraguai.

O berço 201 recebeu, ainda, nova estrutura eletromecânica, incluindo dois novos carregadores de navios de 2.000 toneladas/hora. Com isso, a capacidade anual de movimentação passará dos atuais 2 milhões de toneladas de grãos para 6 milhões de toneladas de grãos por ano.

**Derrocagem** - O governador assinou o contrato e a Ordem de Serviço para as obras de derrocamento submarino do maciço rochoso conhecido como Pedra da Palangana. A remoção do material permitirá o aprofundamento do canal de acesso para até 14,60 metros. Com isso, o porto paranaense garante maior segurança na navegação, o que evita acidentes e aumenta a competitividade.

A obra, que deve iniciar em quatro meses, será totalmente custeada pela Portos do Paraná, que está investindo R\$ 23,2 milhões nos serviços. O ganho estimado é de 1 metro de profundidade, o equivalente a mais 7 mil toneladas de grãos ou 120 contêineres extras por navio.

**Investimentos privados** - Ratinho Junior assinou, ainda, a autorização para que a empresa PASA – Paraná Operações Portuárias realize investimentos de R\$ 117,7 milhões em seu complexo no porto. O Ordem de Serviço tem como base a renovação do contrato de arrendamento que foi aditado no final de agosto.

O contrato é válido até 2049 e prevê um aumento na capacidade do terminal, que passará de 3,6 milhões de toneladas/ano, para 6,7 milhões de toneladas/ano. Para isso, serão instalados de novos equipamentos e um novo armazém será construído.

Na primeira fase, que deve ser concluída até fevereiro de 2022, a PASA irá construir uma nova linha de embarque e instalar um novo shiploader, para movimentar até 2,5 mil toneladas/hora. Já a segunda fase, até fevereiro de 2023, prevê a edificação de um

novo armazém para a armazenagem de 60 mil toneladas de açúcar ou de 45 mil toneladas de outros grãos sólidos.

“Isso vai ampliar nossa capacidade de exportação de açúcar para 7 milhões de toneladas por ano, tornando o Porto de Paranaguá um grande terminal exportador de açúcar e de outros produtos”, afirmou Miguel Rubens Tranin, diretor-presidente da Associação de Produtores de Bioenergia do Estado do Paraná (Alcopar), cujas as empresas associadas utilizam o terminal.

De acordo com ele, houve um aumento de 20% na produção de açúcar nesta safra em comparação com a anterior, com cerca de 2 milhões de toneladas de açúcar, sendo que 80% foi exportado pelo Porto de Paranaguá. “O Brasil é o maior produtor mundial de açúcar e responde por 50% do que é comercializado em todo o mundo, abastecendo mercados como o Oriente Médio, Rússia e China”, destacou.

**A Log-In - Logística Intermodal informou que, no dia 22 de setembro, a sua subsidiária TVV - Terminal de Vila Velha assinou um Aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 016/98 com a União, por intermédio do Ministério de Infraestrutura.**

Entre outras coisas, o Termo Aditivo prorroga o prazo de vigência do contrato de arrendamento portuário do TVV, localizado no Porto de Vitória, por mais 25 anos, até setembro de 2048, e estabelece o compromisso de investimento inicial de R\$ 82.976.821,77 para aquisição de novos equipamentos e sistemas para a melhoria da produtividade da operação do sistema de berços, do pátio, aquisição de novos guindastes (MHCs) e empilhadeiras (reach stackers). Além disso, ao longo do prazo contratual, até 2048, serão aplicados R\$ 434.000.000,00 para assegurar a manutenção, atualização e/ou substituição dos ativos necessários para a realização das atividades portuárias. No aditivo, elaborado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, constam como intervenientes a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e a Companhia Docas do Estado do Espírito Santo - CODESA.

**Movimentação recorde** - Ainda sobre o TVV Login, no último dia 17 o local alcançou a marca de 86 contêineres desembarcados por hora - 515 movimentados em 6h - durante operação do navio MV MSC Nikolas, que estava atracado no berço 204.

Esse número representa um aumento de 91% sobre a média, que é de 45 contêineres movimentados por hora e supera uma marca alcançada em 2010. Para auxílio da manobra, foram usados três portêineres do Terminal e dois guindastes, do próprio navio.

**A Santos Port Authority (SPA) contratou empresa para elaboração do projeto básico das obras do novo acesso rodoviário ao Porto de Santos, que ligará a Via Anchieta à avenida perimetral e faz parte do conjunto da nova entrada da cidade de Santos.** O contrato com a Empresa Brasileira de Engenharia de Infraestrutura (Ebei) foi publicado na última segunda-feira, 21 de setembro, no Diário Oficial da União (DOU). Como parte do terreno estava fora da antiga área do Porto Organizado, a aprovação da nova poligonal, em 30 de junho último, permitiu a conclusão do processo.

“A licitação foi aberta há aproximadamente dois anos, mas a assinatura do contrato só foi possível com a inclusão na área do Porto Organizado do terreno por onde passará o novo viaduto”, afirma Bruno Stupello, diretor de Desenvolvimento de Negócios e

Regulação e que acumula, interinamente, a diretoria de Infraestrutura da SPA.

Com valor de aproximadamente R\$ 3,5 milhões, o serviço tem prazo contratual de 18 meses para sua finalização. O projeto prevê um viaduto de entrada no Porto, sobre a via Anchieta, e outros viadutos para transposição de vias ferroviárias. O sistema viário será composto ainda de rotatórias, canteiro central e demais dispositivos de acesso necessários às vias de conexão. Todas as intervenções previstas deverão conter os respectivos projetos de urbanismo, geométrico, geotecnia, drenagem, pavimentação, energia, iluminação, telefonia, lógica e monitoramento, sinalização viária e semaforica, obras de arte especiais, desvio de tráfego e remanejamento das interferências.

A segunda entrada do Porto, além de trazer mais segurança, dará mais agilidade no acesso rodoviário aos terminais do complexo, ao segregarmos o tráfego de caminhões do trânsito urbano e eliminarmos cruzamentos rodoferroviários, melhorando, assim, a relação Porto-Cidade.

### Navegação

**A CMA CGM acaba de batizar o novo navio de sua frota, o CMA CGM Jacques Saade, maior navio porta-contentores do mundo movido a GNL. O navio, com capacidade de 23.000 TEU, foi batizado em homenagem ao falecido fundador da companhia marítima francesa, Jacques Saadé.**

Segundo a empresa, o GNL é a solução mais avançada no que se refere à preservação da qualidade do ar. Este gás permite uma redução de 99% nas emissões de dióxido de enxofre e partículas finas, e uma redução de 85% na emissão de dióxido de nitrogênio. Além disso, o GNL, em particular, emite até 20% menos CO2 em comparação com a motorização de combustível. Esta tecnologia é um dos primeiros passos para alcançar a ambiciosa meta de neutralidade de carbono do Grupo CMA CGM para 2050.

Serão nove navios com essa tecnologia. Além da motorização a GNL, os navios oferecem uma cabine que conta com as mais modernas tecnologias digitais integradas para auxiliar o comandante e a tripulação, principalmente nas manobras no porto.

Os navios apresentam também proa reta redesenhada com bulbo integrado, leme e hélice redesenhados, o que melhora sua hidrodinâmica, reduzindo o consumo de energia. As embarcações carregam uma etiqueta específica "LNG Powered" que será reconhecida em todos os mares do mundo.

O CMA CGM Jacques Saade carregará a bandeira francesa e seus navios irmãos terão o nome de monumentos parisienses icônicos e instituições renomadas da capital francesa. Como Champs Elysees, Palais Royal, Louvre, Rivoli, Montmartre, Concorde, Trocadéro e Sorbonne.

O CMA CGM Jacques Saade iniciará a sua viagem inaugural a partir de 23 de setembro na French Asia Line (FAL), entre a Ásia e o Norte da Europa.

Sua rotação o levará aos portos de Pusaná na Coreia do Sul; Tianjin, Ningbo, Xangai e Yantian, China; Cingapura; Southampton, Dunkerque, Hamburgo, Rotterdam, Algeciras na Europa; e Port Kelang na Malásia. Essa linha oferece um atendimento semanal de 13 ligações durante 84 dias.

"O CMA CGM Jacques Saade materializa o nosso compromisso com o planeta. Este barco foi aprimorado com as tecnologias mais recentes e é o resultado de 7 anos de pesquisa e desenvolvimento. Ao mesmo tempo em que garantimos a segurança de nossa tripulação, preservamos a qualidade do ar e faremos parte da nossa luta contra o aquecimento global. Demos um grande passo em frente. Temos que ir além para construir um transporte que respeite ainda mais o meio ambiente", disse Rodolphe Saadé, presidente e CEO da empresa de navegação.

### Grãos

**De acordo com o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos - USDA, o Brasil comprou mais arroz e trigo norte americanos na última semana, Porém, como os volumes foram relativamente pequenos - 7,2 mil toneladas - foi possível aos brasileiros manter as importações dentro das cotas isentas de tarifas.**

Na semana passada, o Brasil já havia comprado 30 mil toneladas de arroz americano, após o governo ter zerado a Tarifa Externa Comum (TEC) para países de fora do Mercosul à uma cota de 400 mil toneladas válida até o final de 2020.

Com as últimas importações, o total de vendas de arroz dos EUA para o Brasil em 2020 já supera as 35,5 mil toneladas importadas pelo país em todo o ano de 2010, que foi o último de negociações mais expressivas do cereal entre os dois países.

A cota sem tarifa foi uma maneira encontrada pelo governo de aliviar os preços do arroz para os consumidores brasileiros. Apesar disso, a cotação da saca de arroz ainda está com preços recordes.

Em relação ao trigo, o governo brasileiro isentou uma cota de 1,2 milhão de toneladas livre de imposto até novembro, o que também tem favorecido aos Estados Unidos. Com isso, esta semana o USDA registrou esta semana venda de 3,1 mil toneladas de trigo HRW, elevando para mais de 600 mil toneladas o total adquirido pelo produto nos EUA este ano.

**A partir do dia 1º de outubro, as empresas que desejarem realizar o tratamento das operações de importação sob anuência do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) que envolvam produtos classificados nas Nomenclaturas Comuns do Mercosul (NCMs), poderão utilizar o modelo de Licença, Permissão, Certificação e Outras (LPCO) de Importação de Produtos de Interesse Agropecuários (10004) no Portal Único de Comércio Exterior.** A relação de produtos sujeitos a registro de LPCO no Portal está disponível no Anexo da Instrução Normativa Nº 91, publicada no Diário Oficial da União desta terça-feira, 22 de setembro.

A mudança no processamento de importações, por meio de uma Licença de Importação (LI) e de um LPCO, é uma etapa intermediária à futura implantação do novo processo de importação (NPI) no Portal Único e ainda não utilizará a Declaração Única de Importação (DUIMP). A alteração do processo permitirá ao Mapa conceder aos usuários alguns dos benefícios já evidenciados da integração entre as plataformas SIGVIG 3 e Portal Único, como por exemplo o fim do cadastro de usuários no Vigiaagro, aplicação de gerenciamento de risco e redução do tempo na liberação das operações consideradas de baixo risco.

As informações que antes eram processadas de forma redundante em diferentes sistemas do governo federal passam a ser apresentadas em um único ambiente, contribuindo também para o trabalho dos Auditores Fiscais Federais Agropecuários, que passarão a atuar sobre uma única base de dados. Assim, os importadores têm seu trabalho reduzido, com menor risco de erros no preenchimento de formulários, que garante mais eficiência e maior celeridade na liberação das cargas.

O emprego do novo sistema também permitirá uma melhor gestão de riscos. As importações consideradas de risco menor poderão ser liberadas automaticamente. Outras, de risco intermediário, poderão ser dispensadas de vistorias físicas, sendo a fiscalização realizada com base na documentação. O foco da fiscalização sanitária poderá então ser concentrado nas cargas que representem alto risco aos consumidores e à agropecuária brasileira. Tem-se assim maior agilidade para as operações da grande maioria que trabalham com cargas de baixo risco e contam com bom histórico de cumprimento das normas de sanidade animal ou vegetal.

Trata-se de uma iniciativa de governo eletrônico que centralizará toda a troca de informações entre o governo e o setor privado em uma única ferramenta disponível eletronicamente. Busca-se assim a gradual substituição dos procedimentos e sistemas com vistas à um novo processo de importação gerido por uma ferramenta eletrônica adequada aos compromissos do Acordo sobre Facilitação do Comércio da Organização Mundial do Comércio (OMC) e aderente aos melhores padrões internacionais na área.

Para os demais códigos de NCM que demandem intervenção do Mapa para fins de anuência de importação, haverá uma expansão progressiva para que a mesma sistemática seja adotada.

Um guia foi disponibilizado pelo Ministério da Agricultura para auxiliar os importadores. Confira: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/vigilancia-agropecuaria/informativos/manual-de-lpco-importacao>

### Frutas

**Pelo segundo ano seguido, o Porto do Pecém está recebendo a linha de navegação que conecta o Porto do Pecém com portos do Mar Mediterrâneo com o objetivo de fazer a exportação de frutas. A linha faz parte do serviço WMED, operado desde o ano passado pela MSC – Mediterranean Shipping Company, com a seguinte rota:**

Espanha

- Valência (9 dias);
- Barcelona (11 dias);

Itália

- Genova (13 dias);
- Livorno (14 dias);
- Gioia Tauro (16 dias).

Segundo a MSC, esse é também o único serviço com escala direta entre um porto do nordeste brasileiro e a Itália. A rota atende, especialmente, a demanda crescente dos fruticultores que exportam parte da produção para países da Europa. Principalmente o melão, produzido no Ceará e no Rio Grande do Norte; e a manga e a uva, produzidas no Vale do Rio São Francisco.

O navio MSC Domitille inaugurou a rota no fim da madrugada do último dia 21. “Esta nova escala da MSC tem por finalidade expandir a visibilidade e promover a exportação de nossas riquezas oferecendo um serviço dedicado aos principais portos do mediterrâneo no melhor tempo de trânsito do mercado, sendo o único serviço com escala na Itália. Inauguramos esta nova linha no ano passado e diante de uma aceitação positiva do nosso mercado estamos mantendo os investimentos no atendimento de mais uma safra através do porto do Pecém”, afirma Daniel Soares, gerente da MSC.

O navio MSC Domitille, responsável pelo reinício do serviço para o mediterrâneo, tem 299,18 metros de comprimento e capacidade de armazenar até 9.411 TEUs. Cada contêiner refrigerado pode conservar até 25 toneladas de frutas.

### RAIO-X DO MSC DOMITILLE

Bandeira: Panamá

Ano de Construção: 2015

Comprimento total (LOA): 299,93 metros

Largura (Boca): 48,20 metros

Capacidade: 9.411 TEUs

Tonelagem Bruta: 95514 t

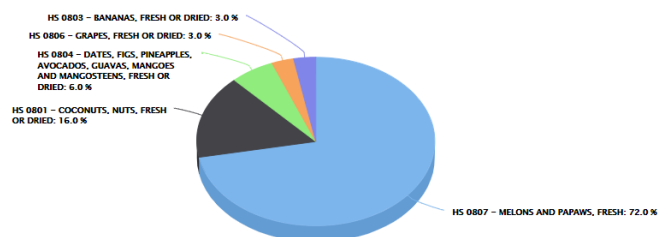
“A continuidade dessa rota, em meio ao atual cenário, já é motivo de muita satisfação pra nós que fazemos o Pecém. Iniciamos esse serviço no ano passado e exatamente um ano depois estamos começando a operação dessa segunda linha de conexão com a Europa. Assim, seguimos firmes com o objetivo de transformar o Pecém no portão de entrada e saída das cargas da região Nordeste”, pontua Danilo Serpa, presidente do Complexo do Pecém.

Somente no ano passado foram transportados aproximadamente 11.578 TEUs, o equivalente a 151.737 toneladas de frutas frescas a partir do Porto do Pecém. Além da linha para o mediterrâneo, seguem em operação regular duas linhas de navegação para norte da Europa e Estados Unidos.

Confira no gráfico a seguir as principais frutas exportadas pelo Porto do Pecém no período de janeiro a julho de 2020:

### Principais Frutas Exportadas via Porto do Pecém HS 04 | Jan a Jul 2020

Main Fruits Exported via Port of Pecém HS 04 | Jan to July 2020



Source: DataLiner

### Carnes

**Pelo período de uma semana, a partir de 26 de setembro, a China vai parar de aceitar pedidos de importação de frutos do mar da brasileira Monteiro Indústria de Pescados Ltda. Isso porque um pacote de peixe congelado da empresa testou positivo para o coronavírus. O Ministério da Agricultura confirmou o embargo temporário da importação de frutos do mar.**

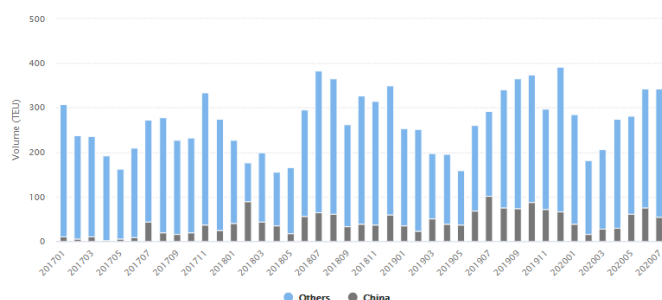
A alfândega chinesa já havia avisado que adotaria esse tipo de medida – suspensão por uma semana das compras – em caso de resultados positivos para a Covid-19 em cargas de uma empresa pela primeira ou segunda vez. Na última semana, o país já havia suspenso as importações de um produtor de frutos do mar da Indonésia pelo mesmo motivo.

O governo brasileiro já foi notificado da decisão tomada pela China. De acordo com o secretário de Aquicultura e Pesca do Ministério da Agricultura, Jorge Seif Júnior, a Pasta já está adotando as medidas necessárias, coordenadas pela Secretaria de Defesa Agropecuária. O ministério foi informado pelos adidos agrícolas da Pasta na China da decisão.

O gráfico a seguir traz as exportações brasileiras de peixes para a China e para o resto do mundo a partir de 2017:

### Exportações Brasileiras de Peixes (Cap. 03) para a China x Mundo | Jan 2017 a Jul 2020 | TEU

Brazilian Fish Exports to China and other Countries Jan. 2017 – July 2020 | TEU



Source: DataLiner (to request a DataLiner demo, click here)

Foram realizados exames em 19 amostras de pescados exportados a partir do Brasil. O vírus foi encontrado na embalagem de apenas uma delas. O lote contaminado foi destruído e os demais liberados normalmente. Segundo a Pasta, trata-se de uma retenção das cargas na aduana e não de suspensão. Não foram disponibilizados laudos dos testes.

**Dados divulgados pela Alfândega Chinesa em 23 de setembro apontam que as importações de carne suína pelo país asiático em agosto dobraram em relação ao mesmo mês de 2019, para 350 mil toneladas, com o país buscando recompor seus estoques.** Apesar disso, as importações recuaram frente a julho, quando foram importadas 430 mil toneladas da proteína. O recuo é resultado do surto de coronavírus em países exportadores e importadores, reduzindo o número de unidades aptas a enviar o produto para a China.

Apesar de o nível de reservas de carne suína congelada da China ser segredo de Estado no País, especialistas acreditam que a China praticamente esgotou suas reservas de carne suína congelada, o que coloca em evidência a escassez de oferta no maior mercado mundial de proteínas depois de dois anos da chegada da peste suína africana ao país.

A China lidera a produção, o consumo e as importações mundiais de carne suína. Mas a consultoria londrina Enodo Economics estima que o volume tenha diminuído cerca de 452 mil toneladas entre setembro de 2019 e agosto deste ano.

De acordo com Diana Choyleva, economista-chefe da Enodo Economics, o país tem atualmente menos de 100 mil toneladas de

carne suína em estoque. “Nesse ritmo, em dois a três meses eles vão ficar sem”, acrescentou ela.

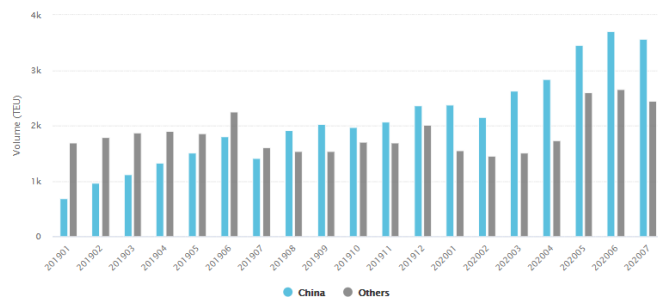
Os números corroboram os comentários do representante agrícola americano em Pequim em recente relatório sobre o segmento no país, que destacou que “as reservas de carne suína parecem ter sido consumidas em sua maior parte no terceiro trimestre de 2020”.

O país registrou seu primeiro caso de peste suína africana em 2018. Desde então, perdeu mais de 100 milhões de porcos, o que elevou os preços internos a novos patamares históricos. O governo chinês reagiu vendendo carne congelada de suas reservas no mercado doméstico para tentar conter os preços.

Confira no gráfico a seguir o histórico das exportações brasileiras de carnes suína para a China e para o restante do mundo:

### Exportações Brasileiras de Carne Suína (HS 0203) para a China x Mundo | Jan 2019 a Jul 2020 | TEU

Brazilian pork exports (HS 0203) to China vs. the World | Jan 2019 to July 2020 | TEU



Graph source: DataLiner (To request a demo of DaraLiner click here)

Gripe suína africana na Alemanha - Além da China, outro país que vem sofrendo com a gripe suína africana é a Alemanha. Já são 29 casos da doença em javalis selvagens desde o dia 10 de setembro, quando foi registrado o primeiro caso no país. Com os casos, a China e outros importadores vetaram a carne suína da Alemanha. No ano passado, a China foi o principal destino para as exportações alemãs de carne suína fora da União Europeia.

### Economia

**Em 24 de setembro, o presidente da República, Jair Bolsonaro, sancionou a Lei nº 14.060 que permite a prorrogação excepcional, por um ano, dos prazos para cumprimento dos regimes de drawback suspensão e isenção.** Esses regimes desoneram de tributos as importações e aquisições locais de insumos utilizados na produção de bens destinados ao mercado externo.

A nova legislação teve origem na Medida Provisória 960, editada em 4 de maio deste ano, e faz parte das ações para reduzir os impactos da pandemia da Covid-19 sobre a economia brasileira.

Além da confirmação do texto original da MP 960, que previa a prorrogação excepcional de prazos de cumprimento apenas para o drawback suspensão, a lei publicada no dia 24 contempla a extensão desse benefício para o regime de drawback isenção. A ampliação busca evitar que, em função da redução na atividade econômica no Brasil e no exterior, provocada pelo coronavírus, as empresas brasileiras que detenham atos concessórios de drawback isenção, com vencimento improrrogável em 2020, não consigam efetuar, no prazo originalmente estabelecido, a



reposição do estoque de insumos equivalentes aos anteriormente aplicados em bens exportados. Isso porque a realização dessas operações neste momento poderia comprometer o capital de giro das empresas sem proporcionar a elas, no curto prazo, a correspondente entrada de receitas.

Dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex/ME) apontam 325 atos concessórios de drawback isenção com vencimento neste ano e reposições de insumos autorizadas na ordem de US\$ 942,3 milhões. Desse montante autorizado, o valor de US\$ 424,9 milhões (cerca de 45% do total) diz respeito a operações que, com a nova lei, poderão ser concretizadas em 2021.

**No dia 22 de setembro, a Câmara dos Deputados aprovou a Medida Provisória 973/20, que dispensa as empresas situadas em zonas de processamento de exportação (ZPEs) de atingirem neste ano 80% de suas receitas brutas com mercadorias exportadas. O texto segue para o Senado.**

Vale lembrar que ZPEs são distritos industriais, cujas empresas são beneficiadas com a suspensão de impostos para exportar, entre outros benefícios. Em contrapartida, no mínimo 80% da receita bruta total deve ser oriunda de exportações, regra criada pela Lei 11.508/07.

Por meio de acordo entre líderes partidários, o relator da MP, deputado Júlio Cesar (PSD-PI), recomendou a aprovação do texto como apresentado pelo governo. A ideia é preservar as empresas, que terão dificuldades de cumprir a meta em razão da pandemia de Covid-19.

Perda de vigência - A MP perderá a vigência nesta quinta-feira (24) se não for aprovada pelo Senado até lá. Segundo o Ministério da Economia, atualmente o Brasil possui 25 ZPEs autorizadas, das quais 19 encontram-se em efetiva implantação, distribuídas em 17 estados.

*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, 4º andar  
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP*