

HUB Seca impacta exportações de trigo da Argentina, diz Bimco ▶ **p3**

COMBUSTÍVEIS Lira reunirá líderes sobre política de preços da Petrobras ▶ **p3**

ESG “É possível ser sustentável e aumentar a rentabilidade”, diz professor ▶ **p4**



Suape quer atrair grãos do Matopiba

Terminal de Granéis Sólidos do complexo marítimo busca escoar carregamentos, hoje embarcados em Aratu (BA) e Itaqui (MA) ▶ **p6**

EDITORIAL

Uma importante jornada

O setor portuário tem evoluído e adotado novos paradigmas de desenvolvimento e gestão. E nesse movimento começa a adotar os valores ESG - sigla em inglês de Ambiental, Social e de Governança. Alguns princípios já foram assimilados, outros estão em implantação. Mas ainda resta um longo caminho pela frente. De qualquer forma, esta é uma jornada que deve ser trilhada, por levar o mercado portuário a sua verdadeira missão: não apenas a movimentação de cargas, mas o desenvolvimento da economia do país e da região onde está inserido com respeito ao meio ambiente, com ações sociais e princípios de governança.

Essa evolução do setor fica clara na entrevista, publicada nesta edição, com o professor doutor Sérgio Cutrim, um dos autores e um dos organizadores do livro digital "Manifesto ESG Portuário", obra pioneira ao abordar estes valores no segmento portuário e lançada no último dia 8.

Como destaca Cutrim, foi o tempo em que as questões ambientais e sociais eram vistas apenas como centros de custos. Na economia atual, especialmente no setor financeiro, adotar essas práticas é um diferencial para o empreendimento ou a empresa e acaba por valorizá-los. E não se trata apenas de uma moda artificial. Adotar princípios de sustentabilidade significa tentar manter ou ampliar os resultados com um menor uso de insumos, água ou energia. Ou seja, se busca uma maior eficiência. Por um lado, isso representa um menor impacto ambiental. E por outro, uma economia de custos. Esse simples exemplo mostra que adotar essas práticas não é um centro de custos, mas uma oportunidade de negócios com resultados positivos.

Essa percepção, porém, ainda é limitada a pequenos grupos. O setor portuário, em sua maioria, ainda demanda informações melhor qualificadas sobre ESG. Mas iniciativas como a publicação do "Manifesto ESG Portuário" são passos importantes e certos.

Que esta jornada seja cada vez mais ampla, envolvendo entidades públicas e privadas, e as gestões com ações ambientais, sociais e de governança se multipliquem. Fará bem para a sociedade e para a economia, principalmente ao demonstrar que é possível desenvolver ambas de forma harmônica e inteligente.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Divulgação



▲ CAPA

6 Porto de Suape planeja exportar grãos de Matopiba

HUB

3 Seca impacta exportações de trigo da Argentina, diz Bimco

NACIONAL

3 Bolsonaro quer CPI e Lira convoca líderes sobre política de preços da Petrobras

4 "É possível ser sustentável e aumentar a rentabilidade" - entrevista com Sérgio Cutrim, co-organizador e um dos autores do livro digital "Manifesto ESG Portuário" e professor da Universidade Federal do Maranhão

SUL

6 Paraná: Exportações de carga geral aumentam 7%



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12,
Santos, São Paulo
11075-000, BR

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Equipe de reportagem
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Tales Silveira

Design Gráfico
Mônica Mathias

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail publicidade@portalbenews.com.br



**LEOPOLDO FIGUEIREDO
E COLABORADORES**
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

TRIGO

As exportações do trigo sul-americano vão depender principalmente do Brasil. Havia a expectativa de a Argentina dividir o protagonismo nesse cenário, mas uma forte seca atingiu as plantações do país e sua colheita deve ser a pior dos últimos dozes anos. Como resultado, os embarques ao exterior devem ser reduzidos em quase um terço (31%), segundo análise do Baltic and International Maritime Council (Bimco ou, em tradução livre do inglês, Conselho Marítimo Internacional e do Báltico), entidade privada que reúne armadores e operadores internacionais.

SUSPEITA DE SABOTAGEM

Um trecho de um dos píeres de embarque e desembarque de passageiros do Porto de Manaus (AM), conhecido como Cais das Torres, afundou na última sexta-feira, assustando tripulantes de embarcações próximas. Não houve feridos ou danos ambientais. Em nota, a administração portuária destacou que há indícios de sabotagem na estrutura - seus técnicos verificaram que as tampas de vedação dessa parte do píer haviam sido roubadas. A Marinha já investiga o incidente.

SSE

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) quer aprimorar suas normas voltadas à análise de condutas abusivas associadas ao Serviço de Segregação e Entrega (SSE, nova denominação do Terminal Handling Charge 2 ou THC2) nos terminais portuários. Para isso, realizará consulta e audiência públicas sobre o tema entre a próxima quinta-feira, dia 23, e 6 de agosto. Os interessados em enviar contribuições devem fazê-lo até as 23h59 de 6 de agosto, pelo formulário eletrônico disponível no site da Antaq (www.antaq.gov.br). A data e o local da audiência ainda serão definidos.

BIOCOMBUSTÍVEIS

Autor do projeto de lei que limita a alíquota do ICMS sobre combustíveis (PLP 18/2022), o deputado federal Danilo Forte (União-CE) será o relator da Proposta de Emenda à Constituição dos Biocombustíveis (PEC 15/2022), já aprovada pelo Senado e que busca manter a competitividade dos biocombustíveis dentro da diferenciação tributária com os combustíveis fósseis.

Bolsonaro quer CPI e Lira convoca líderes sobre política de preços da Petrobras

O presidente da Câmara, Arthur Lira, também quer a renúncia do presidente da Petrobras, após novo reajuste nos preços dos combustíveis

Divulgação/Câmara

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O presidente Jair Bolsonaro, que qualificou de "traição para com o povo brasileiro" a decisão da Petrobras de reajustar os preços dos combustíveis, defendeu a criação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar a empresa. E o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), anunciou que irá convocar, hoje (20), uma reunião de líderes para discutir a política de preços da petrolífera. A medida foi motivada por mais um reajuste nos preços dos combustíveis, desde sábado, quando o litro da gasolina para distribuidoras passou de R\$ 3,86 para R\$ 4,06 e o do diesel de R\$ 4,91 para 5,61.

Ao publicar sua decisão, Lira disse que a "política da Petrobras pertence ao Brasil e não à diretoria da Petrobras (...). A República Federativa da Petrobras, um país independente e em declarado estado de guerra em relação ao Brasil e ao povo brasileiro, parece ter anunciado o bombardeio de um novo aumento nos combustíveis", afirmou.

Na sexta-feira (17), o presidente da Câmara fez uma nova postagem nas redes sociais, desta vez cobrando que o presidente da estatal, José Mauro, renuncie ao cargo. "Ele só representa a si mesmo e o que faz deixará um legado de destruição para a empresa, para o País e para o povo. Saia!!! Pois sua gestão é um ato de terrorismo corporativo", falou.

O ministro-chefe da Casa Civil, Ciro Nogueira, também fez críticas à estatal em suas redes. "Basta! Chegou a hora. A Petrobras não é de seus diretores. É do Brasil. E não pode, por isso, continuar com tanta insensibilidade, ignorar sua função social e abandonar os



Em suas redes sociais, Lira demonstrou irritação com o novo reajuste da Petrobras e cobrou a demissão do presidente da estatal.

brasileiros na maior crise do último século", disparou.

Conta de estabilização

Também na sexta-feira, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), emitiu uma nota sobre a relação entre Governo e Petrobras afirmando que não existe diferença entre os dois, uma vez que a União possui a maioria das ações da empresa.

O parlamentar também afirmou que a solução para a alta dos preços poderia vir da aprovação do Projeto de Lei (PL) 1.472/2021, que cria regras para estabilização dos preços de combustíveis. A proposta foi aprovada em março no Senado e segue parada na Câmara.

"Se a situação dos preços dos combustíveis está saindo do controle, o Governo deve aceitar dividir os enormes lucros da Petrobras com a população, por meio de uma conta de estabilização de preços em momentos de crise. Já que o Governo é contra discutir a política de preços da empresa e interferir na sua governança, a conta de estabilização é uma alternativa a ser considerada", falou.

Até o fim desta edição, não foram publicadas as pautas dos Plenários da Câmara e

do Senado.

Agências

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia, nesta segunda-feira (20), a sua reunião deliberativa eletrônica. O único item na pauta trata da celebração de Termo de Ajuste de Conduta (TAC) com a Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S/A - CCRMSVIA.

Também hoje (20), a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) inicia sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria colegiada. Não há destaques na pauta.

Na quinta-feira (23), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará audiência pública, no modelo virtual, para obter contribuições visando ao aprimoramento da documentação relativa à licitação da área STS53, no Porto de Santos (SP).

A área será destinada à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.

TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) realiza, nesta quarta-feira (22), a sua reunião de plenário. O ministro Augusto

Nardes analisa um pedido de reexame contra decisão que identificou irregularidades nas obras da Ferrovia de Integração Oeste Leste, subtrecho compreendido entre Caetitê e Barreiras, no estado da Bahia.

O ministro Aroldo Cedraz apresenta um relatório de levantamento na estruturação dos projetos de empreendimentos de infraestrutura hídrica. O ministro relata ainda uma representação sobre possíveis irregularidades na condução de pregão eletrônico para contratação de serviços de transporte aéreo de cargas e passageiros.

O ministro Vital do Rêgo, por sua vez, destaca uma denúncia acerca de supostas irregularidades no processo de revisão da Resolução Antaq 2.389/2012. A norma trata da prestação dos serviços de movimentação e de armazenagem alfandegada de contêineres e volumes em instalações de uso público, nos portos organizados - conhecido Serviço de Segregação e de Entrega, ou THC2.

O ministro Antônio Anastasia trata de uma auditoria operacional destinada a examinar o Plano Nacional de Logística - PNL 2035, em desenvolvimento pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra) e pela Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) desde 2019.

NACIONAL

ENTREVISTA

SÉRGIO CUTRIM

Co-organizador e um dos autores do livro digital “Manifesto ESG Portuário” e professor da Universidade Federal do Maranhão

É possível ser sustentável e aumentar a rentabilidade”

Divulgação



Sérgio Cutrim é professor da Universidade Federal do Maranhão e fundador e coordenador do Grupo de Pesquisa LabPortos e da Especialização em Logística Portuária

rando o debate técnico e científico e incentivando as organizações do setor a aderirem a este modelo.

Os portos são a conexão de um país com a economia global. E para serem competitivos no comércio exterior, os portos e as empresas privadas que atuam na cadeia fazem vultosos investimentos em infraestrutura operacional e logística para ter capacidade de carga, armazenagem, movimentação e transporte de excelência e eficiência. Considerando a complexidade deste setor e os altos investimentos demandados com foco em oferta de serviço e metas de lucro, é possível conciliar negócios, sustentabilidade e uma gestão que equilibre economia e preservação ambiental?

Existia um mito de que as ações de sustentabilidade eram apenas um centro de custo, talvez no passado. Isto não representa mais a realidade. Nas organizações modernas não existe uma estratégia organizacional e uma estratégia de sustentabilidade, de forma apartada e estanque. É possível que as organizações adotem uma estratégia de sustentabilidade e ao mesmo tempo aumentem a sua rentabilidade. Há alguns anos, se perguntássemos qual a missão de um porto, a resposta seria movimentar carga. Em uma visão moderna, contemporânea e inovadora, os portos têm como missão desenvolver a economia regional por meio de conexões com as cadeias de suprimentos internacionais, mantendo a sua lucratividade. Um porto pode vender movimentação de carga, energia elétrica para abastecer navios atracados, energia para complexos industriais portuários, créditos de carbono, oportunidades para startups, consultoria, educação e muito mais. Um porto pode fazer isto de forma isolada, porém, será mais fácil e eficiente se também utilizar outras formas, como parcerias,

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O que é ESG? E ESG no setor portuário? Essas questões nortearam a elaboração do livro “Manifesto ESG Portuário”. Lançado pelo Grupo de Pesquisa LabPortos, no último dia 8, o livro tem por objetivo esclarecer o conceito ESG e sensibilizar a cadeia portuária para os princípios voltados à sustentabilidade, ao social e à governança (valores que, em inglês, formam a sigla ESG). O texto foi publicado pela Editora da Universidade Federal do Maranhão em formato digital e é gratuito. O “Manifesto ESG Portuário” é de autoria de um grupo de profissionais do setor portuário. É organizado pelo Prof. Dr. Sérgio Cutrim e pelo

Prof. Dr. Leo T. Robles (UFMA), ambos autores juntamente com os coautores Profa. Dra. Darliane Cunha (UFMA), Prof. Msc Diego Lima Matos (IFMA), Dra. Flávia Nico (Secretaria Nacional de Portos), MSc Luane Lemos (Porto do Itaqui) e Msc Luciana Guerise (Associação de Terminais Privados ATP). Em entrevista ao jornal BE News, o fundador e coordenador do Grupo de Pesquisa LabPortos e da Especialização em Logística Portuária, Sérgio Cutrim, que também é professor da Universidade Federal do Maranhão, disse que, por meio deste livro, o grupo continuará com a “missão de conectar o setor portuário com a academia”.

Em “Manifesto ESG Portuário”, o senhor diz que o objetivo deste trabalho é

sensibilizar o setor portuário para a agenda ESG, à adesão aos princípios dessa estratégia voltados ao ambiental, ao social e à gestão corporativa. Considerando que este é o primeiro livro voltado à área, por que vocês sentiram a necessidade de publicá-lo?

Existe uma demanda por informação qualificada sobre o que é o ESG e mais ainda sobre o ESG no setor portuário. Este tema vem evoluindo muito nas últimas décadas, passando pela filantropia, responsabilidade social corporativa, desenvolvimento sustentável, triple bottomline (aspecto ambiental, econômico e social), e agora, com o aumento dos riscos climáticos, surgiu esta adaptação e evolução para o modelo ESG. Nós estamos contribuindo para preencher esta lacuna, melho-

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

“EXISTE UMA DEMANDA POR INFORMAÇÃO QUALIFICADA SOBRE O QUE É O ESG E MAIS AINDA SOBRE O ESG NO SETOR PORTUÁRIO. ESTE TEMA VEM EVOLUINDO MUITO NAS ÚLTIMAS DÉCADAS, PASSANDO PELA FILANTROPIA, RESPONSABILIDADE SOCIAL CORPORATIVA, DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, TRIPLE BOTTOMLINE (ASPECTO AMBIENTAL, ECONÔMICO E SOCIAL), E AGORA COM O AUMENTO DOS RISCOS CLIMÁTICOS, SURTIU ESTA ADAPTAÇÃO E EVOLUÇÃO PARA O MODELO ESG. NÓS ESTAMOS CONTRIBUINDO PARA PREENCHER ESTA LACUNA, MELHORANDO O DEBATE TÉCNICO E CIENTÍFICO E INCENTIVANDO AS ORGANIZAÇÕES DO SETOR A ADERIREM A ESTE MODELO”

fundações, institutos, associações e projetos de inovação aberta. Diversas pesquisas já comprovam que, na média, as organizações que são sustentáveis têm uma rentabilidade maior do que as que não são. Então, sim, é possível ser sustentável e aumentar a rentabilidade.

Quanto à questão socioeconômica do setor na relação porto-cidade, o mercado de trabalho portuário já demandou diversas categorias profissionais e postos de trabalho, mas, com a automação e a inovação tecnológica nas operações, na logística e no setor administrativo, consequentemente, as ofertas de emprego reduziram drasticamente ao longo dos anos. E a barreira de recolocação nesse mercado tem dois aspectos. O primeiro é a redução, quase extinção, de vagas voltadas aos trabalhadores de baixa qualificação no serviço operacional, que é o caso dos avulsos. O segundo é a oferta de vagas que

exigem qualificação e a falta de profissionais qualificados. Considerando o conceito ESG, o quanto a cadeia portuária precisa e pode avançar para agregar o social na relação porto-cidade, mitigando os impactos negativos na cadeia socioeconômica?

As questões social e de governança continuam sendo as grandes oportunidades de desenvolvimento sustentável, pois já existe todo um arcabouço regulatório, institucional e de prática das empresas em relação à questão ambiental. O risco climático já está quantificado e está na agenda das grandes lideranças. Sobre o tema social, especificamente sobre o tema mercado de trabalho, os portos podem adotar um papel de direcionador de desenvolvimento. Existem portos no Brasil que só possuem projetos e ações de qualificação para os seus próprios colaboradores. Porém, existem portos que executam projetos de qualificação para diversos stakeholders, inclusive para as comunidades do entorno das instalações portuárias. Posso citar dois exemplos, a Vale e o Governo do Estado do Maranhão implantaram no Instituto Estadual de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão (lema), o primeiro curso de vulcanização do Brasil, o Porto do Itaqui criou no seu programa de inovação o projeto de Residência Portuária, primeiro projeto no Brasil que concede bolsas para os alunos de fomento à pesquisa, incentivo à inovação e preparação de profissionais maranhenses para o mercado de trabalho nos setores marítimo, portuário e logístico. A migração de oferta de empregos operacionais para empregos mais qualificados sempre ocorreu e vai continuar ocorrendo. A questão é, o que os portos podem fazer para ajudar na transição deste mercado de trabalho?

Além do mercado de trabalho, há outras iniciativas no social em que o setor poderá aplicar o conceito ESG?

Existem muitas, é quase impossível listar todas as alternativas aqui, mas vou citar algumas: construção da matriz de materialidade; publicação de relatórios de sustentabilidade



O livro "Manifesto ESG Portuário" é digital e gratuito e está disponível no link <https://rebrand.ly/manifestoesgportuario>



Divulgação

"A nova governança é um direcionador para uma nova cultura organizacional, atemporal, de forma perene e que contribui para a relação porto-cidade"

com o padrão da GRI (Global Reporting Initiative); criação de fóruns de governança envolvendo toda a comunidade portuária; programas de diversidade, equidade e inclusão; programas de compliance; criação de incubadoras e aceleradora de startups; obtenção de selos e certificações de sustentabilidade e gestão ambiental; políticas de pesquisa, desenvolvimento e inovação; criação de política de sustentabilidade no planejamento estratégico; criação de métricas de sustentabilidade; inclusão das métricas na remuneração variável dos colaboradores; criação de programas de inovação aberta; programas de transição energética para energias renováveis; criação de um plano de gestão e engajamento de stakeholders; melhorias na comunicação com a sociedade de forma mais pró ativa; integração dos ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável) na estratégia, etc.

Sobre o terceiro pilar da estratégia ESG, o conceito de governança corporativa seria o mais complexo a ser implementado nas empresas públicas e privadas? Por quê?

A governança é a grande diferença do triple bottomline para o ESG. Ela é mais difícil porque envolve aspectos que não são resolvidos com a publicação de uma norma ou portaria. Está relacionado com a cultura organizacional. A 'nova governança' é um direcionador para uma nova cultura organizacional, atemporal, de forma

perene e que contribui para a relação porto-cidade. Ela pode ser estratificada em micro governança e macro governança. A micro governança diz respeito ao modelo de gestão da organização, ao conjunto de processos, estruturas, forma de organização, conjunto de indicadores, sistemas de remuneração atrelado aos princípios da sustentabilidade e regras de controle, incentivo e relacionamento entre os shareholders (acionistas). A macro governança diz respeito ao modelo de relacionamento da organização com os stakeholders (grupos de interesse como sindicatos, comunidades, estudantes, etc...)

Onde seria mais difícil a adesão ao conceito, na gestão de uma empresa privada ou pública? E por quê?

Acredito que a dificuldade não está em se a organização é uma empresa pública ou privada. A diferença está no modelo de gestão e no contexto. O setor privado tem a vantagem da velocidade na tomada de decisão e de maior liberdade de atuação. O setor público tem a vantagem do melhor alinhamento das questões sociais com a estratégia.

O "Manifesto ESG Portuário" para uma das mais complexas cadeias produtivas que é o setor portuário é um documento que pode se tornar um divisor de águas neste mercado?

Sim, da mesma forma que a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) publicou, em 2011, sob a gestão do diretor geral, Fernando Fialho,

“UM PORTO PODE VENDER MOVIMENTAÇÃO DE CARGA, ENERGIA ELÉTRICA PARA ABASTECER NAVIOS ATRACADOS, ENERGIA PARA COMPLEXOS INDUSTRIAIS PORTUÁRIOS, CRÉDITOS DE CARBONO, OPORTUNIDADES PARA STARTUPS, CONSULTORIA, EDUCAÇÃO E MUITO MAIS. UM PORTO PODE FAZER ISTO DE FORMA ISOLADA, PORÉM, SERÁ MAIS FÁCIL E EFICIENTE SE TAMBÉM UTILIZAR OUTRAS FORMAS, COMO PARCERIAS, FUNDAÇÕES, INSTITUTOS, ASSOCIAÇÕES E PROJETOS DE INOVAÇÃO ABERTA. DIVERSAS PESQUISAS JÁ COMPROVAM QUE, NA MÉDIA, AS ORGANIZAÇÕES QUE SÃO SUSTENTÁVEIS, TEM UMA RENTABILIDADE MAIOR DO QUE AS QUE NÃO SÃO”

o livro "O Porto Verde", de forma inovadora, nós fizemos a publicação deste livro que é seminal na área portuária. E é apenas a primeira de uma série de produtos que iremos ofertar para a sociedade e a comunidade portuária.

Quais são as suas considerações finais para o setor e aos leitores?

A sustentabilidade pode ser vista como um princípio e uma competência. Como princípio, deve fazer parte de todos os aspectos da nossa vida, familiar, com a comunidade, com os amigos, etc. Como competência, deve ser perseguida por todos os profissionais, independentemente da área de atuação, se é da área ambiental ou de operações ou financeira. Deve estar na lista de prioridades de aprendizagem e experiências.

Onde os leitores podem obter o livro "Manifesto ESG Portuário"?

O livro segue a missão do Grupo de Pesquisa LabPortos: conectar o setor portuário com a academia. Por isso disponibilizamos de forma gratuita e digital no link: <https://rebrand.ly/manifestoesgportuario>.

REGIÃO NORDESTE

Porto de Suape planeja exportar grãos de Matopiba

Região engloba os estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia e é conhecida por sua produção agrícola. Atualmente, seus carregamentos saem por Aratu (BA) e Itaqui (MA)

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O consórcio SUA Granéis, formado pelas empresas Agemar, Loxus e Marlog, planeja escoar pelo Porto de Suape (PE) a carga de grãos de Mato-piba, região que engloba os estados de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia e responsável por 10% de toda a produção de grãos e fibras do País, em destaque a soja, o milho e o algodão.

O consórcio arrematou o Terminal de Granéis Sólidos do Porto de Suape em leilão realizado na Bolsa de Valores, em São Paulo, em março deste ano. Ainda não começou a operar devido aos trâmites

ATUALMENTE OS GRÃOS PRODUZIDOS PELA REGIÃO DE MATOPIBA SÃO ESCOADOS PELO PORTO DE ARATU (BA) E PELO PORTO DO ITAQUI (MA). A INTENÇÃO É ESCOAR PARTE DESSA CARGA POR SUAPE

burocráticos e o contrato com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) deve ser assinado em outubro.

Enquanto aguardam o início das operações, representantes do SUA Granéis estudam, junto a especialistas, a capacidade de ampliação das movimentações realizadas pelo terminal, de olho na previsão de crescimento da safra atual da região.

Dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) apontam que a safra de grãos do Nordeste deve crescer 17% em 2022, e a colheita pode chegar ao recorde de 28 milhões de toneladas. A soja, principal produto da safra do Nordeste, representa mais da metade da colheita, com mais de 14 milhões de toneladas.

“Sete dos nove estados da região devem puxar este crescimento e três deles, Maranhão, Piauí e Bahia, os quais integram o Matopiba, devem colher algo próximo de 26 milhões de toneladas, pouco mais de 90% do total”, explicou Manoel Ferreira, diretor da Agemar.

Atualmente, os grãos produzidos pela região de Matopiba são escoados pelos portos de Aratu (BA) e Itaqui (MA). A intenção, segundo Manoel, é estudar a possibilidade de tornar o terminal do Porto de Suape competitivo para receber as cargas que partem desses complexos.

“Temos que ouvir vários representantes da cadeia logística. Como ainda não temos uma ferrovia, o que vai

definir nosso diferencial é um conjunto de fatores: transporte rodoviário, equipamento eficiente para dar velocidade à operação e menor espera dos navios”, disse Manoel Ferreira.

Além da produção de grãos do Matopiba, a SUA Granéis foca na operação de cargas como coque de petróleo, açúcar, barrilha, fertilizantes, carga geral e neogranéis.

O investimento previsto para Suape é de R\$ 60 milhões, aplicados na aquisição de sistemas de recepção rodoviária, equipamentos de transportador de correias e na expansão de área de armazenagem.

O contrato de exploração é de 25 anos. A expectativa é que as novas movimentações gerem cerca de 12 mil empregos diretos e indiretos.

Palestra

Na última sexta-feira (17), o SUA Granéis promoveu, em parceria com o Porto de Suape, um evento que reuniu empresários, executivos e técnicos dos segmentos de portos e logística. O objetivo do encontro, realizado no Centro Administrativo do Complexo, foi discutir e analisar as possibilidades de Suape passar a escoar parte da carga de grãos produzida pela região de Matopiba.



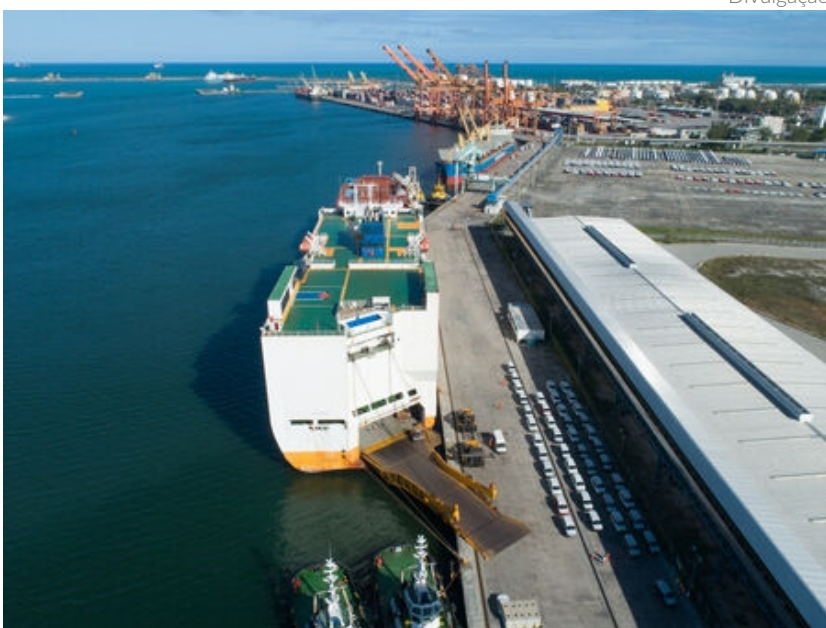
Geraldo Julio

“

COMO AINDA NÃO TEMOS UMA FERROVIA, O QUE VAI DEFINIR NOSSO DIFERENCIAL É UM CONJUNTO DE FATORES: TRANSPORTE RODOVIÁRIO, EQUIPAMENTO EFICIENTE PARA DAR VELOCIDADE À OPERAÇÃO E MENOR ESPERA DOS NAVIOS”

MANOEL FERREIRA
diretor da Agemar

A palestra foi realizada pelo diretor executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso, Edeon Vaz Ferreira. Além de consultor da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso (Aprosoja), Edeon é um dos maiores especialistas em logística e produção de grãos do Brasil e presidente do conselho do Centro-Oeste Export, evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária.



Divulgação

◀ O consórcio arrematou o Terminal de Granéis Sólidos do Porto de Suape em leilão realizado na Bolsa de Valores, em São Paulo, em março

REGIÃO SUL

Paraná: Exportações de carga geral aumentam 7%

Nos cinco primeiros meses do ano, foram movimentadas mais de 3,4 milhões de toneladas de mercadorias

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Nos cinco primeiros meses do ano, a exportação de carga geral pelos terminais dos Portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, registrou alta de 7% em relação ao mesmo período do ano passado. De janeiro a maio, os operadores carregaram 3,410 milhões de toneladas de mercadorias. Em 2021, no mesmo período, foram embarcadas 3,187 milhões de toneladas.

Só em maio, o aumento foi de 12% comparado a maio do ano passado. Foram embarcadas mais de 757 mil toneladas

de produtos, frente às 653 mil toneladas contabilizadas em 2021.

Depois dos granéis sólidos, o segmento de carga geral é o que mais movimenta os portos paranaenses. São cargas em contêineres e veículos, além de produtos em sacas, fardos ou unidades, carregados direto nos porões dos navios.

“O que temos observado nesse segmento é que – além do aumento – também estão ficando mais diversificados os produtos de carga geral embarcados por aqui”, disse o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Em 2021, de janeiro a maio, além do açúcar em sacas,

celulose, veículos e contêineres, no sentido exportação, houve apenas o embarque de pás-carregadoras. Neste ano, ainda foram carregados produtos como bobinadoras-esticadoras, carrocerias para veículos, farinha de milho (sacas), madeira, papel e painéis de fibras de madeira.

“Em especial, esses últimos produtos, ou seja, a madeira e os derivados, são itens que voltam a ser embarcados em navios de carga geral”, detalhou Garcia.

Contêineres

O volume de carga exportada em contêineres subiu 8,16%, passando de 2,472 milhões de toneladas nos cinco primeiros

meses de 2021 para 2,674 milhões de toneladas neste ano.

O aumento registrado no embarque da celulose foi ainda maior: 18%. Enquanto de janeiro a maio no ano passado foram carregadas 278 mil

toneladas do produto, neste ano foram 328 mil toneladas.

Já o açúcar de exportação teve queda. Foram embarcadas 268 mil toneladas, 109 mil toneladas a menos do que no ano passado.



Claudio Neves

▲ Depois dos granéis sólidos, o segmento de carga geral é o que mais movimenta os portos paranaenses. São cargas em contêineres e veículos, além de produtos em sacas, fardos ou unidades, carregados direto nos porões dos navios