

MILHO VLI inicia escoamento da segunda safra de 2022 ▶ **p7**

SANTOS Porto tem novo aumento de movimentação de cargas ▶ **p8**

FERTILIZANTES Putin garante fornecimento ao Brasil ▶ **p10**



Exportação do agronegócio ultrapassa os US\$ 15 bi e bate recorde

Valor referente a maio representa uma alta de 14,2% em relação ao mesmo mês em 2021 ▶ **p5**

EDITORIAL

Desafios do operador logístico

Categoria profissional que responde por 2% do Produto Interno Bruto (PIB) do País, o operador logístico tem uma atuação cada vez mais estratégica no mercado. É o que revela o estudo Perfil dos Operadores Logísticos 2022, desenvolvido pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol), em parceria com o Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), e apresentado ontem na Câmara dos Deputados, em Brasília.

De acordo com o levantamento, o segmento movimentou R\$ 166 bilhões no ano passado, gerando 2 milhões de empregos diretos e indiretos e recolhendo aos cofres públicos R\$ 44 bilhões em impostos. Os dados também mostram que, nos últimos dois anos, foi registrado um crescimento de receita bruta dos OLs, impulsionada principalmente pelo crescimento do e-commerce no Brasil. Em 2020, esses profissionais atendiam 26% deste mercado. Já em 2022, esse percentual se elevou para 42%.

Mas essa alta da receita foi acompanhada pelo aumento dos custos com a prestação do serviço e as despesas operacionais. Isso fez com que, em sua maioria, eles não tivessem faturamentos proporcionais à demanda.

“Percebemos que, nestes dois últimos anos, as empresas foram altamente demandadas e tiveram um faturamento muito alto. Mas as margens de lucro não acompanharam o crescimento de forma proporcional. Apenas 30% das empresas conseguiram passar adiante o aumento desses custos para o seu cliente”, afirmou a diretora-executiva da Abol, Marcella Cunha.

Esse é, especificamente, o desafio da categoria. Há um aumento da demanda profissional, o que leva a uma alta do faturamento. Mas os custos operacionais também sobem e, em um mercado que busca reduzir ao máximo os custos logísticos, muitas vezes o operador tem sua margem de lucro reduzida. Para muitos, é a forma de se manter em um mercado que enfrenta uma de suas piores crises, com o valor crescente dos produtos e um consumidor com um poder de compra gradualmente reduzido.

Nesse cenário, é cada vez mais necessário aos operadores reduzir os custos operacionais, um objetivo que pode ser atendido pela inovação tecnológica. Outra solução é a maior diversidade de serviços, a fim de ampliar a clientela. Não são saídas fáceis. Na verdade, são mais dois desafios que o operador logístico terá de enfrentar em um mercado cada vez mais competitivo.

FOTO
ClaudioNeves/Portos do Paraná

NESTA EDIÇÃO



▲ CAPA

5 Exportações do agronegócio passam de US\$ 15 bilhões, um recorde para o mês de maio

HUB

3 CNJ recomenda que tribunais tenham cautela para não colocar projetos do PPI em risco

NACIONAL

3 Relator da PEC dos Biocombustíveis afirma que entregará parecer na próxima semana

4 Estudo aponta que receita dos operadores logísticos equivale a 2% do PIB

7 VLI inicia operações de escoamento do milho da segunda safra em 2022

É possível ter uma gestão pública eficiente, defendem presidentes dos portos de Itaquí e Suape

REGIÃO SUDESTE

8 Porto de Santos bate novo recorde de movimentação de cargas

9 Modelo de desestatização do Porto de Santos atenderá "antigas demandas" da sociedade local, diz Povia

REGIÃO SUL

10 Locomotivas históricas ganham novas funções em Paranaguá

INTERNACIONAL

10 Putin garante fornecimento de fertilizantes ao Brasil



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



Orientação 1

O Conselho Nacional de Justiça (CNJ) recomendou aos tribunais de todo o País que tenham “cautela” para evitar o “abuso do direito” e, como consequência, colocar em risco a implantação de projetos de infraestrutura qualificados pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). A orientação consta da Recomendação 129, de 15 de junho deste ano, e busca impedir que ações judiciais “com infundada alegação de caráter de urgência” possam comprometer projetos, leilões ou contratos do setor de infraestrutura.

Orientação 2

O CNJ propõe aos magistrados que apurem se o empreendimento sob julgamento segue o procedimento da governança. Também sugere que ouçam órgãos do poder público relacionados ao projeto e façam consultas para basear suas decisões.

Orientação 3

A recomendação do conselho foi destacada pelo secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Bruno Eustáquio, como uma ação “importante” para preservar investimentos do setor privado. “O Ministério da Infraestrutura e o Judiciário têm em comum o compromisso com o interesse público. Nesse sentido, a recomendação do CNJ vai ajudar a preservar a segurança jurídica e os investimentos no setor, a partir do programa de concessões do Governo Federal”, disse.

Pianc

Organização global voltada à elaboração de normas e procedimentos técnicos para o desenvolvimento do modal aquaviário, a Associação Mundial da Infraestrutura de Transporte Aquaviário (também conhecida pela sigla Pianc) está preparando a conferência Pianc America. Ela será realizada de 24 a 27 de abril do próximo ano em Fort Lauderdale, na Flórida, Estados Unidos. E para isso, já abriu o prazo das inscrições dos abstracts de trabalhos que serão apresentados durante sua programação. O prazo final para envio é 1º de agosto deste ano. Mais informações em www.piancamerica2023.org.

Relator da PEC dos Biocombustíveis afirma que entregará parecer na próxima semana

Projeto busca estimular a competitividade dos biocombustíveis em relação aos concorrentes fósseis

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br



Paulo Sérgio/Câmara dos Deputados

O relator Danilo Fortes afirmou que não trará muitas mudanças em relação ao texto aprovado pelo Senado

O deputado federal e presidente da Frente Parlamentar de Energias Renováveis, Danilo Fortes (UNIÃO-CE), disse nesta terça-feira (28), durante coletiva na Câmara dos Deputados, que a chamada Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 15/2022, também chamada PEC dos Biocombustíveis, deve ser votada no dia 6 de julho.

O projeto prevê um regime fiscal diferenciado para favorecer, pelos próximos 20 anos, biocombustíveis em comparação a combustíveis fósseis. A proposta faz parte do pacote de medidas para conter a alta no preço dos combustíveis, que inclui o recém-aprovado Projeto de Lei Complementar 18/22, que limitou em 17% as alíquotas de ICMS

incidentes sobre combustíveis.

Já aprovada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados, a PEC está sendo analisada agora por uma comissão especial e depois seguirá para o Plenário.

Segundo o parlamentar, como após a aprovação a proposta seguirá para o Plenário da Câmara, ficará a cargo do presidente da Casa, deputado Arthur Lira (PP-AL), colocar em pauta a votação. A ideia é que o

texto seja aprovado antes da segunda quinzena de julho.

“Estou trabalhando para entregar o meu relatório no dia 6 de julho. Acredito que neste dia estaremos com o relatório votado na comissão. Aí ele estará à disposição do presidente Arthur Lira. Acho que o nosso compromisso é ter uma unidade entre as bancadas de governo e oposição. Há uma insatisfação da população muito grande. Precisamos fazer a nossa parte”, disse Fortes.

Antes da entrega do rela-

tório, a comissão que debate a PEC 15 realizará duas audiências públicas para tratar do tema.

Mudanças

Segundo o relator da proposta, a tendência é que o seu parecer não traga muitas mudanças em relação ao texto aprovado pelo Senado no dia 14 de junho. Mas o parlamentar afirmou que tentará melhorar a PEC para buscar estimular o setor e diminuir a dependência brasileira do petróleo internacional.

“A gente tem que fortalecer todos os biocombustíveis que tenham condição de fazer frete a algum risco de escassez com relação aos combustíveis tradicionais. Se a gente puder fazer uma mudança que possa fortalecer o álcool, etanol, o biodiesel, seja de milho, grão de soja, de sebo, de outra natureza orgânica, a gente tem que criar caminhos para isso, ter uma maior oferta de produtos e diminuir a dependência internacional”, ressaltou o deputado.

Fernando Bezerra adia novamente publicação do parecer à PEC dos Combustíveis

O senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) novamente adiou a entrega do seu parecer à Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 16/2022, chamada de “PEC dos Combustíveis”. O parecer será entregue nesta quarta-feira (29).

A proposta permite aos estados zerar o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre o gás de cozinha e o diesel. O motivo do novo adiamento segue sendo o mesmo: necessidade de conclusões de avaliações técnicas e jurídicas para os temas relacionados à PEC.

Na semana passada, o parlamentar afirmou que estuda a possibilidade de reconhecer o estado de emergência no setor de transportes. A ideia



Fábio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

Fernando Bezerra segue estudando formas para estabelecer, em seu relatório, o auxílio-caminhoneiro

é poder viabilizar o auxílio-combustível para os caminhoneiros autônomos. A proposta, que deve ser incorporada à PEC, é de criação de um voucher de R\$1.000 para os caminhoneiros autônomos até

o fim de 2022. Além disso, o texto deverá trazer uma compensação para atender à gratuidade para idosos no transporte público coletivo.

Originalmente o governo estimava um impacto fiscal em

R\$ 29,6 bilhões. Com as novas propostas, os valores subiram para R\$ 34,8 bilhões. Ainda segundo Fernando Bezerra, as alterações na PEC e os novos impactos orçamentários fazem com que o projeto tenha que ser novamente discutido com o governo.

A PEC 16/2022 já entrou na pauta do plenário do Senado. As apreciações começarão na quarta-feira (29). Ainda não está definido se o relator conseguirá ler seu parecer no mesmo dia. Segundo o regimento interno da Casa, após a entrega de um parecer, senadores podem pedir tempo para análise do relatório. Portanto, a tendência é que a votação inicie nesta quinta-feira (30).

NACIONAL

Estudo aponta que receita dos operadores logísticos equivale a 2% do PIB

Apesar da alta receita, custos com a prestação dos serviços e com despesas operacionais atrapalharam faturamento do setor

Maryanna Oliveira / Câmara dos Deputados



TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL) publicou nesta terça-feira (28) um estudo informando que a receita bruta dos Operadores Logísticos (OLs) equivale a 2% do Produto Interno Bruto (PIB) registrado em 2021.

O estudo chamado de “Perfil dos Operadores Logísticos 2022” foi desenvolvido pela ABOL em parceria com o Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS). Os dados, que já haviam sido adiantados este ano com exclusividade ao BE News, foram apresentados nesta terça aos deputados federais, em evento promovido em parceria com a Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara.

O operador logístico oferece serviços integrados de transporte, armazenagem e gestão de estoques de mercadorias para os setores industrial, comercial e agropecuário.

Segundo os dados apresentados, o setor movimentou R\$ 166 bilhões, gerando 2 milhões de empregos diretos e indiretos. Também foram pagos aos cofres públicos R\$44 bilhões em impostos.

Durante o lançamento do estudo, a diretora presidente da ABOL, Marcella Cunha, afirmou que os dados destacam a relevância do setor, além de mapear desafios e trazer visibilidade e informações ao mercado sobre os OLs.

“O operador logístico sustenta qualquer atividade econômica prestada aqui no Brasil, indo desde a indústria de base, passando pelo agro-negócio, grande varejo e e-commerce. Ou seja, qualquer produto e carga. A nossa pesquisa também mostrou que os OLs querem ser reconhecidos pela sua capacidade, flexibilidade e customização. Ou seja, pegar um problema do cliente e solucioná-lo”, disse.

Receita, margem e preços

O estudo também demonstrou que, nos últimos dois anos, houve um crescimento de

receita bruta dos OLs, impulsionada principalmente pelo crescimento do e-commerce no Brasil. Em 2020, o setor atendia 26% deste mercado. Já em 2022 esse percentual se elevou para 42%.

Contudo, os custos com a prestação do serviço e as despesas operacionais fizeram com que grande parte dos mais de mil OLs que atuam no Brasil, entre pequenas e médias empresas, não tivessem faturamentos proporcionais à demanda.

Os dados apresentados mostram que custos com combustíveis, transporte rodoviário e utilities (luz, água etc) foram os que mais impactaram nos ganhos para o setor.

“Percebemos que, nestes dois últimos anos, as empresas foram altamente demandadas e tiveram um faturamento muito alto. Mas as margens de lucro não acompanharam o crescimento de forma proporcional. Apenas 30% das empresas conseguiram passar adiante o aumento desses custos para o seu cliente”, afirmou Marcella Cunha.

Regulamentação

O encontro contou com a presença do presidente da CVT, deputado Hildo Rocha (MDB-MA). O parlamentar afirmou que a comissão está se preparando para debater o Projeto de Lei (PL) 3.757/2020, que regulamenta a atividade de operador logístico no Brasil.

A proposta determina que a operação logística compreende serviços como recebimento, carga, descarga, fracionamento, armazenagem, gerenciamento de estoque, separação, processamento de pedidos e gerenciamento de transporte, entre outros.

A atividade será exercida independentemente de prévia concessão, permissão, autorização, licença ou registro, salvo casos específicos previstos em lei. O texto contém ainda regras sobre os contratos de operação logística, responsabilidades e direitos do operador e das empresas de armazenagem.

Segundo o presidente da CVT, o texto tinha resistências que já foram vencidas. A tendência é que a proposta seja

analisada pela comissão em breve. “Havia alguns impasses que me parece que foram resolvidos. Agora fica mais fácil de avançar a transmissão desse projeto”, declarou Rocha.

Quem também esteve presente no evento foi o autor do PL, deputado Hugo Leal (PSD-RJ). Segundo o parlamentar, as principais resistências estavam na definição dos espaços a serem ocupados pelo operador logístico. Empresas demonstraram preocupação com possíveis perdas de mercado, caso aconteça a entrada dos OLs.

“Esse debate não é novo, mas havia resistência na CVT porque todas as vezes em que decidimos trabalhar o tema, é natural que ele provoque abalos dentro do mercado. Mas sem a definição legal, teremos o pior mundo. Se cada um tentar preservar a sua reserva de mercado e não definirmos dentro da lógica mundial o que significa este papel para os stakeholders, vamos ter problemas jurídicos e inseguranças futuras”, explicou Leal.

Exportações do agronegócio passam de US\$ 15 bilhões, um recorde para o mês de maio

Nova marca representa uma alta de 14,2% em relação ao mesmo mês em 2021

Claudio Neves/Portos do Paraná



▲ O volume exportado do complexo soja foi de 10,6 milhões de toneladas em maio, 29% inferior em comparação a maio de 2021 quando foram embarcadas 15 milhões de toneladas

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

As exportações do agronegócio brasileiro caíram 12,6%, mas somaram US\$ 15,11 bilhões em maio deste ano, com alta de 14,2% em relação ao mesmo mês do ano passado. Segundo o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), os preços médios dos produtos de exportação subiram, o que refletiu no aumento da entrada de receita, apontada como recorde pelo Governo Federal para o mês de maio.

Segundo o levantamento elaborado pela Secretaria de Comércio de Relações Internacionais do MAPA, a queda de 12,6% no volume de produtos exportados em maio, na com-

paração com o mesmo mês em 2021, pode ser explicada em função, principalmente, da diminuição das exportações de soja em grãos. Essa movimentação apresentou queda de 4,3 milhões de toneladas no mês passado frente a maio de 2021.

A participação relativa do setor nas exportações totais brasileiras alcançou 51% em maio.

Nos cinco primeiros meses deste ano, as exportações do agronegócio somaram US\$63,62 bilhões (+29%), um recorde. A marca anterior para o período de janeiro a maio foi em 2021, quando as exportações registraram US\$ 49,33 bilhões.

O crescimento do valor exportado em 2022 ocorreu em função da alta do índice de preços dos produtos (+27,5%), com menor participação do volume embarcado (+1,2%). O agronegócio representou

A CHINA SE MANTEVE COMO PRINCIPAL PAÍS DE DESTINO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DO AGRONEGÓCIO ENTRE JANEIRO E MAIO DESTES ANOS. FORAM EXPORTADOS US\$ 22,56 BILHÕES (+17,3%), VALOR QUE REPRESENTOU 35,5% DAS EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO. QUATRO DOS DEZ PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS DO SETOR TIVERAM A CHINA COMO PRINCIPAL DESTINO: SOJA EM GRÃOS, CARNE BOVINA IN NATURA, CARNE DE FRANGO IN NATURA E CELULOSE

48,4% das exportações totais brasileiras.

Setores

Os cinco maiores setores exportadores do agronegócio foram: complexo soja (53,9% de participação); carnes (14,8% de participação); produtos florestais (10,4% de participação); complexo sucroalcooleiro (4,4% de participação); e café (4,2% de participação).

O complexo soja registrou um valor recorde em maio, atingindo US\$ 8,15 bilhões, superior aos US\$ 7,67 bilhões de maio de 2021. Isso devido ao aumento médio de 39% nos preços de exportação dos produtos. Porém, as exportações de soja em grãos caíram 2,2%, chegando a US\$ 6,56 bilhões. O volume exportado foi de 10,6 milhões de toneladas, 29% inferior em comparação a maio do ano passado, quando foram embarcadas 15 milhões de toneladas.

NACIONAL

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 5

As exportações de carnes chegaram ao montante recorde de US\$ 2,23 bilhões (+34,3%), em função do incremento das vendas externas de carne bovina e de frango. As vendas externas de carne bovina subiram 49,7% e alcançaram US\$ 1,08 bilhão, com volume exportado de 176 mil toneladas (+17,5% ou +26,2 mil toneladas), enquanto o preço médio de exportação subiu 27,4%.

A China foi o maior comprador da carne bovina do Brasil. O país asiático adquiriu 96 mil toneladas em maio, volume 28,7 mil toneladas superior ao ano passado (67,3 mil toneladas). O crescimento desse volume exportado para a China suplantou as exportações brasileiras para outros países (+26,2 mil toneladas). Com isso, a China subiu a par-

ticipação para 63,8% do valor total exportado pelo Brasil de carne bovina.

O complexo sucroalcooleiro foi o único dentre os cinco principais setores exportadores do agronegócio que apresentou redução nas vendas externas. O valor exportado caiu de US\$ 848,23 milhões em maio de 2021 para US\$ 659,28 milhões em maio deste ano (-22,3%). A queda ocorre em função, principalmente, da redução do volume exportado de açúcar (-36,4%). A produção brasileira de açúcar (safra 2021/2022) foi de 35 milhões de toneladas, 15% inferior na comparação com a safra da temporada 2020/2021.

O valor das exportações de açúcar foi de US\$ 598,25 (-26,1%), com queda de 36,4% no volume exportado e au-

mento de 16,2% no preço médio de exportação. Em maio de 2022, os principais mercados importadores de açúcar foram: Argélia (US\$ 103,04 milhões; +29,3%); Marrocos (US\$ 82,43 milhões; +382,3%); Nigéria (US\$ 67,49 milhões; +240,6%); Geórgia (US\$ 65,41 milhões; +454,1%); e Canadá (US\$ 62,73 milhões; +136,7%).

Já as exportações de álcool cresceram em volume (+14,7%) e preço (+37,7%), atingindo US\$ 59,22 milhões (+57,9%). Poucos países importaram mais de US\$ 1 milhão: Países Baixos (US\$ 25,67 milhões; +5.066,7%); Estados Unidos (US\$ 19,38 milhões; -30,4%); Reino Unido (US\$ 8,03 milhões; praticamente não importou em maio de 2021); Coreia do Sul (US\$ 3,31 milhões; não importou em maio de 2021).

Importações

As importações brasileiras do agronegócio somaram US\$ 1,53 bilhão em maio de 2022 (+25,3%). Já no período de janeiro a maio deste ano, o Brasil importou US\$ 6,62 bilhões em produtos do agronegócio (+6,2%). Os principais produtos foram: trigo (US\$ 782,94 milhões; +10,1%); salmões frescos ou refrigerados (US\$ 331,48 milhões; +52,2%); papel (US\$ 329,52 milhões; -8,5%); malte (US\$ 276,87 milhões; -4,1%); e óleo de palma (US\$ 270,49 milhões; +24,4%).

Todos estes produtos observaram altas expressivas nos preços médios de importação em relação ao mesmo período observado em 2021: trigo (+18,4%); salmões frescos (+51,9%); papel (+60,3%); malte (+16,1%); e óleo de palma (+75,7%).

Brasil faz importação recorde de fertilizantes nos primeiros cinco meses do ano

Claudio Neves/Portos do Paraná



▲ A Rússia continua sendo o principal fornecedor de fertilizantes ao Brasil, com 22,9% do total dos volumes importados nos primeiros cinco meses do ano

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

As importações brasileiras de fertilizantes e adubos alcançaram valor e volume recordes para os cinco primeiros meses do ano: US\$ 9,57 bilhões (+177,9%), e 15,22 milhões de toneladas (+16,1%). Os dados são da Secretaria de Comércio de Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecu-

ária e Abastecimento (MAPA).

As principais origens foram a Rússia (22,9% do total dos volumes importados), China (12,6%), Canadá (10,3%), União Europeia (10,1%), Marrocos (5,2%), Estados Unidos (4,4%) e Nigéria (4,4%). Houve alta de 139,4% nos preços médios.

Os principais produtos importados foram os fertilizantes potássicos – SH 3104 (35,5% do volume total em 2022); nitrogenados – SH 3102 (32,5%); compostos e

misturas – SH 3105 NPK (24,4%); e os fosfatados – SH 3103 (7,6% do total).

Em maio último, as importações de fertilizantes somaram US\$ 3,11 bilhões, com alta de 277,8% em relação a maio de 2021. O volume importado aumentou 56,7%, passando de 2,6 milhões de toneladas para 4,07 milhões de toneladas em 2022.

O principal fator responsável pelo incremento das importações de fertilizantes foi a elevação do preço médio de

aquisição da tonelada, que subiu 141,2%, chegando a US\$ 763,9 por tonelada.

Em maio de 2022, os cinco principais países fornecedores de fertilizantes para o Brasil foram: Rússia (US\$ 881,10 milhões; 28,4% de participação); Canadá (US\$ 373,09 milhões; 12,0% de participação); Marrocos (US\$ 364,60 milhões; 11,7% de participação); Estados Unidos (US\$ 152,02 milhões; 4,9% de participação); e Omã (US\$ 141,30 milhões; 4,5% de participação).

VLI inicia operações de escoamento do milho da segunda safra em 2022

Os vagões carregados estão saindo de Tocantins, em direção ao Terminal Portuário de São Luís, localizado no Porto do Itaqui

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A empresa de soluções logísticas VLI começou a transportar suas primeiras cargas de milho da segunda safra deste ano. Os vagões carregados estão saindo do Terminal Integrador de Palmeirante (TIPA), no Tocantins, por meio da ferrovia Norte-Sul, no Arco Norte, e seguem viagem até o Terminal Portuário de São Luís (TPSL), localizado no Porto do Itaqui, no Maranhão. De lá, o cereal é exportado para a Ásia e Europa.

O início do escoamento da produção de milho do Brasil por via férrea ajuda o setor a lidar com uma grande safra do cereal, que passa por desafios logísticos e de armazenagem.

Além disso, favorece o desenvolvimento da nova fronteira agrícola brasileira, ao oferecer possibilidades de captação e escoamento para as



Jaelson Lucas/AEN

▲
No Paraná, Mato Grosso do Sul e Goiás, a perda de umidade dos grãos ainda foi lenta e, por isso, a colheita deve avançar com mais rapidez nesta semana

produções agrícolas da região de Matopiba, formada pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, responsável por 10% de toda a produção de grãos e fibras do país.

Em relação à safrinha do milho, a VLI afirmou em nota na última quinta-feira (23) que utiliza três corredores logísticos para dar vazão ao fluxo do produto. Além do Tramo-Norte da ferrovia Norte-Sul (FNS), a companhia é administradora dos corredores Centro-Sudeste

e Centro-Leste da ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Centro-Sul e Norte-Nordeste

A segunda safra de milho do Centro-Sul do Brasil em 2021/22, que está sendo colhida, foi estimada em um recorde de 80,3 milhões de toneladas pela consultoria de mercado AgRural. Seus especialistas reduziram a previsão em 600 mil toneladas na comparação com a estimativa divulgada em maio para a principal região

produtora do País. O motivo foi a estiagem que atingiu os campos de plantio, explicaram os técnicos.

Em contrapartida, a AgRural aumentou a projeção para colheita total do país, considerando números mais elevados para o Norte e Nordeste levantados pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

A produção total de milho no Brasil em 2021/22 agora está estimada em 113,8 milhões de toneladas, também uma máxi-

ma histórica, ante as 112,3 milhões da estimativa anterior, quando a previsão para a colheita do Norte e Nordeste era menor.

Segundo a empresa de consultoria, o tempo mais quente e seco da semana passada deu mais fôlego à colheita da safrinha de milho 2022, especialmente em Mato Grosso.

Já no Centro-Sul, o levantamento da companhia indicou que 20,3% da área cultivada na segunda safra estava colhida até a última quinta-feira (23), contra 11,4% uma semana atrás e 5,3% no mesmo período do ano passado.

No Paraná, Mato Grosso do Sul e Goiás, a perda de umidade dos grãos ainda foi lenta e, por isso, a colheita seguiu tímida. Sem chuva, os produtores preferiram esperar a umidade baixar para avançar com a colheita e evitar perdas. A expectativa é de que os trabalhos avancem com mais rapidez nesta semana.

É possível ter uma gestão pública eficiente, defendem presidentes dos portos de Itaqui e Suape



Os dois complexos, administrados por gestões públicas, foram os grandes destaques da terceira edição do Prêmio Portos + Brasil

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

É possível fazer uma gestão pública de qualidade nos portos do Brasil, de acordo com Ted Lago, presidente do Porto do Itaqui (MA), e com Luiz Barros, diretor de Desenvolvimento de Negócios do Complexo Industrial Portuário de Suape (PE), ambos geridos por autoridades portuárias públicas. Os dois concederam entrevista aos jornalistas Zerri Torquato e Leopoldo Figueiredo na edição de ontem (28) do quadro Brasil Export no programa Zerri News, transmitido pela rádio Santa Cecília FM (107,7 FM, na Baixada Santista).

Participou também Marcus Mingoni, diretor financeiro da Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos. Os três executivos foram convidados para comentar as premiações de destaque que receberam durante a terceira edição do Prêmio Portos + Brasil, realizado no último dia 23, pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA/

Minfra).

O Porto do Itaqui foi o mais premiado desta edição, conquistando quatro prêmios no total, o que mostra, segundo Ted, que a gestão pública pode funcionar de maneira efetiva. Ainda assim, para o presidente, a demora nos processos licitatórios e na execução de obras importantes para os portos é um problema dentro da esfera pública. "É um grande desafio para a autoridade portuária pública ser competitiva dentro desse cenário regulatório", comentou Ted Lago.

Questionado sobre a desestatização dos portos brasileiros, proposta defendida pelo Governo Federal, Lago respondeu que o modelo é um dos caminhos. "O Brasil precisa avançar na relação público x privado e, principalmente, na questão da regulação. Hoje eu sou um defensor da eficiência da empresa privada, porém com uma boa autoridade portuária pública", disse.

Em relação aos prêmios recebidos pela boa gestão do Porto do Itaqui, Ted disse que eles refletem uma mudança iniciada em 2015, quando

Flávio Dino assumiu o governo do estado. "Ele entendeu que o porto tinha um papel fundamental para a economia e deu liberdade para montar uma equipe técnica, com foco em resultados, e com autonomia de gestão que colhe os frutos de oito anos de continuidade", explicou.

Para que o trabalho se mantenha mesmo quando uma nova gestão assumir, Ted disse que a Autoridade Portuária

“
O BRASIL PRECISA AVANÇAR NA RELAÇÃO PÚBLICO X PRIVADO E, PRINCIPALMENTE, NA QUESTÃO DA REGULAÇÃO. HOJE EU SOU UM DEFENSOR DA EFICIÊNCIA DA EMPRESA PRIVADA, PORÉM COM UMA BOA AUTORIDADE PORTUÁRIA PÚBLICA”

TED LAGO
presidente do Porto do Itaqui

implantou em Itaqui uma normatização dos processos portuários através dos ISOs. "Essas certificações são uma garantia de que os avanços conquistados até agora serão permanentes, independente de quem assuma".

Já Luiz Barros, diretor de Desenvolvimento de Negócios do Porto de Suape, atribuiu os dois prêmios conquistados, entre eles o da categoria "Execução de Investimentos Planejados", com 94,2% do orçamento disponível executado em 2021, ao modelo implantado pela Autoridade Portuária que se baseia no monitoramento e acompanhamento de indicadores, como também é feito nas empresas privadas.

"Cada diretoria tem suas metas e seus indicadores a serem acompanhados quinzenalmente", explicou Barros.

O executivo também defendeu a gestão portuária pública e disse que é um modelo que mitiga problemas, principalmente quando há conflitos entre operadores portuários.

PORTO DE SANTOS
A SPA ficou em terceiro lugar

no ranking do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP). Para Marcus Mingoni, diretor financeiro da estatal, "este é mais um importante indicador que destaca a grande transformação que o setor portuário vem passando, incluindo Santos".

Para alcançar este resultado, Marcus explicou que a companhia conseguiu restaurar sua saúde financeira com a implantação de medidas de austeridade orçamentárias, investimentos em produtividade, crescimento da movimentação portuária e uma gestão otimizada, sem áreas ociosas no porto atualmente.

Marcus Mingoni afirmou que a SPA tem hoje em caixa cerca de R\$ 1,5 bilhão, mas não consegue aplicar o recurso porque "temos um ambiente regulatório na administração pública que dificulta a execução na velocidade que a gente precisa", pontuou.

"A desestatização seria muito importante para o Porto de Santos porque o privado tem muito mais agilidade e flexibilidade para poder executar processos com a austeridade devida", concluiu.

REGIÃO SUDESTE

Porto de Santos bate novo recorde de movimentação de cargas

Milho, complexo soja, celulose e fertilizantes puxam crescimento de 5,5%

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Santos (SP) teve crescimento de 5,5% na movimentação de cargas nos cinco primeiros meses deste ano se comparado ao mesmo período do ano passado. Foram movimentadas ao todo 66,5 milhões de toneladas.

As exportações cresceram 5,7%, somando 48,3 milhões de toneladas, e as importações também avançaram (4,9%), atingindo 18,3 milhões de toneladas.

O desempenho foi puxado pelos embarques de milho, que registraram acréscimo de 134% ao movimentar 1,5 milhão de toneladas até maio. Em seguida

aparece o complexo soja (grãos e farelos), com 21,8 milhões de toneladas, alta de 10% na comparação anual. A celulose voltou a se destacar e registrou crescimento de 63,6%, somando 3,3 milhões de toneladas.

“O desempenho das cargas do agronegócio reflete os investimentos sobretudo em terminais especializados que o Porto fez nos últimos anos para escoar com maior eficiência e produtividade as safras. Da mesma forma, o Porto se prepara para ampliar e modernizar a estrutura para fertilizantes e contêineres com os novos terminais dedicados [STS 53 e STS 10] que irão a leilão”, afirma o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral.

AS EXPORTAÇÕES CRESCERAM 5,7%, SOMANDO 48,3 MILHÕES DE TONELADAS, E AS IMPORTAÇÕES TAMBÉM AVANÇARAM (4,9%), ATINGINDO 18,3 MILHÕES DE TONELADAS

Foram destaque, também, os embarques de carnes, com aumento de 49,3% (para 986,2 mil toneladas), e de óleo diesel e gasóleo, com alta de 35,7%, para 982,5 mil toneladas. No sentido inverso, as descargas de fertilizantes tiveram crescimento de 24,2%, totalizando 3,4 milhões de toneladas.

OUTRAS CARGAS
A movimentação de contêi-

neres nos dois fluxos superou os 2 milhões de TEU (unidade padrão de um contêiner de 20 pés), ficando 0,4% acima do verificado nos cinco primeiros meses de 2021 - a melhor marca da história do Porto para janeiro-maio.

O movimento acumulado de grãos sólidos chegou a 34,1 milhões de toneladas, alta de 6,6% sobre o mesmo período de 2021. O volume de grãos líquidos também apresentou crescimento e somou 7,6 milhões de toneladas, alta de 5,4%. Ambos registraram suas melhores marcas para o período.

O fluxo de embarcações totalizou 2.093 navios, 3,0% acima do mesmo período do ano passado.

O movimento de cargas

em maio atingiu 14,1 milhões de toneladas, alta de 0,2% sobre o mesmo mês de 2021, caracterizando-se como a melhor marca para esse período. As descargas cresceram 1,4% (para 3,6 milhões de toneladas), enquanto os embarques caíram 0,3% (para 10,5 milhões de toneladas).

A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira foi de 29,4% em maio. Cerca de 32,6% das transações comerciais nacionais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos em 2022 tiveram a China como país parceiro. São Paulo se mantém como o estado com maior participação nas transações comerciais com o exterior por meio do Porto de Santos (51,7%).

CENTRO-OESTE EXPORT 2022
4 e 5 de julho - Campo Grande - MS

Painel
Conexão do agronegócio com a infraestrutura portuária da região Nordeste

TRANSMISSÃO ONLINE E GRATUITA

INSCREVA-SE
www.forumbrasilexport.com.br

PATROCÍNIO



APOIO INSTITUCIONAL

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA



REALIZAÇÃO



Modelo de desestatização do Porto de Santos atenderá "antigas demandas" da sociedade local, diz Povia

Secretário nacional debateu futuro do cais santista em evento em São Paulo

Divulgação



"É uma obrigação nossa colocar o Porto em harmonia com a Cidade", afirmou Mario Povia (centro)

BRUNO MERLIN
Especialmente para jornal BE News

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, disse nesta terça-feira (28) que a modelagem da desestatização do Porto de Santos contemplará antigas demandas da comunidade da Baixada Santista. Essas demandas estão atreladas à melhoria da mobilidade urbana, revitalização do Centro santista e melhoria da qualidade de vida na região. Ele participou de evento organizado pela Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário da OAB, em São Paulo, e apontou que o modelo desenvolvido pela equipe ministerial tem um olhar "para além da eficiência das operações e da desburocratização, afinal, é uma obrigação nossa colocar o Porto em harmonia

com a Cidade".

Entre as contrapartidas que o futuro concessionário do porto santista deverá oferecer à sociedade estão obras na perimetral, revitalização de armazéns portuários e aperfeiçoamento na urbanização da Ponta da Praia, entre outros itens determinados no modelo que será levado a leilão, caso o planejamento não sofra atrasos, em novembro deste ano.

A desestatização do Porto de Santos, o principal complexo portuário da América Latina, é um dos mais cobçados projetos em andamento do Ministério da Infraestrutura. A transferência da gestão para um concessionário privado, apesar de bem aceita pela comunidade portuária, ainda desperta dúvidas e desconfianças. Na última semana, o prefeito de Santos disse, em reunião com a Antaq, não ser contra a desestatização, mas

“
PARA ALÉM
DA EFICIÊNCIA DAS
OPERAÇÕES E DA
DESBUROCRATIZAÇÃO
AFINAL, É UMA
OBRIGAÇÃO NOSSA
COLOCAR O PORTO
EM HARMONIA
COM A CIDADE”

MARIO POVIA
secretário nacional
de Portos e
Transportes Aquaviários

pediu garantias de preservação de empregos e da participação do município nos processos decisórios.

Os portos, reforçou Povia, não podem ser corpos estranhos dentro da sociedade. "O Porto não precisa ter buracos, não precisa ser sujo ou ter poeira. Isso está mudando. Essa é uma visão antiga de que o Porto é lugar mal frequentado e mal cuidado. Isso ficou para trás e se ainda há algum resquício haverá de ficar para trás". As atuais políticas públicas, destacou o secretário nacional, exigem que a gestão dos portos seja eficiente, direcionada por boas práticas e, nesse sentido, proporcionar um convívio harmônico com a sociedade em geral.

Povia ainda celebrou que as discussões no ambiente portuário não mais sejam sobre "filas de caminhões ou emissões de poluentes". "O sarrafo subiu. O que discutíamos antes

não era menos importante, mas hoje os debates são mais nobres. Isso só é possível porque superamos algumas etapas importantes".

O diretor-presidente da Santos Port Authority, Fernando Biral, também participou do evento e ressaltou que, em sua visão, a Autoridade Portuária privada pode exercer de forma muito satisfatória as suas responsabilidades e levar adiante em conjunto com as municipalidades um projeto de desenvolvimento do Porto e das cidades no entorno.

"Sabemos que não será fácil realizar esse processo. Nem sempre as necessidades do País e do concessionário serão o cenário dos sonhos para a municipalidade. Temos o desafio de gerar valor ao Porto e, com tecnologia, transformar as cidades portuárias em ambientes de excelência por meio dos smart ports".

REGIÃO SUL

Locomotivas históricas ganham novas funções em Paranaguá

Os equipamentos, que já foram usados nas operações portuárias, servirão ao turismo

Claudio Neves/Portos do Paraná

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Três locomotivas históricas, que já prestaram grandes serviços nos Portos de Paranaguá e Antonina, ambos no Paraná, ganharão novos destinos. Graças a convênios firmados pela empresa pública Portos do Paraná – que administra os complexos – uma delas se transformará em atração turística na Estação Ferroviária de Paranaguá. Já as outras duas poderão acumular mais alguns anos de atividade, dessa vez em passeios turísticos.

A destinação só foi possível mediante a autorização das entidades reguladoras, que entenderam que o aproveitamento cultural ou comercial dos equipamentos será mais interessante do que a simples alienação dos bens como sucata. As três locomotivas saíram dos complexos na última segunda-feira (27).

“Esse projeto foi construído entre o Porto, a Associação Brasileira de Preservação Ferro-



Um muro precisou ser derrubado e um guindaste com contrapesos foi instalado para erguer as locomotivas, que pesam cerca de 58 toneladas cada

viária (ABPF) e a Prefeitura de Paranaguá. O objetivo é preservar esse patrimônio de forma adequada. As locomotivas serão reformadas e muito bem cuidadas, afinal, são parte da nossa história e cultura”, disse Vinícius Mello, gerente de Administração na autoridade portuária.

As três máquinas foram fabricadas pela Toshiba, no Japão, no início dos anos 1970. “Elas foram adquiridas na épo-

ca pelo Departamento de Portos e Vias Navegáveis e são destinadas somente para manobras em pátios ferroviários com pequenos aclives”, explica Eduardo Scuissiato, diretor financeiro da ABPF, Regional Paraná.

Segundo ele, caso a restauração consiga instalar o freio automático, as duas locomotivas que seguiram para Curitiba poderão ainda ser utilizadas para tracionar um

trem de turismo. “Como contrapartida, a associação deve oferecer passeios educativos para alunos das escolas públicas do Litoral”.

RETIRADA

A doação dos bens exigiu o cumprimento de uma série de trâmites administrativos. “Fazia alguns anos que a Portos do Paraná tentava dar uma boa destinação que não fosse para

UMA DAS LOCOMOTIVAS SE TRANSFORMARÁ EM ATRAÇÃO TURÍSTICA NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANAGUÁ, ENQUANTO AS OUTRAS DUAS PODERÃO ACUMULAR MAIS ALGUNS ANOS DE ATIVIDADE, DESSA VEZ EM PASSEIOS TURÍSTICOS.

sucata. Procuramos a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), fizemos um projeto e conseguimos realizar a alienação necessária”, diz Régis Batista do Nascimento, coordenador de Patrimônio e Seguros da Portos do Paraná.

Com todas as burocracias vencidas, as partes se encarregaram de organizar a remoção. Um muro precisou ser derrubado e um guindaste com contrapesos foi instalado para erguer as locomotivas, que pesam cerca de 58 toneladas cada.

A operação durou o dia todo e envolveu diretamente 15 profissionais da empresa pública e da prefeitura. O transporte foi feito em duas carretas de dez eixos.

INTERNACIONAL

Putin garante fornecimento de fertilizantes ao Brasil

O compromisso foi firmado durante telefonema ao presidente Bolsonaro. A Rússia se manteve como a principal fornecedora dos insumos ao País nos primeiros cinco meses do ano

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O presidente da Rússia, Vladimir Putin, assegurou o “fornecimento ininterrupto de fertilizantes” ao Brasil durante telefonema ao presidente da República, Jair Bolsonaro. A informação foi confirmada por meio de comunicado oficial divulgado pelo Kremlin na segunda-feira (27).

“Os problemas de segurança alimentar global foram longamente discutidos. O presidente russo fez uma avaliação detalhada das causas da difícil situação no mercado mundial de produtos agrícolas e fertilizantes. Enfatizou a importância de restaurar a arquitetura do livre comércio de produtos alimentícios e fertilizantes que foi destruída pelas sanções ocidentais. Neste contexto, Vladimir Putin salientou que a Rússia está empenhada em

A RÚSSIA CONTINUA SENDO O PRINCIPAL FORNECEDOR DE FERTILIZANTES AO BRASIL E RESPONDEU POR 22,9% DO TOTAL IMPORTADO NOS PRIMEIROS CINCO MESES DO ANO. AO TODO, O BRASIL IMPORTOU 15,22 MILHÕES DE TONELADAS (+16,1%) A US\$ 9,57 BILHÕES (+177,9%), ALCANÇANDO RECORDES TANTO EM VOLUME QUANTO EM VALORES, NA COMPARAÇÃO COM JANEIRO A MAIO DE 2021

cumprir suas obrigações de garantir o fornecimento ininterrupto de fertilizantes russos aos agricultores brasileiros”, informou o governo russo no comunicado.

Os fertilizantes, especialmente nitrogênio, fósforo e potássio, são os mais utilizados pelos produtores agrícolas

brasileiros, sendo considerados essenciais para o fornecimento de um ou mais nutrientes para as plantações. O País consome 8% de toda a produção mundial de fertilizantes, avaliada em 55 milhões de toneladas, mas importa 85% do insumo usado pelo agronegócio, principalmente da Rússia, que sofre um forte embargo econômico promovido pelos Estados Unidos, países da Europa Ocidental e Japão por causa da invasão militar na Ucrânia.

De acordo com o Kremlin, os dois presidentes trataram sobre o “compromisso mútuo” em “fortalecer a parceria estratégica” entre Brasil e Rússia, de forma a expandir a cooperação em setores como o de energia e agricultura.

O governo russo afirmou, também, que Putin e Bolsonaro conversaram sobre a presidência rotativa do Brasil no Conselho de Segurança da ONU



Tony Oliveira/CNA

O País consome 8% de toda a produção mundial de fertilizantes, avaliada em 55 milhões de toneladas, mas importa 85% do insumo usado pelo agronegócio, principalmente da Rússia

(Organização das Nações Unidas), que começará em 1º de julho. Segundo o comunicado, os presidentes concordaram em manter “contato em diversos níveis”.

Principal fornecedor

A Rússia continua sendo o principal fornecedor de fertilizantes ao Brasil e respondeu por 22,9% do total importado nos primei-

ros cinco meses do ano. Ao todo, o Brasil importou 15,22 milhões de toneladas (+16,1%) a US\$ 9,57 bilhões (+177,9%), alcançando recordes tanto em volume quanto em valores, na comparação com janeiro a maio de 2021. Os dados são da Secretaria de Comércio de Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA).