

Portos Grupos de navegação e especialistas apontam gargalo em terminais, em especial em Santos; companhia docas nega saturação

Setor marítimo vê terminais de contêineres perto do limite

Taís Hirata
De São Paulo

A infraestrutura portuária de contêineres no Brasil está próxima a um limite, segundo empresas de navegação e especialistas ouvidos pelo **Valor**. Estudo do Centronave, associação que reúne companhias como Maersk, MSC e CMA CGM, indica que, em 2023, a demanda de cargas do país já deve superar a capacidade operacional (que corresponde a 70% da total) dos terminais.

Em Santos, a situação é mais crítica. No principal porto do país, a demanda de contêineres já alcançou o limite operacional em 2019. Em 2025, há possibilidade de o volume de cargas superar a capacidade instalada total, segundo a projeção das empresas.

“A espera média para um navio atracar em Santos é enorme, isso significa aumento no custo logístico. Há uma situação grave de perda de janela dos navios. Em outros locais do país isso tem ocorrido, mas em Santos é mais grave”, afirma Cláudio Loureiro, diretor-executivo da associação.

Hoje, um navio precisa esperar cerca de 18 horas para atracar em Santos — o dobro do prazo de 2019, que era de 8,9 horas, em média, segundo as empresas.

A fila de navios se explica pela alta ocupação dos terminais, aponta o Centronave. Nos três principais terminais de contêineres em Santos, a taxa de ocupação dos berços em 2022 ficou acima do nível considerado adequado pela OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento

Econômico), de cerca de 65%.

No ano passado, na Santos Brasil, a média foi de 66%, com picos mensais de 76%; na BTP, a média ficou em 71%, com picos de 84%; e, na DP World Santos, a média foi de 69%, com picos de 77%, indica o levantamento.

Segundo especialistas, a situação em 2022 foi impactada por problemas logísticos excepcionais, decorrentes da pandemia, em especial no primeiro semestre. Em 2023, a percepção é que o efeito já se encerrou. Porém, as filas persistem, afirma Loureiro.

"A espera para um navio atracar em Santos chega a cerca de 20 horas"
Cláudio Loureiro

As empresas de navegação, responsáveis pelo estudo, têm defendido a realização do leilão do STS 10, um grande terminal de contêineres no Porto de Santos, que ampliaria essa capacidade de forma significativa — e no qual as companhias têm interesse.

A licitação foi alvo de disputa em 2022, com operadores “bandeira branca” criticando a possibilidade de as empresas de navegação participarem do leilão, sob acusação de possível abuso de poder, devido à verticalização dos grupos — o que elas negam. O embate, assim como a discussão de privatização do porto de San-

tos, travaram o avanço do leilão.

No atual governo, o projeto do STS 10 foi colocado na geladeira. O governo tem dito que está reavaliando os estudos, possivelmente para licitar área menor do que a inicialmente prevista. Procurado, o Ministério de Portos e Aeroportos não se manifestou.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) nega que haja saturação dos terminais de contêineres. A APS diz que hoje a capacidade ocupada é de pouco mais de 50%, e que “até 2030, as atuais condições atendem perfeitamente o movimento e o crescimento previsto”.

A Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) afirmou que estudos realizados no fim do ano passado em Santos “apontam que os terminais de contêineres apresentavam alta demanda e movimentação crescente”. A agência destacou que há 28 processos de arrendamentos portuários em andamento — nem todos eles de contêineres — e destaca o do porto de Itajaí (SC), com leilão previsto para 2024.

A preocupação quanto à capacidade para contêineres, em especial em Santos, não se restringe às empresas de navegação. Especialistas do setor também compartilham da visão.

Em 2019, um estudo da Solve Shipping já apontava esse risco. “A situação piorou. O problema já existia antes e foi escancarado na pandemia. Agora voltamos às condições normais, com crescimento, e já temos alguns terminais acima do limite”, diz o sócio da consultoria, Leandro Barreto.

Na avaliação de Roberto Levier,

coordenador do MBA em Gestão Portuária da FGV, o temor de gargalo se dá principalmente porque a expansão da capacidade leva tempo. “O governo está atrasado para fazer o STS 10. Depois do leilão, o ganhador ainda vai ter que aprovar projetos, obter licenças, iniciar as obras, encomendar equipamentos. Isso leva tempo.”

Casemiro Tércio Carvalho, ex-presidente da APS (em 2019 e 2020) e sócio da 4 Infra, destaca a necessidade de a infraestrutura chegar antes da demanda. Além disso, ressalta a importância de o porto de Santos se tornar um “hub”, o que significa ampliar a movimentação, com mais carga de transbordo. “O Brasil precisa de um porto de referência, e é natural que seja Santos. Para isso, é preciso ampliar a capacidade.”

Já a ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), que reúne empresas como Santos Brasil, DP World e Ecoporto, e que tem sido a maior crítica às empresas de navegação, nega os gargalos. “Nos mais de 12 associados do setor de contêineres, a ocupação está abaixo de 50%”, diz o presidente, Jesualdo Conceição Silva. Ele afirma que a Santos Brasil está com ociosidade acima de 37% e, com os investimentos em curso, a taxa subirá para 55%.

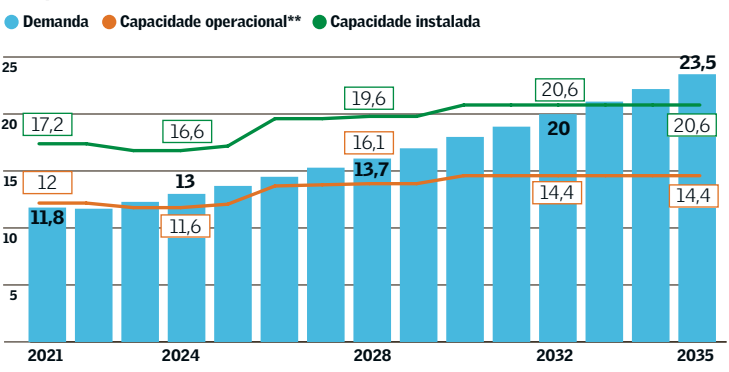
Para além da capacidade dos terminais, o Centronave também aponta gargalos ao mar, em especial no Porto de Santos. O problema é a profundidade do canal de acesso, de 14,5 metros, que não é suficiente para receber os maiores navios do mercado global.

As embarcações mais novas

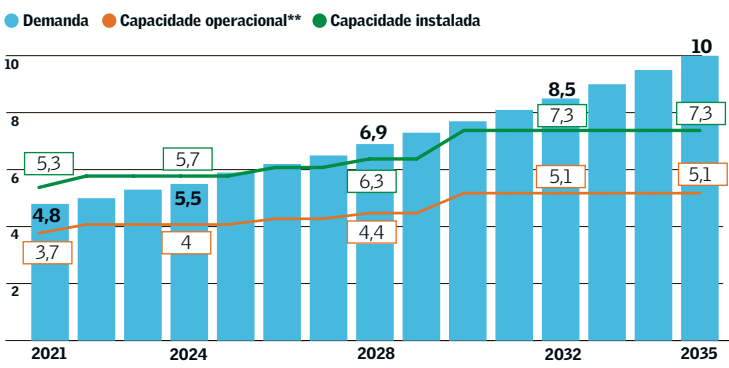
Capacidade versus demanda

Empresas apontam situação de limite nos terminais de contêineres

Nos portos brasileiros*



No Porto de Santos*



499.200 TEUs

é a perda potencial de carregamento por ano em Santos, devido a restrições de calado, nas rotas Santos-Ásia, Santos-Europa e Santos-Mediterrâneo, segundo cálculo do Centronave

US\$ 20,6 bilhões

é a estimativa, em valor, dessa perda, em importações e exportações

Fonte: Centronave *Premissas: crescimento orgânico da carga de 5,5% ao ano, sem STS 10, sem Itajaí, inclusão do Porto de Imetame (ES), aumento da capacidade da BTP conforme EVTEA, aumento da capacidade da Santos Brasil e DPW em 2030. **70% da capacidade instalada, limite em que operação deixa de ser eficiente, segundo OCDE

em produção no mundo têm capacidade de até 24 mil TEUs (contêineres de 20 pés). Hoje, o Brasil recebe navios de até 11,5 mil TEUs. O próximo passo seria receber aqueles de 13 mil TEUs a 16 mil TEUs, com 366 metros.

Porém, as empresas de navegação se queixam de que em Santos nem mesmo as embarcações de 11,5 mil TEUs conseguem operar com capacidade plena, devido a restrições de profundidade.

O cálculo da entidade é que, por ano, deixa-se de transportar cerca de 500 mil TEUs no Porto de Santos devido a essas restrições, considerando rotas para Ásia, Europa e Mediterrâneo. Em valor, is-

so significa perda anual de US\$ 20,6 bilhões, entre importação e exportação, estima a associação.

Sobre o tema, a APS diz que está em fase de estudos técnicos para o aprofundamento do canal. A companhia docas informa que apresentará o edital para o serviço de aprofundamento para 16 metros no final de 2024, após o respectivo licenciamento ambiental. Já o aprofundamento para 17 metros deve ser atingido em 2030, com possibilidade de antecipação, que está em estudo.

A Antaq afirma que irá fiscalizar os investimentos da APS. O ministério não se pronunciou também sobre esse tema.

Gestora Pátria vence leilão no PR e mira próximos

Rodovias

De São Paulo

A gestora de investimentos Pátria, que na última sexta-feira (25) conquistou sua primeira concessão federal de rodovias, deverá seguir estudando as próximas licitações do setor, afirmou o sócio da gestora, Roberto Cerdeira, em conversa com o **Valor**.

O grupo venceu a licitação do Lote 1 de rodovias do Paraná, com uma oferta de 18,25% de desconto na tarifa de pedágio, desbancando a proposta da EPR (Equipav e Perfin), sua única concorrente na disputa.

“A gente olha todos os projetos de rodovias que vêm. Estamos olhando [os demais lotes do] Paraná e outras coisas que vão vir. O Pátria gosta de investir em rodovias e pretende continuar investindo. Agora, a decisão [sobre cada projeto] é feita mais perto do dia do leilão”, afirmou.

Questionado sobre o interesse no Lote 2 de rodovias do Paraná, cuja licitação já está marcada para 29 de setembro, ele diz que, como o leilão está muito perto, prefere não comentar.

Ao todo, o governo federal planeja fazer a concessão de seis blocos de rodovias paranaenses. Além dos lotes 1 e 2, os blocos 3 e 6 deverão ser enviados para análise

se do TCU (Tribunal de Contas da União) até setembro, para o que o edital seja publicado no início de 2024, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

O Pátria já opera três concessões de rodovias no Brasil: a Entrevias, em sociedade com a francesa Vinci; a Cart (Concessionária Auto Raposo Tavares), adquirida da Invepar em 2019; e o Eixo SP, que administra o corredor Piracicaba-Panorama, conquistada em leilão em 2020. Além disso, tem outros dois contratos no setor, na Colômbia.

O Lote 1 será o sexto contrato no setor, e o primeiro com o governo federal. “O que achamos interessante no projeto é o fato de ser uma rodovia madura, com tráfego conhecido, em um Estado que o grupo conhece bem e que tem crescido muito. E o processo foi bem estruturado, com regras claras”, disse.

A gestora planeja realizar os investimentos por meio de seu Fundo V, que está em período de captação, mas que já tem parte dos recursos voltada a esse novo projeto no Paraná. Além disso, o negócio foi estruturado em parceria com investidores estratégicos dos fundos, que fizeram aportes adicionais. Ao todo, a concessão prevê R\$ 8 bilhões em obras, com 60% do valor concentrado nos primeiros sete anos. *(TH)*

as condições suficientes para a manutenção de sua atividade, não havendo interesse processual na consecução do pedido”, decidiu juíza Clarrisa Tauk, da 3ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais.

Depois de ganhar Las Vegas, Celera Fibras olha 5G e baterias elétricas

Materiais

Stella Fontes
De São Paulo

Presente na iluminação da Ponte Estaiada, cartão postal de São Paulo, no estádio do Guarani de Campinas e em milhares de faróis e lanternas de veículos que circulam no país, a Celera Fibras, especializada em materiais avançados para dissipação térmica, conquistou espaço no novo ícone de Las Vegas (EUA), conhecida por seus letreiros luminosos (e cassinos).

Com sede em Campinas (SP) e faturamento anual de R\$ 25 milhões, venceu uma concorrência internacional, desbancando gigantes da indústria global da área de ciência de materiais, e forneceu componentes usados nos 2,4 mi-

lhões de módulos de LED da Sphere, arena de shows que é a nova sensação no setor de entretenimento e acumula recordes, como o de maior estrutura esférica e maior superfície iluminada por LED do mundo. A inauguração oficial da estrutura, projetada pelo escritório Populous, será em setembro.

Para a Sphere, que recebeu investimentos de US\$ 2,4 bilhões, a brasileira desenvolveu duas mantas, uma com grafite e outra com silicone e cerâmica, que dissipam calor e vão nos módulos de LED, garantindo performance luminosa. Agora, a maior fornecedora de sistemas de gestão térmica para iluminação LED no Brasil quer participar de outros dois mercados promissores, de infraestrutura 5G e de baterias elétricas, com um adesivo de poliuretano e grafeno

que busca patente global.

“A Celera endereça o desafio tecnológico mais antigo da humanidade, o controle do calor. Esse ainda é o grande desafio para as mais recentes tecnologias, como infraestrutura de 5G ou baterias elétricas”, conta o fundador e presidente da empresa, Alex Chaves de Souza. Com um centro de distribuição nos Estados Unidos, a Celera planeja, mais adiante, ter operações industriais naquele país.

"A Celera endereça o desafio mais antigo, que é o controle do calor"
Alex Chaves Souza



PREGÃO ELETRÔNICO NACIONAL
NF 0830-23

Objeto: construção de sala de controle de temperatura e umidade no galpão G4, área de 300 m², localizado no Centro Logístico da Usina Hidrelétrica de ITAIPU, no município de Foz do Iguaçu-PR.

Condição de Participação: empresa legalmente estabelecida no Brasil.

Caderno de Bases e Condições: disponível no site <https://compras.itaipu.gov.br>.

Recebimento das Propostas: até às 9h (horário de Brasília) de 14 de setembro de 2023.

Daniele Tassi Simioni Gemael
Superintendente de Compras

Julio Alberto Peralta Deggeller
Superintendente Adjunto de ompras

PREGÃO ELETRÔNICO BINACIONAL
EF 1320-23

Objeto: aquisição de leite em pó instantâneo desnatado para reposição de estoque da ITAIPU, em Foz do Iguaçu-PR.

Condição de Participação: empresa legalmente estabelecida no Brasil ou no Paraguai.

Caderno de Bases e Condições: disponível nos sites <https://compras.itaipu.gov.br> ou <https://compras.itaipu.gov.py>.

Recebimento das Propostas: até às 9h (horário de Brasília) de 12 de setembro de 2023.

Daniele Tassi Simioni Gemael
Superintendente de Compras

Julio Peralta Deggeller
Superintendente Adjunto de ompras

CONCORRÊNCIA NACIONAL
NF 2182A-22

Objeto: serviços de publicidade institucional, promocional e legal.

Condição de Participação: empresa legalmente estabelecida no Brasil.

Caderno de Bases e Condições: disponível no site <https://portaldoformecedor.itaipu.gov.br/pagina-licitacoes>.

Sessão pública: 3 de outubro de 2023, das 9h30 às 9h45 (horário de Brasília), na Usina Hidrelétrica de ITAIPU, Margem Esquerda.

Daniele Tassi Simioni Gemael
Superintendente de Compras

Julio Peralta Deggeller
Superintendente Adjunto de Compras

PREGÃO ELETRÔNICO NACIONAL
NF 1084-23

Objeto: Serviços técnicos especializados de planejamento, implantação, desenvolvimento, migração, sustentação, configuração e documentação de soluções corporativas utilizando a tecnologia Microsoft 365 e quaisquer produtos vinculados a Plataforma Microsoft 365.

Condição de Participação: empresa legalmente estabelecida no Brasil.

Caderno de Bases e Condições: disponível no site <https://compras.itaipu.gov.br>.

Recebimento das Propostas: até às 9h (horário de Brasília) de 11 de setembro de 2023

Daniele Tassi Simioni Gemael
Superintendente de Compras

Julio Peralta Deggeller
Superintendente Adjunto de ompras

Curta

Brasil tem RJ negada

Após ação de credores, o Tribunal de Justiça de São Paulo indeferiu o pedido de recuperação judicial da comercializadora de energia Brasil. “A requerente não reúne

Assine o Valor Econômico

Ligue e assine agora:

0800 7018888

assinevalor.com.br