



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS

Clipping Diário

Quinta-Feira | 25.04.24



Raízen e Vibra concluem obra da nova Base de Distribuição de Combustíveis em Santarém (PA)

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 25.04.24

Novo terminal reduzirá custos logísticos e ampliará a circulação de combustíveis, beneficiando as regiões Norte e Centro-Oeste

Com um investimento conjunto das distribuidoras Raízen (60%) e Vibra (40%), foram concluídas as obras da nova Base de Santarém, que deve movimentar dois bilhões de litros de combustíveis por ano. Nesta quarta-feira (24), foi realizada uma cerimônia para marcar a entrega da Base, que contou com a participação de executivos das duas companhias, além de representantes do governo nas esferas federal, estadual e municipal, Marinha, Companhia Docas do Pará (CDP), entre outras autoridades.

Localizada no encontro dos rios Amazonas e Tapajós, a nova base permitirá que navios de longo curso que trafegam pelo Amazonas descarreguem combustível em Santarém, tornando esse o principal ponto de abastecimento do Oeste do Pará, Amazônia Ocidental e Norte do Mato Grosso. Até então, Santarém era abastecida por um pequeno terminal local que atendia apenas o consumo da região.

A Base em Santarém permitirá uma rota otimizada em relação aos fluxos atuais integrados a outros HUBs, com redução de distâncias e custos logísticos, o que permitirá a chegada de combustíveis a preços mais competitivos para garantir o abastecimento dos mercados e influenciar positivamente toda economia da região. Mercados agrícolas e de transportes, especialmente nos corredores Norte e Centro-Oeste do Brasil, serão os principais beneficiados pelo investimento.

Com aproximadamente 120 milhões de litros de capacidade, a Base de Santarém tem conexão com píeres de navios e barcas que farão a distribuição pelos rios Amazonas e Tapajós. Até o final de 2025, o projeto prevê também outras entregas para melhor atender os mercados no entorno da BR163 e promover o desenvolvimento da economia local.

Segundo Juliano Tamaso, vice-presidente de Supply Chain da Raízen, esse é um marco significativo no compromisso da empresa com o desenvolvimento das regiões Norte e Centro-Oeste do país, e no fortalecimento da infraestrutura logística nacional. "Com a nova base, além de apoiar o crescimento do agronegócio no corredor logístico de Santarém e Miritituba, também ofereceremos uma solução inovadora e há muito tempo necessária no mercado dessas regiões. Estamos orgulhosos de tornar isso uma realidade e contribuir para o progresso do setor", ressalta Tamaso.

"O desenvolvimento da base do Porto de Santarém é crucial para a Vibra e para a garantia no fornecimento de combustíveis no Arco Norte, especialmente para o segmento do agronegócio. Não apenas reafirma nossa posição estratégica no Pará, mas também facilita o aumento do transporte de biocombustíveis e outros produtos derivados por meio de modalidades de transporte de grande escala, o que resulta em uma redução significativa de custos e um impulso nos benefícios ambientais", declara Marcelo Bragança, vice-presidente de Operações, Logística e Sourcing da Vibra.

Um dos diferenciais da nova base é o aumento da capacidade de receber navios de médio porte, como o Middle Range de 50 mil m³ dwt, o que contribui para a diversificação das rotas de fornecimento, a flexibilidade na gestão da carga, estímulo ao desenvolvimento econômico regional e redução dos custos operacionais para toda a cadeia.

Lideranças do setor portuário discutem alteração da Lei dos Portos

PLATAFORMA: SANTA PORTAL | CADERNO: ONLINE | 25.04.24

Uma comissão de juristas, criada em abril de 2024, está empenhada em promover audiências públicas com representantes do setor portuário, visando debater melhorias cruciais e, em um prazo de 180 dias, apresentar uma proposta de revisão da Lei dos Portos, estabelecida em 2013. Na quarta-feira (24), mais uma audiência foi realizada, na Associação Comercial de Santos, com transmissão pelo YouTube da Câmara de Deputados.

Angelino Caputo e Oliveira, diretor executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), destacou a importância desse movimento como um passo vital para a desburocratização dos processos portuários. Ele ressaltou que a atual legislação limita a atuação das companhias responsáveis pela infraestrutura portuária em aspectos como facilitação da dragagem e realização de obras de engenharia.

Oliveira enfatiza que a flexibilização dessas regras pode contribuir significativamente para agilizar operações e reduzir impasses, como os relacionados à judicialização da dragagem.

“O Banco do Brasil compra uma folha de pagamento com a prefeitura, por exemplo, e não licita para comprar. Ele vai lá e disputa com o banco privado. A partir do momento que ele tem essa carteira de clientes, vende o serviço de intermediação financeira, crédito imobiliário e tudo mais. Porque a companhia, cuja atividade, enfim, é manter a infraestrutura do Porto, não pode ter também um regulamento deste, como tratar de forma mais fácil a dragagem, as obras de engenharia. Às vezes a gente vê que a judicialização da dragagem é uma coisa que trava muito. Se houvesse uma flexibilização, se a lei permitisse isso, estaria aí uma boa sugestão”, comentou Oliveira.

Essas discussões ganham ainda mais relevância diante dos números do Porto de Santos. Em março, o movimento alcançou a marca de 16 milhões de toneladas de mercadorias, um aumento de 5% em relação ao mesmo período do ano anterior. No entanto, as lideranças reconhecem que há desafios a serem enfrentados para manter essa trajetória de crescimento.

Uma das questões centrais é a capacidade operacional dos portos brasileiros em relação ao volume de carga. O presidente da Praticagem de São Paulo, Fábio Melo Fontes, falou sobre a necessidade de ampliar a profundidade dos canais de navegação para permitir a entrada de navios com maior capacidade de carga.

De acordo com Fontes, atualmente, o limite de 14,5 metros de profundidade impõe restrições significativas, sendo insuficiente para atender às demandas globais. Ele acredita que elevar essa profundidade para 17 metros é essencial para garantir a competitividade do complexo portuário brasileiro, mesmo reconhecendo os custos envolvidos nesse processo.

“É a necessidade comercial do Brasil, precisa ampliar o volume de carga em cada navio e não se consegue fazer isso, porque não se passa dos 14,5 metros de escada operacional. É pouco para a realidade do mundo. A gente tem que buscar os 17 metros de profundidade. Temos que fazer. É caro, eu sei que é, mas temos que embutir isso no custo de operação do nosso complexo portuário, como o complexo de Santos”, comentou Fontes.

Diante desse cenário, as lideranças do setor estão unindo esforços para promover mudanças legislativas que possam impulsionar a eficiência e a competitividade dos portos brasileiros.

A revisão da Lei dos Portos é vista como um passo fundamental nesse sentido, e as audiências públicas realizadas pela comissão de juristas representam um espaço importante para debater e propor soluções que possam modernizar e aprimorar o setor portuário nacional.

Artigo - Portos brasileiros devem acompanhar a evolução das eólicas offshore

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 25.04.24

Estruturas existentes devem se adaptar para suprir a demanda deste mercado em ascensão

À vista do aquecimento global, países de todo o mundo vêm adotando políticas e estratégias em direção à neutralidade do carbono, com o objetivo de reduzir as emissões de gases de efeito estufa e diminuir o consumo de combustíveis fósseis.

Como uma das consequências, há crescente investimento em energias renováveis, como eólicas onshore e offshore, buscando alcançar metas ambientais ambiciosas de transição energética estabelecidas até 2050.

A referida transição energética é uma realidade mundial e, no Brasil, não é diferente. O mercado já apresenta investimentos concretos em complexos eólicos offshore. Um ponto relevante para o desenvolvimento desses parques eólicos é o fato de a indústria offshore brasileira já ser bastante desenvolvida, com infraestrutura robusta em portos e empreendimentos modernos de perfuração e produção de petróleo e gás offshore.

Tal experiência contribui para a instalação de parques eólicos em alto-mar. Apesar da diferença de tamanho das estruturas que compõem os aerogeradores, que, a princípio, não se enquadram na tipologia dos portos, verifica-se o aumento progressivo de esforços para a adaptação da infraestrutura portuária à grandiosidade demandada pelos equipamentos utilizados nos parques eólicos. A adaptação dos portos é imprescindível para o desenvolvimento desses empreendimentos, existindo uma sinergia essencial com a infraestrutura portuária.

Isso porque, justamente em razão das grandes dimensões dos equipamentos, busca-se reduzir a execução de trabalhos no ambiente offshore, maximizando sua montagem nos próprios portos, de maneira a otimizar os custos e os riscos de instalação decorrentes das condições climáticas. Nessa etapa, as características físicas (profundidade, área de armazenagem, proximidade de rodovias, fornecedores etc.) do porto são de extrema relevância.

Já na fase de operação, os terminais portuários também apresentam importância significativa, uma vez que constituem a base das rotinas necessárias à operação dos parques eólicos, sendo recomendável não apresentarem distância superior a 200 km dos complexos em alto-mar. Desse modo, garante-se a redução de custo geral e, sobretudo, de transporte do projeto.

Os portos brasileiros estão atentos à necessidade de agilizar as adaptações de infraestrutura para atender as crescentes demandas de parques eólicos, sempre atentos à experiência internacional para a redução dos custos logísticos, estimados em mais de 30% de cada projeto eólico.

Percebe-se, assim, a preocupação dos setores estratégicos com o aprimoramento dos portos nacionais, de maneira a atender as demandas atuais por meio da maior exploração de energias renováveis, primando pelo desenvolvimento econômico de forma sustentável.

Bernardo Mendes Vianna e Erika Chaves são, respectivamente, sócio e advogada da área Marítima do Vieira Rezende Advogados

Reforma tributária: veja onde o imposto será cobrado em viagens interestaduais e pedágios

PLATAFORMA: ESTADÃO | CADERNO: ONLINE | 25.04.24

Um dos principais pontos da reforma tributária aprovada no Congresso é a mudança da tributação da origem (onde o bem é produzido), como é hoje, para o destino (onde é consumido). Com o envio do projeto de lei que regulamenta a proposta, a equipe econômica definiu os critérios sobre como isso vai ser colocado em prática.

Isso é importante porque vai estabelecer para onde vão os recursos dos impostos: se para um ou outro Estado, por exemplo, e também a repartição entre os municípios. 4

Para o transporte de passageiros, o chamado “fato gerador” do imposto – fator que vai definir para onde o tributo vai – será o início da corrida. Ou seja, se uma pessoa pegar um ônibus de um Estado para outro, o imposto será recolhido no Estado de onde parte o veículo. O mesmo vale para uma corrida intermunicipal.

Já no caso do transporte de cargas, o local da operação corresponde ao ato da entrega ou disponibilização do bem transportado ao destinatário.

Haverá ainda uma regra específica para a cobrança de pedágios em rodovias que passam por várias cidades e Estados. Pela proposta do governo, que ainda poderá sofrer alterações no Congresso, “o local corresponderá ao território de cada município, Estado ou do Distrito Federal, proporcionalmente à correspondente extensão de rodovia explorada”.

Compra de produtos

O projeto de lei também define que a compra de produtos terá a cobrança no local em que for feita a entrega ao consumidor. Quando o produto for enviado pelos Correios, por exemplo, também vale o critério do destino, onde o item for entregue.

O mesmo vale para a compra de imóveis e a realização de eventos, com cobrança de impostos no local onde estão situados.

Nos serviços de comunicação com transmissão por meio físico, como cabos, o local também será o destino, e para demais operações, o domicílio principal do destinatário.