

# O primeiro trimestre



Ivan Leão\*

O mês de março representa o momento de observar os indícios oferecidos neste primeiro trimestre de 2020. Há tímida recuperação da economia. O país enfrenta a realidade do déficit fiscal e a transição da predominância do investimento do estado para a atração do investimento da iniciativa privada. Diante da situação desafiadora, o primeiro ano do novo governo é reconhecido por propostas de reformas, principalmente a da previdência, e a redução da taxa de juros que promoveu a redução do valor da dívida pública. Em 2020 o Congresso retoma os trabalhos com mais de 20 projetos na agenda, entre os quais a reforma tributária, o plano de auxílio aos estados e a securitização da dívida da União, estados e municípios. Temas que indicam os problemas a enfrentar. As transformações propostas, em pautas do Executivo e do Legislativo, apresentam um país em acirrado debate e com vigorosa atividade política, mas, com instituições democráticas em pleno funcionamento. Elementos que destacam o Brasil entre os países emergentes atraentes e promissores.

É importante manter em perspectiva essa trajetória porque boa parte das transformações atinge diretamente os segmentos da indústria marítima: a navegação, o setor portuário e a construção naval e *offshore*. Cada um desses segmentos apresenta tendências que merecem observação e debate.

As transformações e expansão nos portos são uma das tendências para gerar dinamismo. O processo passa pela ruptura com práticas recentes. Por exemplo: as oito companhias Docas do governo federal investiram em 2019 apenas 10,6% do previsto, de acordo com o Boletim de Orçamento das Estatais do Ministério da Economia. Foram investidos R\$ 59 milhões, de uma dotação orçamentária de R\$ 556,9 milhões. O pior desempenho nos investimentos foi da Santos Port Authority, antiga Codesp.

Em entrevista à imprensa especializada, o presidente da empresa informou que a nova administração assumiu diante de um quadro de ação policial sobre fraudes em contratos.

A decisão foi rever todos os contratos em andamento. Em janeiro de 2020, o governo federal informou estudos de viabilidade do leilão de arrendamento do Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa (STS08), no Porto de Santos, atualmente operado pela Transpetro. O vencedor deverá realizar investimentos de R\$ 1 bilhão na ampliação da infraestrutura de logística, o que assegura o aumento de 64% da capacidade de operação.

O ativo faz parte da atual carteira de projetos que preveem a realização de 11 novos leilões de terminais portuários em 2020. No final de janeiro de 2020, Murilo Barbosa, presidente da Associação de Terminais Privados (ATP), disse ao jornal *Valor* que a região Norte foi a que apresentou maior expansão no número de terminais portuários privados em 2019. Dos 20 empreendimentos autorizados, com investimento total previsto de R\$ 1,5 bilhão, 11 são na região, dedicados à movimentação de granéis líquidos. O aumento no consumo de combustíveis decorre da ampliação das cargas de bauxita e grãos, com o asfaltamento da BR-163 até os terminais fluviais de grãos em Miritituba (PA). Estatísticas da Antaq mostram que as exportações de soja e milho por portos do Arco



Norte somaram 36,3 milhões de toneladas, em 2019, em comparação com 77,5 milhões de toneladas movimentadas nos portos abaixo do paralelo 16. Apesar de incertezas, em relação à China, as exportações de grãos são uma das âncoras da balança comercial. A demanda por infraestrutura logística nesse *trade* estimula investimentos. No Porto de Itaqui, no Maranhão, o Terminal de Grãos do Maranhão (Telegram) informa ampliação da capacidade de movimentação de grãos (soja, milho e farelo) para 17 milhões de toneladas em quatro anos, sendo 14 milhões já em 2020. Em 2019 foram 10 milhões. O complexo portuário, incluindo o terminal de São Luiz, operado pela ferrovia VLi, que se integra com a linha da ferrovia norte-sul, captando a carga de grãos da região de MATOPIBA (Mato Grosso, Tocantins, Piauí e Bahia).

A esses fatores impulsionadores se agregam os investimentos na produção de petróleo *offshore*. Um segmento onde a transformação já resultou em resultados concretos, no aumento da receita pública com os leilões de áreas exploratórias e na balança comercial com a exportação de petróleo bruto. Em 2020, a contribuição positiva do segmento de produção *offshore* vem da programação da perfuração de poços, cuja assinatura dos contratos da rodada permanente e da 16ª, ocorrida em fevereiro de 2020. Além disso seguem os planos de produção nos projetos já com decisões finais de investimento ou com decisões que serão tomadas em 2020. As petroleiras informam a seus acionistas, no quarto trimestre de 2019, prosseguimento dos investimentos de 2020 a 2024. O atual Plano de Negócios da Petrobras

## Navegação, portos e construção naval/offshore. Tendências desses segmentos merecem observação e debate

prevê a instalação de 13 FPSOs até 2024, sendo sete já contratadas. Em muitos desses projetos as petroleiras internacionais participam.

Amarras com o passado vêm sendo desatadas. A Petrobras informou, em fevereiro de 2020, que sentença arbitral rejeitou pedido formulado por investidor da Sete Brasil Participações S.A. (em recuperação judicial) de arbitragem com o intuito de obter ressarcimento por alegados danos materiais relacionados ao investimento no Projeto Sondas. O resultado favorável à Petrobras reverterá o valor de R\$ 1,3 bilhão da provisão referente a litígios.

Essa dinâmica no segmento *offshore* cria demanda por serviços de sísmica, serviço de perfuração e serviços de navios de apoio marítimo, cujas embarcações paradas são gradativamente ativadas. Da mesma forma a dinâmica nos portos estimula a expansão da frota de apoio portuário. O apoio portuário e a navegação interior, principalmente o transporte de combustíveis, minérios e grãos através dos rios, representam duas operações de navegação onde existe a chamada demanda perene, há reposição da frota mesmo nas pausas dos investimentos em expansão. Essa realidade é comprovada na visão das empresas fornecedoras de motores ao apoio portuário e à navegação interior que confirmaram participação de expositoras no evento Marintec South America - Navalshore 2020, a ser realizado no Rio de Janeiro de 11 a 13 de agosto.

Da mesma forma, o aumento da carga no Arco Norte estimulou a Camorim Serviços Marítimos, em parceria com a Starnav, a criar mais uma filial no Pará. As operações portuárias de reboque, atracação e desatracação de navios já atendem aos portos de Vila do Conde e de Belém. A Camorim vai operar na região com os rebocadores azimutais — *Altair* e *Turquesa*, ambos com propulsão azimutal e capacidade de 70 TTE (*Bollard Pull*). ■

\*Diretor da Ivens Consult



2021