

Portos de Santa Catarina: situação atual e perspectivas

REUNIÃO CÂMARA PARA ASSUNTOS DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA E
CONSELHO ESTRATÉGICO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES
E LOGÍSTICA CATARINENSE

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA –
FIESC

LUCAS SAMPAIO ATALIBA
Gerente-substituto Regional Sul - Florianópolis (GREFL-Sul)





Assuntos

1. Portos e instalações Portuárias no Sul, com ênfase em Santa Catarina;
2. Análise de cenário: o esgarçamento da infraestrutura portuária e retroportuária no Paraná e em Santa Catarina: alta ocupação de berços (congestionamento nos portos), omissão/supressão de escalas;
3. Os depósitos de contêineres na área retroportuária: a demanda inerente por serviços decorrentes da movimentação de contêineres;
4. Problemas e conflitos entre embarcadores, terminais e transportadores marítimos decorrentes:
 - a) A cobrança de sobre-estadia (demurrage) por ausência de janela nos depósitos para devolução dos contêineres;
 - b) A insuficiência de janelas nos terminais portuários para depósito dos contêineres para exportação e eventuais consequências;
5. As responsabilidades a luz das normas da Antaq e possíveis ações para mitigação;



O universo regulado de instalações portuárias no Sul

- 4 Portos Organizados: Imbituba, Itajaí, Laguna* e São Francisco do Sul
 - 6 contratos de arrendamento: 5 em Imbituba e 1 em São Francisco do Sul;
 - 3 contrato de transição: Serra Morena (Imbituba), Mada/JBS-Seara (ITJ) e SC Portos (ITJ)
- 31 contratos instalações portuárias privadas (registros e autorizações)
 - 14 TUPs* (Itapoá, Mar Azul, TGB, TGSC, TEFTRAN-Transpetro/Portonave, Keppel Singmarine, Teporti, Poly, Barra do Rio, Trocadeiro, TGLI, Braskarne / IEP)
 - 3 IPTURs (Porto Belo; Barra Sul; PDBS)
 - PR: 2 Portos Organizados: Paranaguá e Antonina; 35 Arrendamentos (sendo 9 de transição) e 28 contratos de passagem; 6 TUPs
 - RS: 3 Portos organizados (Pelotas, Porto Alegre e Rio Grande); 31 arrendamentos (sendo 7 de transição); 18 TUPs, 3 ETCs;





O universo regulado em SC

Terminais de uso privado

14

Estações de transbordo de car...

0

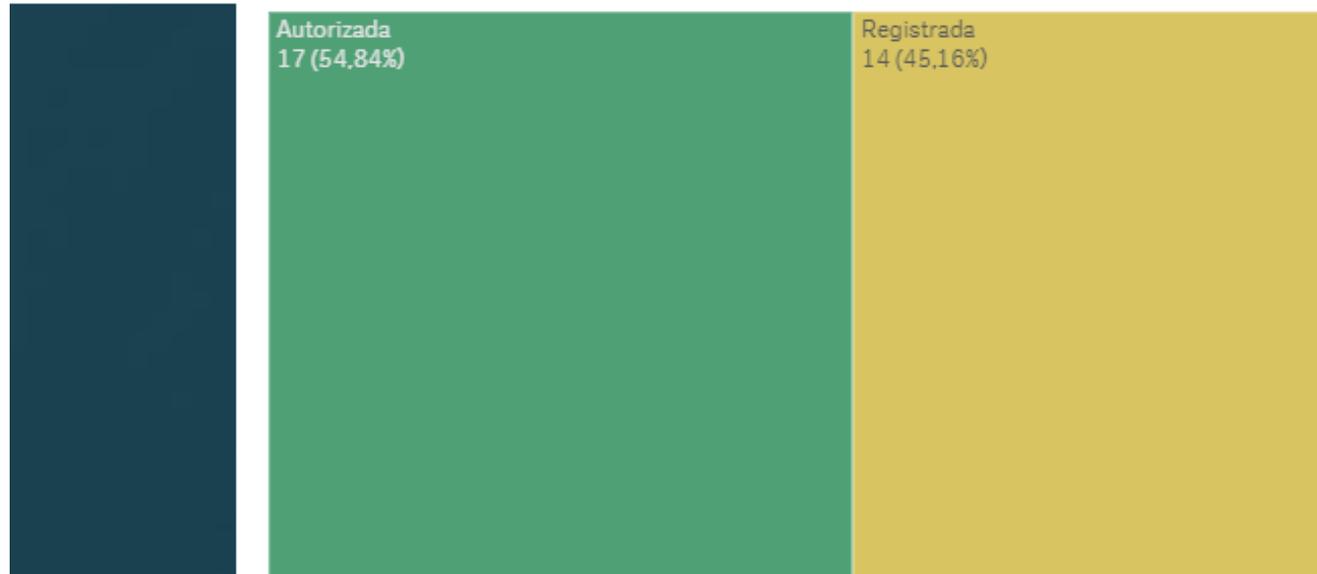
Instalações portuárias de turi...

3

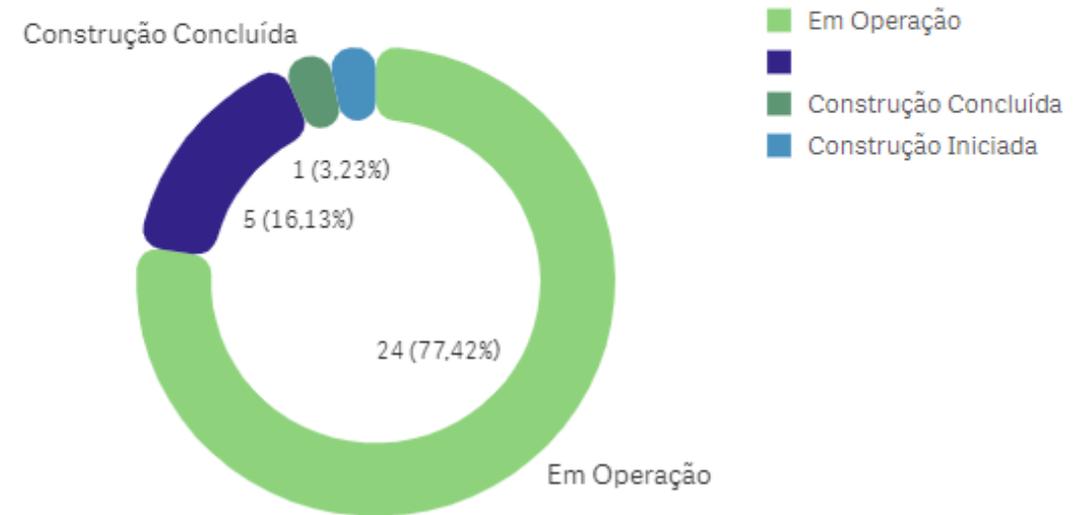
Investimentos previstos

5.768.099.215,85

Quantidade de instalações registradas ou autorizadas



Situação operacional das instalações





O universo regulado no Sul do Brasil: PR, SC e RS

Instalações Privadas

Terminais de uso privado
38

Estações de transbordo de car...
3

Instalações portuárias de turi...
3

Investimentos previstos
14.255.588.148,78

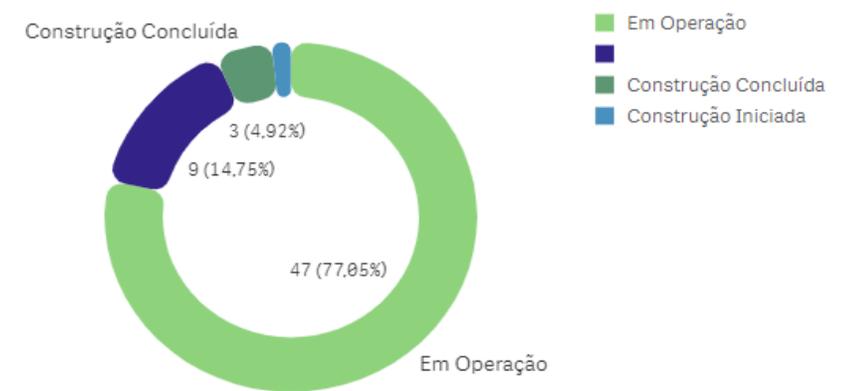
Instalações Registradas



Quantidade de instalações registradas ou autorizadas



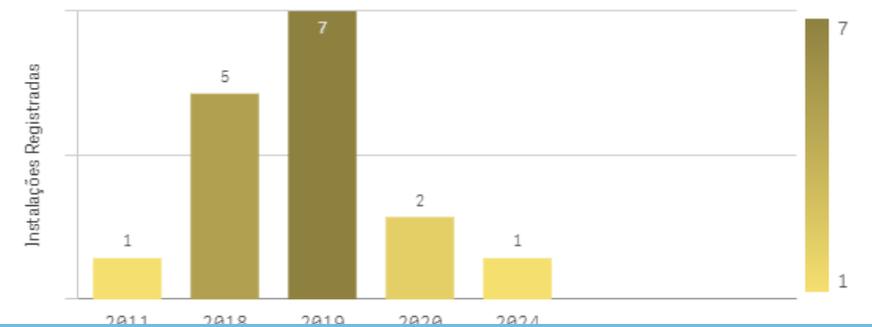
Situação operacional das instalações



Autorizadas por ano



Registradas por ano



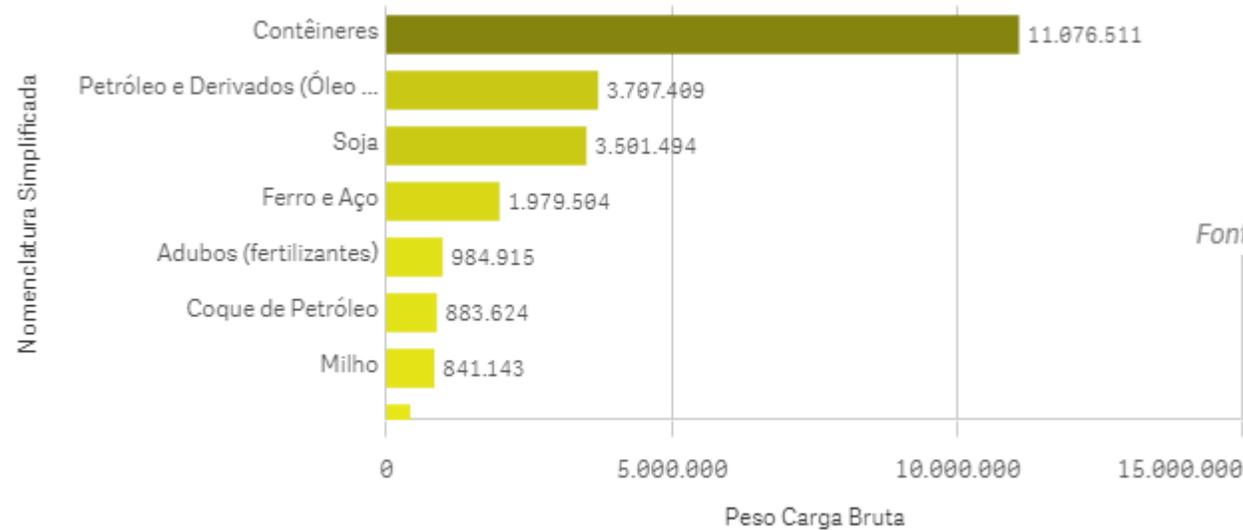


Movimentação Portos públicos e instalações portuária de SC

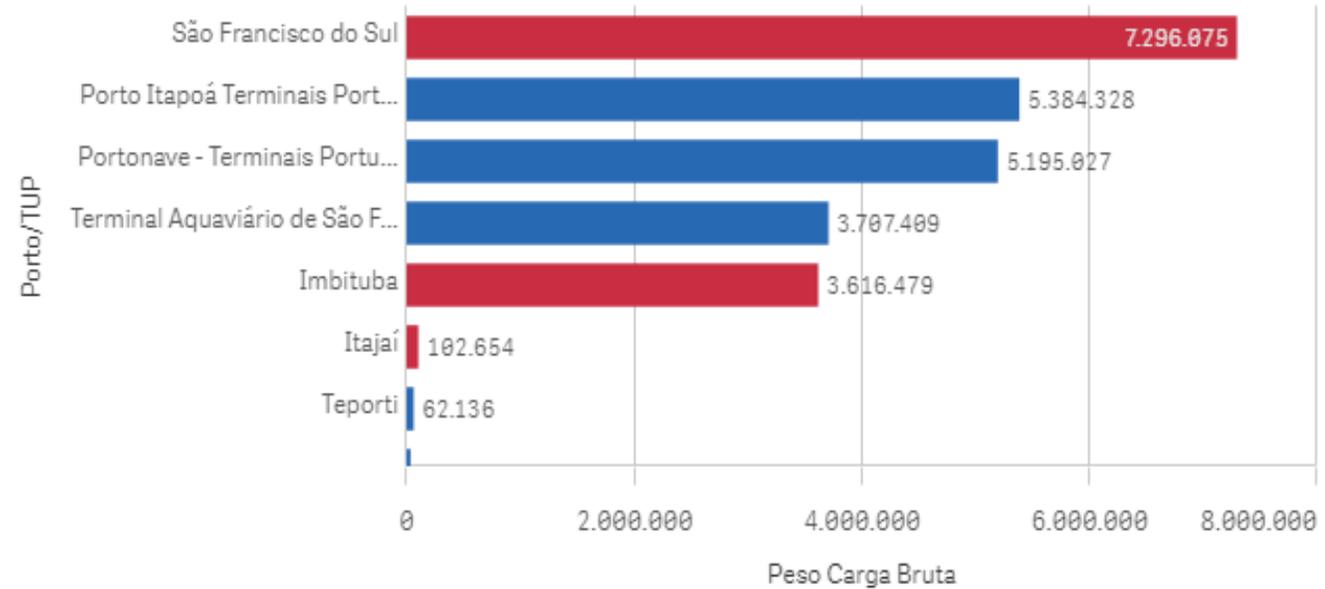
em toneladas (t) (2024: jan;fev;mar;abr;mai)

SFS: **+16%**
Imbituba: **+13%**
Itapoá: **+23,8%**
Navegantes: **-15%**

em toneladas (t) (2024: jan;fev;mar;abr;mai)



Fonte: Estatístico Aquaviário - ANTAQ.



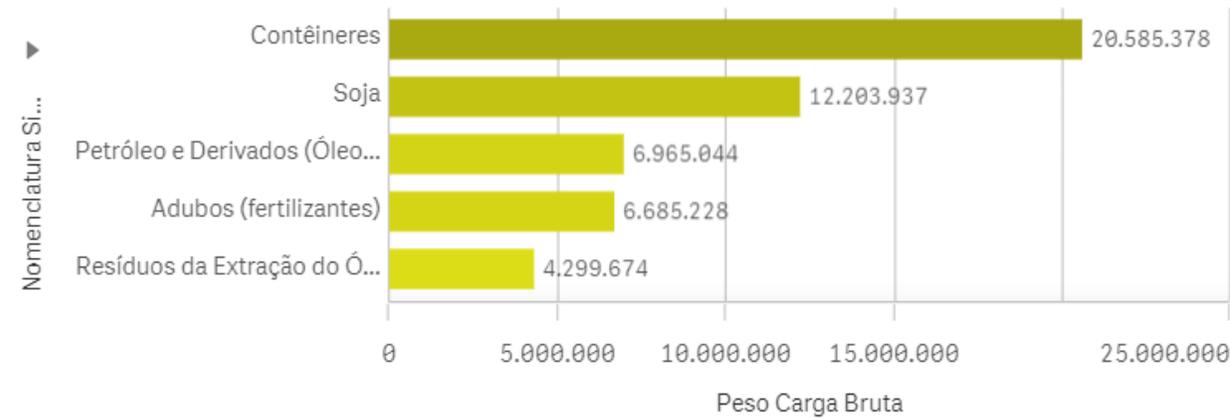
Fonte: Estatístico Aquaviário - ANTAQ.



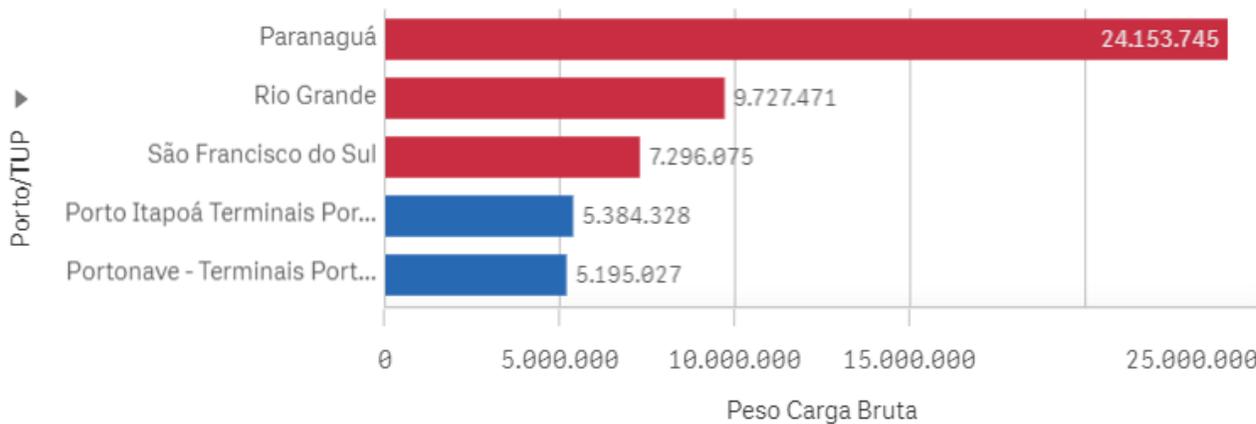
Movimentação portuária: PR, SC e RS

em toneladas (t) (2024: jan;fev;mar;abr;mai)

- Paranaguá: ↑ 8,3%
- Imbituba: ↑ 13,1%
- SFS: ↑ 16, %
- Rio Grande: ↓ - 5,3%
- Itapoá: : ↑ 23,4%
- Navegantes: ↓ 15%



em toneladas (t) (2024: Jan - Mai)

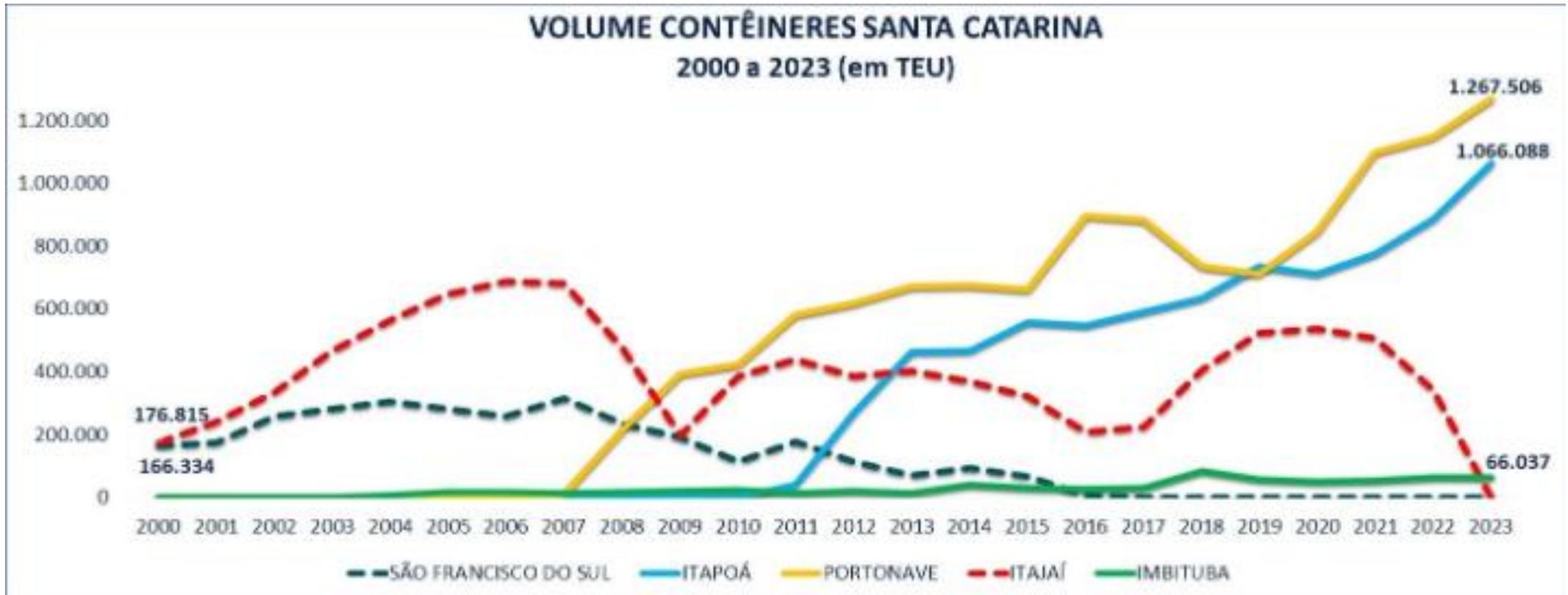


Fonte: Estatístico Aquaviário - ANTAQ.

Paranaguá: 5º maior porto BR em movimentação;



Movimentação terminais de contêineres SC em 2023





Movimentação terminais de contêineres 2024

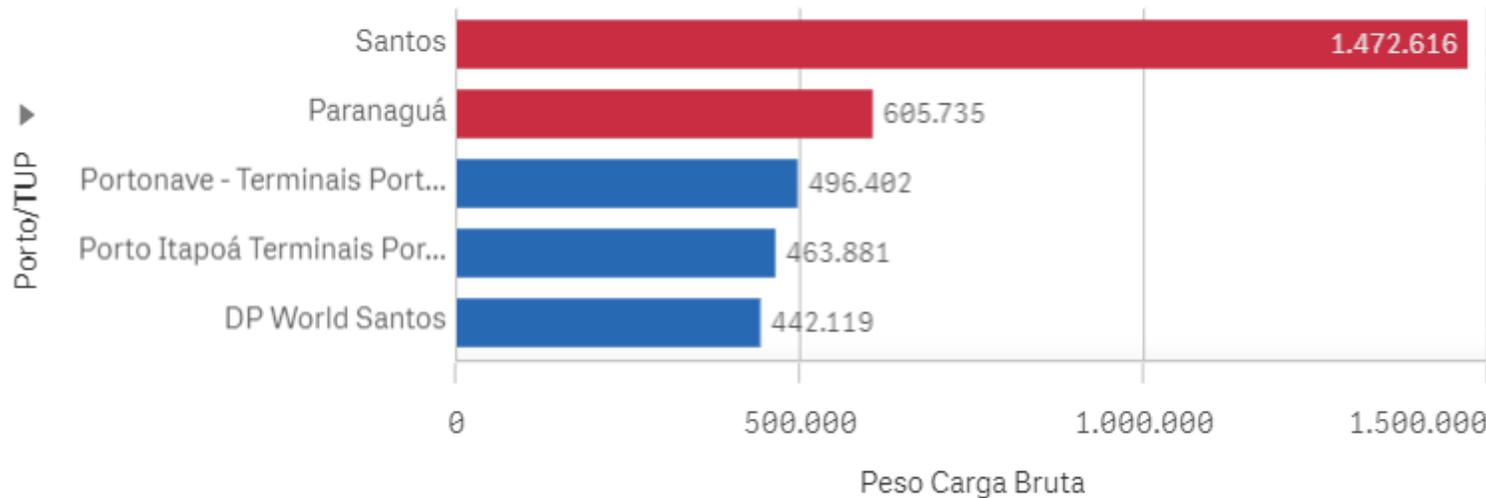
Movimentação de Contêineres (2024:Jan - Mai)

5.445.864 ▲ 19,27%

(2023) 4.565.908

- Alta de **quase 20%** em relação ao mesmo período de 2023;

em TEUs (2024: jan;fev;mar;abr;mai)



Fonte: Estatístico Aquaviário - ANTAQ.

- TCP: crescimento de **36,2%**;
- Portonave: queda movimentação de **9,4%**
- Itapoá: crescimento de **12,5%**
- Santos (BTP + Santos Brasil): crescimento de **16%**

entre janeiro e maio, 24, a Balança Comercial cresceu 3,9%.

Perspectiva de crescimento PIB brasileiro 2024 de 2,09% (boletim FOCUS) e 2,2% (FMI); em 2025, 2,1% (FMI)

E a capacidade instalada de infraestrutura cresceu quanto?



Competição no mercado relevante

Serviço	Navegantes	BTP (Santos)	Santos Brasil (Santos)	DP World (Santos)	Paranaguá	Itapoá	São Francisco do Sul	Itajaí	Imbituba	Rio Grande
ESA	X			X	X					X
FIL	X			X	X	X				
IPANEMA	X	X			X					X
SSA	X		X		X	X				
NWC1	X	X			X					X
WMED	X	X			X	X				
USA I	X	X			X					X
BRAZEX	X			X	X					
GS1	X			X						X
UCLA	X	X			X	X				
SAT	X		X	X	X					
SAS	X			X						X
SEA	X		X	X						

Os 13 serviços de longo curso nas quais o Terminal de Navegantes atua são também oferecidas pelos portos de Santos (BTP, Santos Brasil e DP World) e Paranaguá (com exceção da GS1, SAS e SEA).



58% Linhas de longo curso operam na Portonave

17% Linhas Feeder



Análise de cenário: o esgarçamento da infraestrutura logística

- Outubro de 2023: o ápice de um estresse que já se avizinhava
 - Seca no norte e impedimento de navegação até Manaus;
 - Fechamento da barra do rio Itajaí-Açu por 21 dias consecutivos e cerca de 34 dias intercalados considerando outubro e meados de novembro;
 - Ausência de operação em Itajaí;
 - Início da reforma do berço da Portonave em janeiro de 2024;
 - Acidente berço da BTP em 18 de janeiro de 2024.
- Indisponibilidade de berços acarretou efeito cascata para outros portos, que não têm capacidade de absorver inteiramente a demanda.
 - O caso da Santos Brasil Imbituba em Out/2023;
 - A alta ocupação em Itapoá/SC e TCP/PR;
 - A alta ocupação dos depósitos contratados pelos armadores e a imposição de cobranças
- 2024: a frequência dos eventos climáticos adversos: inundação no RS e perspectiva de seca severa no norte;



A pressão sobre serviços retroportuários: os depósitos (DEPOTs)

Capacidade estimada Terminais de Vazios no complexo Itajaí/Navegantes

Associados ao SINTER

Nome	Capacidade (TEUS)
Rogério Philip	12000
Conexão Marítima	9200
Conlog (DEEP)	8000
Rogério Philip Itajaí-ALS	6000
Oceanic	4800
Atlantis	11000
Total	51000

Não Associados ao SINTER

Nome	Capacidade (TEUS)
Beviane	7000
Brasmar (Maersk)	1000
MEDLOG (MSC)	11000
Total	19000

Outros Depósitos Pequenos Alternativos Utilizados como Pulmão

Nome	Capacidade (TEUS)
Elite Cargo	1000
Embrateiner	800
Orion	800
TDR	500
Fibtralog	1000

Capacidade Estática Aproximada: 74100 TEUS

Em junho 2024, prazo médio janelas depots no complexo ITJ-NVT é **D+2, D+3**



A pressão sobre serviços retroportuários: os depósitos (DEPOTs)

Capacidade estimada Terminais de Vazios no Complexo Itapoá-SC

Nome	Capacidade estimada (TEUS)	Área (em m ²)	Capacidade Estática Aproximada: 21000 TEUS
Lechmann	8000	80.000	
ATM/APM	6000	70.000	
Ziran	3000	35.000	
Deep	4000	45.000	
Elite	Incerto	90.000	
Total	~ 21000		Em junho 2024, prazo médio janelas depots no complexo ITJ-NVT é <u>D+8, D+10</u>

Capacidade estática estimada dos depósitos em SC não supera 100K TEUs, num mercado de + de 200k Teus/mês e aproximadamente 2,5mi TEUs ano



Consequência: aumento de custos

Customer Advisory - PCS Paranaguá BRAZEX

quarta-feira, 5 de junho de 2024

Prezado Cliente,

Em decorrência do contínuo congestionamento nos portos do sul do Brasil, causando interrupções de serviço envolvendo aumento dos custos operacionais e consumo extra de combustível, e com o objetivo de manter a qualidade do serviço, a CMA CGM implementará, a partir de 1º de julho de 2024*, uma Port Congestion Surcharge de USD 150/contêiner sobre todo tipo de carga embarcada em Paranaguá (serviço BRAZEX) para Costa Oeste da América do Sul, Golfo e Costa Leste dos EUA, Canadá, Caribe, Colômbia, América Central, México, Venezuela, Guianas e Suriname, em adição ao frete marítimo até 31 de dezembro de 2024.

A relativa PCS considerará a data de embarque* indicada no BL.

Destino coberto pelo FMC

Data de início FMC:

- Porto a Porto: contêiner cheio no terminal
- Porta a Porto: contêiner recolhido pelo cliente

Estamos à sua inteira disposição caso necessite de detalhes adicionais.

Atenciosamente,
CMA CGM



A natureza dos depots como serviços retroportuários inerentes à operação de contêineres

- Fatores que afetam a demanda por serviços portuários: performance da economia, estágio de desenvolvimento econômico e padrão de produtos (commodities) transacionados, localização geográfica (acesso marítimo e **interconectividade da hinterlândia**), **disponibilidade de capacidade portuária**, custo total da operação, dentre outros.

DEPOT: estrutura necessária para operação logística do transportador marítimo, que o indica como local onde o usuário deve devolver o equipamento. O usuário, portanto, não tem gestão sobre a ocupação do depot. Limita-se a cumprir o contrato de devolver no local indicado dentro do prazo estipulado.

- No Brasil, a área retroportuária/secundária não está diretamente inserida nos instrumentos de planejamento portuário. Deixa-se a cargo do mercado, porém a volatilidade da demanda de contêineres e a relativa alta estrutura de custos de instalação não favorecem o desenvolvimento desse mercado no Brasil.
- DEPOTs, mercado incompleto: restrição de escolha, informação assimétrica, custos de transação, poder de mercado, falhas de coordenação e planejamento, inflexibilidade e inovação limitada.
- Ampliação de capacidade dependente, em sua enorme maioria, de investimento direto dos transportadores marítimos, que nem sempre os prioriza.
- Ausência de informação sobre capacidades e também de regulação prejudica planejamento para eventuais ações mitigadoras ou de fomento.



A inter-relação entre os agentes;

- **A natureza do transporte marítimo de cargas pressupõe uma cadeia de, pelo menos, três elos comerciais necessariamente inter-relacionados:** o usuário (exportador/importador), o terminal portuário e transportador marítimo.

Relação principal entre transportador marítimo e usuário embarcador: transporte / empréstimo de equipamento;

- Relação entre usuário embarcador e terminal: armazenagem e levante para cumprir oferta comercial de embarcar carga do usuário em navio/linha com destino previamente oferecido em proposta comercial. Ou seja:
- **O terminal oferece comercialmente disponibilidade de armazenagem, movimentação e embarque de cargas em linhas de navegação de transportadores marítimos com os quais tem relação comercial e cuja regularidade - e conseguinte estimativa de chegada (ETA) - compõe sua oferta comercial junto aos usuários embarcadores.**
- Portanto, **a relação jurídica do terminal junto aos usuários decorre do compromisso comercial firmado com os transportadores marítimos.**



Quais são os principais conflitos dessa relação sob a ótica da fiscalização da Antaq?

- **Sobre-estadia de contêineres: *detention e demurrage*;**
 - Resolução 62 e a sobre-estadia de contêineres: a *demurrage/detention*
- **Sobre-estadia na armazenagem: a “armazenagem adicional”**
 - Resolução 72 e a sobre-estadia de armazenagem: a armazenagem adicional cobrada por terminais decorrentes de supressão/postergamento de escalas dos armadores;
 - a Resolução 112/2024: a definição de responsabilidades dos agentes
- **Serviço de Segregação e Entrega (SSE) – vulgo “THC2”**
 - A relação com o regime de trânsito de contêineres e o regime de trânsito aduaneiro e o (DTC/DTA)
- **Inspeção não invasiva de cargas (escaneamento);**



Encaminhamentos possíveis pela Antaq

- Resolução nº96/2023 – Antaq: a arbitragem como resolução de conflitos entre usuários;
 - Conflitos que envolvem direitos patrimoniais disponíveis (regras contratuais, preços e fornecimento de serviços, instalação de infraestrutura e etc)
 - Procedimentos: Mediação em serviços portuários e de navegação; e afretamento de embarcações; e **arbitragem regulatória em serviços portuários e de navegação.**
- Arbitragem e mediação junto a transportadores marítimos com vistas a:
 - Consulta sobre possibilidade de ampliação do free-time concedido aos equipamentos, dado o aumento da imprevisibilidade, com vistas a mitigar, temporariamente, os efeitos adversos (já que ele também tem dificuldades para retirar os vazios).
 - Enfatizar proibição de cobrança de sobre-estadia do contêiner (demurrage) impossibilitado de entrar no depot/depósito por ausência de janela;
 - Avaliar isenção de custos para os embarcadores de re-emissão de BL em caso de atracções iminentes ou com prazo curto e cujo terminal portuário não assegure poder receber todos os contêineres vinculados àquela atracção. No caso de o embarcador comprovar não haver janela no terminal portuário para a atracção consignada no BL, isentar sobre-estadia até o período razoável para embarque na atracção subsequente;



Encaminhamentos possíveis pela Antaq

- Arbitragem e mediação junto a **transportadores marítimos** com vistas a:
 - Levantamento junto aos transportadores marítimos de contratos com depots da retroárea onde escalam a fim de compatibilizar com a quantidade de carga movimentada naquele porto;
 - Coordenar junto aos depots mais congestionados dos principais portos possibilidade ampliação da jornada de trabalho (18h ou 24h?)
 - Coordenar junto aos transportadores marítimos eventual contratação de mais espaço junto a DEPOTs na retroárea dos portos onde escalam;
 - Recomendar ao poder concedente iniciativas e políticas públicas com vistas a incentivar ampliação da capacidade de depósitos e serviços correlatos na retroárea;
 - Em última instância, incentivar que transportadores marítimos com movimentação expressiva em determinados portos invistam na ampliação da capacidade instalada de depósitos (aquisição, sociedade ou etc);



Encaminhamentos possíveis pela Antaq

Junto aos terminais:

- Avaliar mecanismo de abertura de janelas e respeito aos princípios da eficiência e generalidade.
- Discutir esforços conjuntos para disponibilização de berços por meio de proposta comercial atrativa para atracações adicionais (extra-calls) para buscar vazios e balancear relação vazios x cheios (tentar esvaziar/descongestionar) depósitos;
- Incentivar terminais a terem esquema operacional especial prioritário para contêineres cujo DL esteja próximo e não tenha janela disponível para embarque no sistema.
- Quando o terminal aceita/confirma a escala, ele também tem responsabilidade com o usuário embarcador em conseguir receber e embarcar a carga destinada àquela embarcação. Assim, se aceitar encaixar escala, deve ter condições de receber e embarcar a carga
- Disponibilizar canal de atendimento ao usuário eficiente;
- Facilitar registro ou comprovação pelo usuário das tentativas de agendamento de janelas no sistema interno do Porto; Disponibilizar login para órgão interveniente poder acessar e verificar disponibilidade de janelas;



Meios de apuração de infrações e resoluções de conflitos

- **Denúncia à Ouvidoria da Antaq** : https://www.gov.br/antag/pt-br/canais_atendimento/ouvidoria

Documentos principais necessários para apuração:

- Petição com a narrativa dos fatos e o pedido de providências da ANTAQ
- Reserva de praça (*Booking confirmation*);
- BL/Conhecimento de embarque *master* e *house*, quando for o caso, para verificar a relação entre as partes do contrato, número e tipo de unidades, destino e origem, carga transportada, etc.;
- Fatura(s) ou demonstrativo(s) da(s) cobrança(s) efetuada(s);
- Tracking (rastreamento) das unidades (para verificar as datas de ocorrência dos principais eventos relevantes);
- Extrato de movimentação do contêiner no depósito;
- Se exportação: extrato da DU-E (Declaração Única de Exportação);
- Se importação: extrato da DI (declaração de importação) ou da DUIMP (declaração única de importação)



Dúvidas comuns de usuários: cobranças de *depots* relacionadas ao equipamento

- Qual o papel da Antaq em relação a cobranças de *Depots* (depósitos de contêineres) relacionadas às condições de entrega do equipamento? Tais como:
 - Taxa de lavagem do contêiner;
 - Taxa de lavagem química de manchas de óleo em cargas de estufagem e descarga manuais;
- Falta de janela para entrega do equipamento conforme contrato, o que acarreta cobranças de *demurrage* e custos extras com acomodação temporária do vazio até possibilidade de entrega definitiva;
- Assinatura de termo de responsabilidade impondo aceitação tácita a quaisquer custos eventualmente cobrados para aceitação dos contêineres entregues; (nulidade de cláusulas abusivas, tentativa de analogia ao CDC – art. 51).
- Reparação alegadamente indevida de contêineres;
 - cobranças de reparo de ferrugem ou consertos de motor *reefer* transportados como NOR(motor desligado).

OBRIGADO

Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais - SFC
Gerência Regional de Florianópolis - Sul (GREFL-Sul)

LUCAS SAMPAIO ATALIBA
Gerente-substituto Regional Sul - Florianópolis (GREFL-Sul)

