

**HUB** Estreia hoje o MetaBE, novo programa do BE News ▶ **p3**

**TECNOLOGIA** BE News lança aplicativo de notícias ▶ **p7**

**INTERNACIONAL** OMC vai debater segurança alimentar ▶ **p8**



## Povia quer realizar desestatização de portos neste ano

Em entrevista exclusiva ao BE News, secretário nacional de Portos considera “perfeitamente factível” fazer os leilões de privatização até dezembro ▶ **p4**

## EDITORIAL

## Compromisso renovado

Em 17 de fevereiro deste ano, o jornal e o portal BE News foram lançados com o compromisso de levar, de forma ágil e célere, informação com qualidade ao público. A proposta englobava apresentar às comunidades portuária, de logística e transportes do Brasil uma fonte de informações com dados concretos, abordados de forma séria, e análises estratégicas de especialistas e lideranças empresariais. 99 edições depois, os desafios foram ampliados, o público cresceu, o alcance das notícias aumentou, mas o compromisso se mantém e, nesta data, é renovado.

A plataforma de notícias BE News foi criada pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, com o objetivo de divulgar o noticiário do setor, ocupando um nicho até então vago. Não havia, até aquela data, uma plataforma jornalística, com o conteúdo totalmente aberto, voltada para os setores de portos, logística e transportes, com uma cobertura de todos os modais e, ainda, em todas as regiões do Brasil. Nesse sentido, o jornal e o portal vieram ocupar um espaço único.

E nesse contexto, o trabalho do BE News foi iniciado com o compromisso de produzir um jornalismo com qualidade, sem tendências ou ideologia, buscando a verdade dos fatos e a precisão dos dados e se mantendo aberto a todos os seus “lados”.

Nessas 100 edições, o Jornal BE News evoluiu. Seguindo a expansão do Brasil Export, ele ganhou uma nova editoria - Portugal - e ampliou seu alcance. Nesta segunda-feira, seu desenvolvimento continua. Ao atingir a marca de 100 edições públicas, passa a contar com um aplicativo para smartphone, facilitando a entrega de suas notícias ao público, que, graças à ferramenta tecnológica, passa a ser notificado dos principais fatos publicados.

Novos mercados. Avanços tecnológicos. O BE News cresceu, mudou nessas 100 edições. Mas seus valores e princípios, seu compromisso com o público, estes permanecem constantes. Renovados, consolidados, mas com mesmo teor. E assim, permanecerá.

FOTO  
Divulgação/Minfra

## NESTA EDIÇÃO



## ▲ CAPA

4 “É perfeitamente factível nós cumprirmos o cronograma e, este ano, conseguimos levar a efeito a desestatização dos três portos” - Entrevista exclusiva do novo secretário nacional de Portos, Mario Povia, ao BE News

## HUB

3 BE News lança programa MetaBE

## NACIONAL

3 Senado agenda análise do PL do ICMS para esta segunda-feira

7 BE News lança aplicativo de notícias para smartphones e tablets

## INTERNACIONAL

8 OMC vai debater segurança alimentar, enquanto Ucrânia tenta novas rotas para grãos

## OPINIÃO

9 As práticas ESG para avanços no comércio exterior, por Najla Buhatem Maluf

10 Transformações inquietantes, por José Geraldo Vantine



**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](http://www.portalbenews.com.br)

**Diretor-presidente**  
Fabrício Julião

**Diretor-superintendente**  
Marcio Delfim

**Diretora Administrativo-financeira**  
Jacyrara 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](mailto:atendimento@portalbenews.com.br)

## INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em [www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)

## PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail [publicidade@portalbenews.com.br](mailto:publicidade@portalbenews.com.br)



LEOPOLDO FIGUEIREDO  
E COLABORADORES  
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

#### MetaBE

Parte das comemorações das 100 edições do jornal BE News, a plataforma BE News passa a contar com um novo veículo de informação. Estreia hoje, às 15 horas, o MetaBE, com transmissão ao vivo pelo Portal BE News (www.portalbenews.com.br). Detalhes do projeto ainda são mantidos em sigilo, mas trata-se de uma "revista eletrônica", com entrevistas e debates, apresentando as principais novidades dos setores de portos, logística e transportes de uma maneira ágil e bem moderna.

#### Gerando receita

Itaguaí (RJ) foi o porto que mais receita gerou por atracação de navio, em média, no primeiro quadrimestre do ano, segundo levantamento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgado na semana passada. O complexo contabilizou uma média de R\$ 655.346,99 por atracação - houve 169 nesse período. Em segundo lugar, vem Itaqui (MA), com R\$ 293,62 mil (290 atracações), seguido de Ilhéus (BA), com R\$ 233,97 mil (com oito paradas de navios). O Porto de Santos (SP), que movimentou quase um terço da balança comercial brasileira, aparece em 9º lugar, com R\$ 138,81 mil (1.437 escalas)

#### Clandestino

Um refugiado camaronês foi descoberto na câmara do leme de um navio cargueiro, em sua atracação no Porto do Rio de Janeiro, no início do mês. Segundo dados das autoridades, o clandestino permaneceu 20 dias no local, passando frio, correndo o risco de cair no mar e alimentando-se da comida que conseguiu trazer de seu país. Segundo a Marinha, ele conseguiu "entrar" no navio quando este escalou em Camarões. O africano será extraditado para as Ilhas Marshall (país da bandeira da embarcação).

# Senado agenda análise do PL do ICMS para esta segunda-feira

Envio de emendas ao projeto de lei pode ser feito até o meio-dia

Divulgação/Senado



Segundo Fernando Bezerra, a proposta fará com que o Governo abra mão de mais de R\$ 32 bilhões de receita

TALES SILVEIRA  
tales@portalbenews.com.br

O Senado Federal marcou para esta segunda-feira (13) a análise do Projeto de Lei Complementar (PLP) 18/2021, que limita a aplicação de alíquota do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para combustíveis. A proposta inclui também energia elétrica, comunicações e transporte na categoria de bens e serviços essenciais, o que impede a aplicação de tributos com alíquotas iguais às dos produtos listados como supérfluos.

Até as 12 horas de hoje, está aberto o prazo para apresentação de emendas e o relator Fernando Bezerra Coelho (MDB-SE) vai ter que analisá-las para, se for o caso, incluí-las em seu voto. Até a noite de sexta-feira (10), a proposta já havia recebido 26 sugestões.

Há o entendimento entre os parlamentares da necessidade de combater a alta dos preços dos combustíveis no País. Contudo, não há consenso quanto à forma de compensação para estados e municípios. Já os parlamentares de

oposição consideram a medida eleitoreira, o que pode prejudicar os governos locais sem surtir o efeito desejado, que é baixar os valores na bomba. A maioria defendeu a criação de fundo de equalização usando recursos de dividendos da Petrobras.

Apesar das críticas, a tendência é que a proposta seja aprovada. Caso isso aconteça, por ter recebido alterações na proposta enviada pela Câmara dos Deputados, de acordo com o regimento interno do Congresso, o PLP deverá ser novamente analisado pelos deputados.

#### Agências

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia, nesta segunda-feira, a sua reunião virtual de diretoria. Destaque para a 1ª revisão ordinária e reajuste da tarifa básica de pedágio aplicável pela concessionária Via Costeira ao trecho concedido da BR101/SC.

Na terça-feira (14), a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) inicia a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Os diretores analisam um recurso administrativo contra a decisão de indeferimento de pedido de revisão extraordinária por ausência de atualização de alguns parâmetros estabelecidos no Contrato

**O PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDAS AO PLP 18/2022 SE ENCERRA ÀS 12H DE HOJE. ATÉ SEXTA-FEIRA, A PROPOSTA JÁ HAVIA RECEBIDO 26 EMENDAS**

de Concessão do aeroporto internacional de Rio de Janeiro.

#### TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) realiza, nessa quarta-feira (15), a sua sessão ordinária de plenário. O ministro Aroldo Cedraz traz uma representação sobre possíveis irregularidades na condução de pregão eletrônico para contratação de serviços de transporte aéreo de cargas e passageiros.

O ministro Bruno Dantas analisa um pedido de reexame contra decisão que aplicou multas em razão de aditivos irregulares celebrados ao contrato das obras do berço 108 do Porto de Itaqui, no Maranhão.

O ministro-substituto Augusto Sherman relata a auditoria de conformidade com o objetivo de fiscalizar as obras de construção dos Lotes 1F a 4F da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), trecho Ilhéus - Caetitê, na Bahia. Ele relata ainda um segundo processo. Trata-se de uma representação, com pedido de medida cautelar, em supostas irregularidades em concorrência para contratação de empresa para manutenção da via permanente entre os terminais ferroviários da estação Mercado e da estação Novo Hamburgo.

## NACIONAL

ENTREVISTA

**MARIO POVIA**

Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura

“É perfeitamente factível nós cumprirmos o cronograma e, este ano, conseguimos levar a efeito a desestatização dos três portos”

Divulgação/Minfra



LEOPOLDO FIGUEIREDO  
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

O novo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia, já tem definido alguns de seus projetos para a pasta. Ele falou sobre eles em entrevista exclusiva ao BE News, como parte da comemoração das 100 edições do jornal, completadas hoje. Povia revelou que o regimento da BR do Mar, o programa federal de incentivo à navegação de cabotagem (ao longo da costa), deve sair em até 40 dias. E a BR dos Rios, voltada à navegação interior, já está em seu radar. Mas, sem dúvida, as desestatizações portuárias são prioridade. Segundo o secretário, em relação aos

processos envolvendo os portos de Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e Santos (SP), algumas revisões podem ser necessárias. Mas, no que depender de Povia e sua equipe, esses três leilões saem neste ano, garantiu. Confira mais detalhes na entrevista a seguir.

**Secretário, o sr. assume uma das pastas mais estratégicas do Ministério da Infraestrutura, responsável por boa parte das concessões realizadas pela pasta. E se vê com a responsabilidade de dar sequência ao programa de desestatizações portuárias, que apresenta um cronograma bem apertado. É possível cumprir o prometido pelo ex-ministro Tarcísio Gomes de Freitas e por seu sucessor, o ministro Marcelo Sampaio, e desestatizar os portos de**

**Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e Santos (SP) ainda neste ano?**

Respondendo a sua pergunta objetivamente, sim, é perfeitamente factível nós cumprirmos o cronograma e, este ano, conseguimos levar a efeito a desestatização dos três portos. O que ocorre é que nós entramos em uma esfera de incerteza. Não é um procedimento que depende exclusivamente da pasta ministerial. Nós temos o órgão de controle externo (o Tribunal de Contas da União, o TCU), que vai avaliar isso. Nós temos o Poder Judiciário, que sempre pode ser chamado por uma medida liminar, pedir para refazer uma etapa ou suspender um procedimento. Mas eu diria a você que, em condições normais de temperatura e pressão, nós conseguiremos cumprir essa meta ainda em 2022.

**Seu antecessor no cargo, secretário Diogo Piloni, havia dito que, diante da evolução dos trabalhos na Secretaria de Portos, o processo de desestatização de São Sebastião seguiria para o TCU em maio e os de Itajaí e Santos neste mês. Com a mudança no comando da secretaria, qual o novo cronograma?**

Talvez tenhamos uma correção de rota de semanas, mas nada muito significativo.

**Pelo que o sr. já pode conhecer dos três processos de desestatização, haverá necessidade de mudança em algum critério ou regimento?**

A equipe é muito zelosa. A gente já tem aí um procedimento full, tratado nos portos do Espírito Santo, com a desestatização da Codesa

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

(Companhia Docas do Espírito Santo). Isso evidentemente traz uma curva de aprendizado. Já passa a ser um procedimento referencial para os demais. E a equipe é muito boa. Mas eu acredito muito nos estudos produzidos, na qualidade dos estudos. Talvez a gente tenha de adentrar um pouco mais no detalhe, pois qualquer diligência do Tribunal de Contas nos deixa muito no risco de perdermos o prazo. Talvez um, dois dias a mais, uma semana mais aqui, para a gente fazer uma checagem, fazer uma varredura no procedimento, ver se não tem uma planilha errada, talvez possa valer a pena para a gente não perder lá na frente. Essa é a cautela que, provavelmente, nós vamos tomar. A gente vai fazer aqui uma força-tarefa, digamos assim, para dar uma revisada nesses documentos. Eu pretendo também fazer parte disso. Quero dar uma olhada mais em detalhe, sobre como está o procedimento, para nos certificarmos de que não vamos ter nenhuma surpresa adiante, pelo menos naquilo que estiver no nosso radar, na nossa possibilidade de fixar contornos.

**O fato desse processo ser feito por uma equipe capitaneada por um ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor, ajuda?**

É sempre uma visão a mais, uma peneira a mais. É claro que a gente carrega conosco uma experiência, uma visão. O fato de eu também estar vindo de Docas agora, com uma visão mais operacional, de cais, isso tudo agrega algum valor. E a gente tem sempre a possibilidade de, não de mudar nada, a essa altura não se muda nada, mas talvez de chamar a atenção para um pequeno detalhe, a inserção de um parágrafo, de uma observação, ou apenas um esclarecimento de dúvidas que poderiam vir a ser suscitadas

**EM CONDIÇÕES NORMAIS DE TEMPERATURA E PRESSÃO, NÓS CONSEGUIREMOS CUMPRIR ESSA META (A DESESTATIZAÇÃO DE ITAJAÍ, SÃO SEBASTIÃO E SANTOS) AINDA EM 2022”**

pelo órgão de controle. Enfim, a ideia é sempre contribuir e jamais retardar o processo.

**Secretário, o sr. também assume a pasta quando ela está prestes a concluir o regulamento da BR do Mar. Como está esse processo hoje?**

Nós temos uma proposta de decreto em vias de ser encaminhado à Presidência da República - é aquele dispositivo da lei que demanda um decreto regulamentador. Nós temos uma portaria também que já está uma proposta de texto definitivo. E também as regulamentações no âmbito da Antaq parece que já estão bem azeitadas aqui com as equipes técnicas, tanto da secretaria como da agência reguladora. Eu quero crer que, talvez nos próximos 30, 40 dias, a gente esteja com essa página virada e, efetivamente, com isso andando. Há uma questão ainda para alinhar com o Ministério da

Economia, que envolve a questão do conceito dos contratos de longo prazo. Afinal, que longo prazo seria esse? Seriam cinco anos, dez anos? Mas é uma aresta que a gente deve aparar e virar essa página. Mas o importante é não deixar a equipe na zona de conforto. Não é porque publicou a lei que tá tudo em ordem. Vencemos aquela etapa de publicar a lei, que é uma etapa importantíssima, mas enquanto a gente não regulamenta, a gente não dá eficácia, que é ao fim e ao cabo o que importa. Eu estou bastante otimista com a navegação de cabotagem. Eu acho que, com essa regulamentação, a gente vai ter realmente uma possibilidade de dar um incremento à frota e, por consequência, trazer muita carga que tá hoje na rodovia e trazer para o aquaviário.

**E quando começamos a perceber os primeiros resultados, os impactos da BR do Mar? A partir de 2024? Algo em 2023?**

Eu diria que já em 2022 alguma coisa deve acontecer. Por exemplo, essas empresas que querem fazer investimento - a EBN-I (Empresa Brasileira de Investimento na Navegação). Para elas, praticamente tem um efeito imediato. Você já coloca empresas já focadas nisso,

**EU QUERO CRER QUE, TALVEZ NOS PRÓXIMOS 30, 40 DIAS, A GENTE ESTEJA COM ESSA PÁGINA (A REGULAMENTAÇÃO DA BR DO MAR) VIRADA”**

colocando recursos nisso e conversando com interessados, com o mercado.

**A equipe do Ministério chegou a ser procurada por esses grupos?**

Sim, já houve alguns contatos, alguns pedidos de esclarecimento e até algumas contribuições mais informais, para deixar o texto mais razoável, dentro do que se espera de uma dinâmica, um modus operandi para viabilizar isso. Eu penso também que a questão envolvendo as operações especiais, isso vai ter um efeito prático imediato. Imagino que empresas já vão começar a estruturar talvez algumas operações que, hoje, estão usando o modal rodoviário e para tentar migrar isso para o aquaviário. Imagino também que aquele processo de homologação, de qualificação dessas empresas na BR do Mar, isso também, de imediato, já deve ter aí demandas. Isso tudo

agora, no segundo semestre de 2022, já começa. Agora, é evidente que nós temos um gap e para gente a gente começar a enxergar isso, os efeitos disso, materializando isso em aumento de frota e aumento de capacidade, isso realmente, provavelmente, no decorrer de 23.

**Outro projeto que sempre o sr. defendeu, especialmente quando diretor da Antaq, foi o desenvolvimento da navegação interior, tema do programa BR dos Rios. Como está a elaboração desse projeto?**

As expectativas para a BR dos Rios são as melhores possíveis. Nós temos aí uma questão que vai nos exigir muita inspiração, que é desenhar modelos a la carte para as questões de como viabilizar um modal que não seja, em um primeiro momento, financiado por tarifa. A gente não quer, em um primeiro momento, tarifar a carga, pedagiar a carga na hidrovia. Até porque o que se deseja é estimular, em um primeiro momento. É possível que a gente trabalhe no modelo de parceria público-privada nesse primeiro momento, para financiar administrativamente. Talvez tenhamos de recorrer a um desenho de modelo onde a gente coloque na gestão alguém que já esteja ali, operando cargas. Alguém que tem a sua carga naquela hidrovia, ou alguém que esteja fazendo operações naquela hidrovia, ou alguém que realize obras naquela hidrovia, alguém “íntimo” daquele ambiente, para, em um primeiro momento, trabalharmos uma espécie de Evtea (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Administrativa), desenhando aí obras necessárias em curto e médio prazo.

**Mas até onde iria essa parceria? Seria uma concessão?**

A concessão, ela é desenhada para ser autogerida ou sustentável do ponto de vista econômico. Quando essa equação

**“A IDEIA É SEMPRE CONTRIBUIR E JAMAIS RETARDAR O PROCESSO (DAS DESESTATIZAÇÕES)”**

Divulgação/Minfra



## NACIONAL

## ENTREVISTA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 5

Gabriel Imakawa



**“JÁ EM 2022 ALGUMA COISA (RESULTADOS DA BR DO MAR) DEVE ACONTECER”**

não fecha - e a principal receita de uma concessão é a tarifa -, você tem que lançar mão de uma outra forma de financiamento. Então esse concessionário estaria mais voltado para ser um parceiro-público-privado do que um concessionário em sentido estrito. Então, a ideia é, em um primeiro momento, tornar essas hidrovias navegáveis o ano inteiro, ou seja em regime de cheia e de seca, tornar essas hidrovias navegáveis durante o dia e durante à noite, dar segurança do ponto de vista safety e do ponto de vista security. Ou seja, termos segurança à navegação e conversar com a Marinha sobre a melhor maneira de sinalizar isso. E fazer obras em margem, dragar isso e ter um canal confortável para navegação, e também um sistema de comunicação, um sistema de patrulhamento que proteja a carga, principalmente na Região Norte - nós temos problemas agudos, lá, hoje,

com segurança. Nós temos que trabalhar isso também. E aí também começamos a pensar o planejamento, embarcações-tipo, estimular estaleiros a produzir embarcações-tipo, chatas, comboios padrão.

**Outros órgãos vão trabalhar com a Secretaria de Portos nesse projeto?**

Vamos trabalhar com a Marinha no desenvolvimento disso. Trabalhar com a Antaq, que é o poder concedente, em um plano geral de outorgas, que contemple aí várias alternativas, desde uma concessão pura até uma parceria público-privada. Talvez trabalhar com um conselho. A gente estava pensando em montar o Conahidro, mais ou menos como tem o Conaportos, que reúne as autoridades do setor portuário. Conversar com a Agência Nacional de Águas e ver como funciona essa questão de outorgas, se vale a pena entrarmos em uma outorga de águas? Qual o bônus e qual o ônus? E

também com o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Outra questão: qual o trecho?

**Como?**

Como vamos separar uma hidrovia. Se a gente deseja realmente explorar isso em trechos. o que faz sentido? Faz sentido também trabalhar isso de uma forma multimodal? Colocar um trecho de ferrovia com trecho de hidrovia, um trecho de rodovia com trecho de hidrovia. Enfim, é pensar de uma maneira fora do quadrado, que é o que o ministro Marcelo tem nos demandado, para a gente trabalhar nos limites das possibilidades. Não pensar de uma maneira muito ortodoxa. Buscamos alternativas, sempre, é claro, dentro dos contornos da legalidade, algo que não precise de uma alteração legislativa muito densa, alguém que a gente possa levar para o Tribunal de Contas e construir juntos. E a gente conta muito, nesse trabalho, repito, com a

**AS EXPECTATIVAS PARA A BR DOS RIOS SÃO AS MELHORES POSSÍVEIS. (...) A GENTE NÃO QUER, EM UM PRIMEIRO MOMENTO, TARIFAR A CARGA, PEDAGIAR A CARGA NA HIDROVIA”**

Antaq, com o Dnit, com as equipes aqui da secretaria e, evidentemente, com o Parlamento. É bem possível que a gente tenha de fazer aí um outro ajuste legal ou, talvez, buscar uma rubrica orçamentária para financiar isso. Nós temos, inclusive, até algumas rubricas da privatização da Eletrobras. Tem alguma coisa destinada ao transporte. Talvez trabalhar com alguma coisa do Fundo de Marinha Mercante. Enfim, tem muita coisa para desenvolver. A nossa ideia é alguma coisa soltar este ano - pelo menos tentar montar o Conahidro, tentar montar uma agenda de trabalho. A gente sabe que isso não é muito fácil, isso não tá na prateleira e a gente vai ter que construir isso junto. Mas acho que nesses sete meses, vai dar para produzir alguma coisa e tentar deixar um legado. E contar sempre que o nosso sucessor venha com boa vontade, venha querendo dar continuidade, entendendo a infraestrutura como uma pauta de estado, independente de políticas ou de ideologias. É nesse sentido em que a gente está trabalhando, para que a gente possa dar uma continuidade de alguma forma.

**O senhor acabou descrevendo uma linha de ação para a implantação da BR dos Rios, no mínimo, complexa. Sua ideia é entregar algumas ações nesses meses e deixar as**

**demais preparadas para um eventual sucesso? É essa sua estratégia?**

Não. A estratégia ainda não está montada. O que eu falei contigo é um grande brainstorm. Nós temos de analisar e essa será uma análise em conjunto - eu preciso da Antaq nessa agenda. Não pode ser apenas uma agenda interna da secretaria. Temos que ver o que a agência pensa em termos de timing, como ela está preparada para trabalhar esse plano de outorgas. E nós temos um caso bem adiantado aqui, na Lagoa Mirim (RS), - não posso chamar de projeto piloto porque aqui é muito específico daquela região, mas é algo no qual a gente já pode utilizar alguns conceitos que a gente tá pensando. Nesse momento, o ótimo é inimigo do bom. Agente precisa ir avançando em algumas questões. Por exemplo, me parece que o Conahidro é um consenso e a gente não precisa ter uma legislação, não precisa estar com a BR dos Rios pronta para criar o Conahidro. Dá para a gente avançar por aí. Ele vai ser necessário. E paralelamente, estamos trabalhando na estratégia da BR dos Rios. A estratégia em si, talvez a gente tenha em uns 20 a 30 dias, quando a gente sentar e entender melhor qual vai ser a dinâmica, o que a gente poderá trabalhar primeiro. Ou, de repente, abrir várias frentes. Isso a gente tem de avaliar, ver o custo e o benefício e as dificuldades que vamos encontrar. De toda a forma, a gente pretende é avançar pelo menos no conceito, chegar a um entendimento. A gente precisa conversar muito com o pessoal que opera hoje, saber dos anseios, das potencialidades. Eu acredito muito no empreendedor que tá lá na ponta, gente que já vem desbravando isso, que já vem movimentando muita carga sem ter uma infraestrutura adequada. Então ouvindo esse pessoal, talvez a gente chegue aí a algumas conclusões.

# BE NEWS LANÇA APLICATIVO DE NOTÍCIAS PARA SMARTPHONES E TABLETS

Plataforma jornalística traz conteúdo atualizado e totalmente gratuito sobre portos, logística e transportes

BÁRBARA FARIAS  
barbara@portalbenews.com.br

A plataforma jornalística BE News lança, nesta segunda-feira (13), o seu aplicativo para smartphones e tablets. A partir de agora, os leitores terão acesso às notícias sobre portos, logística e transportes na palma da mão. O anúncio do app marca as comemorações desta 100ª edição do Jornal BE News, projeto de mídia do Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária.

A mais nova plataforma de notícias traz conteúdo atualizado e gratuito sobre os principais acontecimentos dos mercados portuário, de comércio exterior, logística, transporte, agribusiness do Brasil e do mundo, além de cobertura em tempo real dos fatos mais marcantes e análises de especialistas e lideranças empresariais.

Com um layout moderno e sofisticado, o aplicativo é intuitivo e o usuário pode acessar o conteúdo da forma que desejar, lendo as últimas

notícias na página inicial, conferindo as matérias mais lidas ou ainda por editorias — Nacional, Região Norte, Região Nordeste, Região Centro-Oeste, Região Sudeste, Região Sul, Santos, Portugal e Internacional.

Para baixar o app no celular, basta acessar as lojas virtuais Play Store (Google) e App Store (Apple). Se o smartphone tiver o sistema operacional Android, a indicada é a versão do aplicativo disponível na Play Store. Se o sistema for o IOS, a recomendada é a versão da App Store. O infográfico na página explica o passo a passo.

A chegada do app BE News será mais uma ferramenta para levar as notícias dos setores portuário, de logística e transportes para o público, destaca o diretor de Redação do BE News, Leopoldo Figueiredo. “Ao lançarmos o projeto BE News, em 17 de fevereiro, nosso compromisso com o público foi o de apresentar informações de qualidade e da forma mais rápida possível, para ajudá-lo em seu cotidiano. E agora, com a apresentação de nosso aplicativo, temos mais uma ferramenta para honrar esse com-

COM UM LAYOUT MODERNO E SOFISTICADO, O APLICATIVO É INTUITIVO E O USUÁRIO PODE ACESSAR O CONTEÚDO DA FORMA QUE DESEJAR, LENDO AS ÚLTIMAS NOTÍCIAS NA PÁGINA INICIAL, CONFERINDO AS MATÉRIAS MAIS LIDAS OU AINDA POR EDITORIAS — NACIONAL, REGIÃO NORTE, REGIÃO NORDESTE, REGIÃO CENTRO-OESTE, REGIÃO SUDESTE, REGIÃO SUL, SANTOS, PORTUGAL E INTERNACIONAL

promisso. Agora, a informação do BE News chega na palma da mão do leitor. E com o serviço de notificação do aplicativo, ainda será avisado assim que as últimas notícias forem postadas”, explicou.

Figueiredo enfatizou que o app aproxima ainda mais o BE News de seu público, característica dos sistemas de comunicação do século 21. “Se nosso público quer se informar pelo computador, estamos lá com nosso portal. Se é pelo jornal, temos nossa versão jornal, que pode ser lida como se fosse uma edição impressa. E se é por aplicativo, a partir de agora, também pode encontrar o conteúdo do BE News lá, em uma ferramenta com um layout moderno e de fácil leitura. Mais uma vez, confirmamos nosso compromisso de informar nosso público com informação de qualidade e no formato que ele desejar”, explicou.

O aplicativo BE News foi desenvolvido pela empresa de tecnologia ModalGR, com sede em Santos (SP). Para o CEO e cofundador da ModalGR, Danilo Abbondanza, o grande diferencial desse projeto é o fato de ele permitir a entrega das informações apuradas pelo BE

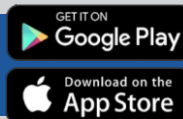
News “de uma forma rápida e eficaz, sem quebras”. E dessa forma, complementa a função de informar da plataforma. “Se alguém precisar ou quiser ter conhecimento do setor logístico portuário, com certeza o Portal BE News é a melhor solução. Antes do BE News, não tínhamos um veículo voltado para esse mercado, que era carente de informações. E agora, esse conteúdo chegará mais facilmente ao público com esse aplicativo”, destacou.

Segundo Abbondanza, para um veículo de comunicação, é de “extrema importância” ter um aplicativo “a fim de divulgar suas notícias. Hoje, todo mundo usa o celular e todo mundo quer ter as notícias na palma da mão, de uma forma muito rápida e prática. E com o aplicativo, fica muito mais fácil para o leitor ter essa notícia nessa velocidade”.

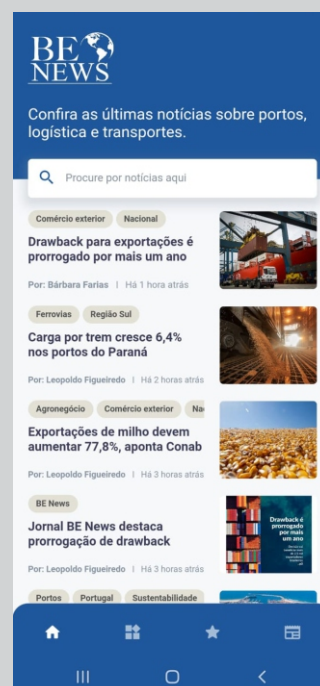
Para o desenvolvedor do projeto do app BE News na ModalGR, Nicolas Carvalho, “o app aproximará ainda mais os leitores do noticiário do BE News. Baixando o aplicativo, o usuário recebe as notificações das notícias enviadas, e isso acaba proporcionando a fidelidade do público”, afirmou.

## O APLICATIVO Confira como baixar o aplicativo BE News e quais suas funções

### INSTALAÇÃO



- 1 Verifique se você está em um local onde seu celular fique com bom sinal de internet;
- 2 Para instalar o app BE News no seu smartphone, basta acessar os aplicativos das lojas virtuais Google Play Store (para os modelos com sistema operacional Android) ou App Store (para aqueles com sistema operacional iOS), que já vem instalados no aparelho;
- 3 No app dessas lojas, pesquise por BE News;
- 4 Na relação de apps que aparecer, selecione o BE News;
- 5 Clique em instalar. A instalação terá início imediato e será concluída em alguns segundos;
- 6 Pronto. Você já pode se informar com o mais amplo noticiário sobre portos, logística e transportes do País. O acesso ao conteúdo é gratuito e não há serviços pagos no app.



Com o app BE News, é possível acessar todas as notícias publicadas no Portal BE News ([www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)).

Na primeira tela do aplicativo (que pode ser acessada pelo ícone Home), elas aparecem em ordem cronológica, da mais recente para as mais antigas.

Para facilitar o acesso às notícias, é possível acessá-las a partir das editorias do Portal e do Jornal BE News. O noticiário é dividido entre as seguintes seções: Nacional, Região Norte, Região Nordeste, Região Centro-Oeste, Região Sudeste, Região Sul, Santos, Portugal e Internacional. Na segunda tela do app, é possível acessar diretamente as editorias.



Você também pode verificar quais as matérias mais lidas da semana. A relação desses textos está na terceira tela do aplicativo.

O app BE News ainda contará com mais funções, que serão disponibilizadas em suas próximas versões.

## INTERNACIONAL

# OMC vai debater segurança alimentar, enquanto Ucrânia tenta novas rotas para grãos

DA REDAÇÃO  
redacao@portalbenews.com.br

País só está conseguindo exportar no máximo milhões de toneladas dessas cargas por mês

Cresce a apreensão com a crise alimentar global. A semana se inicia com a Organização Mundial do Comércio reunida para tratar da segurança alimentar ameaçada pela invasão russa na Ucrânia. Os ataques continuam no país invadido. Cerca de 300 mil toneladas de grãos foram destruídos nos últimos dias em armazéns em Mykolaiv, no Mar Negro, segundo denunciou o Ministério da Agricultura ucraniano pelo portal Ukrinform. E a Ucrânia tenta rotas alternativas via Polônia e Romênia para escoar seus grãos.

Segundo o jornal português Observador, mais de 100 ministros vão estar reunidos na

Organização Mundial do Comércio, em Genebra, para tratar de questões prementes, incluindo a segurança alimentar global ameaçada pela invasão russa.

No topo da agenda, no início da reunião de quatro dias, está o preço que a guerra da Rússia na Ucrânia – tradicionalmente um celeiro que alimenta centenas de milhões de pessoas – está para causar na segurança alimentar mundial.

Cerca de 22 milhões de toneladas de grãos ficaram presos na Ucrânia no início de maio. À medida que os preços sobem, as agências das Nações Unidas estão tendo que cortar as rações de alimentos para

refugiados em até metade em partes pobres do mundo,

A agência de notícias Reuters revelou que a Ucrânia estabeleceu duas rotas alternativas através da Polônia e da Romênia para exportar cereais, já que está impedida de embarcar pelo Mar Negro, mas enfrenta algumas dificuldades.

Quarto maior exportador de cereais a nível mundial, tem divulgado que existem cerca de 30 milhões de toneladas armazenadas em seu território. Mas sem acesso aos portos do Mar Negro, a Ucrânia poderia, na melhor das hipóteses, exportar 20 milhões de toneladas de grãos no ano que vem, disse Mykola Gorbachov, represen-

tante ucraniano em uma conferência do Conselho Internacional de Grãos (IGC), em Londres. Gorbachov, acrescentou que provavelmente seriam mais sementes de girassol do que milho e trigo.

A Ucrânia, que embarcou 44,7 milhões de toneladas de grãos em 2020/21, está tentando exportar sua safra por via rodoviária, fluvial e ferroviária, mas as dificuldades logísticas limitam os volumes a um máximo de cerca de dois milhões de toneladas por mês, volume insuficiente para atender tradicionalmente a demanda.

Os silos de grãos no território controlado pelo governo

da Ucrânia estão quase pela metade no período que antecede a colheita deste ano, o que significa que as colheitas podem ser deixadas no solo se a Rússia continuar seu bloqueio portuário, dizem fontes ucranianas.

“A colheita começará em um mês. Temos capacidade de armazenamento suficiente para trigo e cevada. O problema começará em novembro, quando os agricultores começarem a secar o milho.” disse Gorbachov, estimando que metade da safra de milho da Ucrânia seria deixada no solo, sem ser colhida, se a Rússia mantiver o bloqueio dos portos do Mar Negro.

meta

BE



UM NOVO PROGRAMA, UM NOVO CONCEITO

Hoje, dia 13, às 15h.

BE NEWS



Transmissão ao vivo pelo  
Portal BE News  
[www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)



**NAJLA BUHATEM MALUF**

cientista política, especialista em Direito Marítimo e Portuário e Comércio Exterior, e membro dos conselhos do Nordeste Export e Internacional e Feminino do Brasil Export  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

► ESG

## As práticas ESG para avanços no comércio exterior

As estratégias para a adoção de meios sustentáveis vêm se intensificando nos últimos anos com o aumento da implantação das práticas ESG entre empresas e intervenientes do comércio exterior. O termo advindo do inglês - environmental, social and governance - trata de iniciativas nas áreas ambientais, sociais e de governança e foi tema do painel “Revolução Energética, Iniciativas Verdes e seus Benefícios na Redução de Custos”, do Nordeste Export, realizado na Bahia.

A agenda ESG já é referência nos portos do Nordeste, com destaque à Suape, no debate representado por Carlos Cavalcanti, diretor de Sustentabilidade do complexo, e Pecém, com a presença de Rebeca Oliveira, diretora de Relações Institucionais. Ressaltou-se novas iniciativas, como a compra de energia limpa para o funcionamento nas áreas do porto aproveitando os benefícios do Parque Fotovoltaico de Tacaratu, a 450 km de Recife. Além de fomentar a sustentabilidade ambiental, a utilização desta área garante gerar 600 vagas de emprego para a comunidade do entorno, contemplando a relação porto-cidade, com avanço tecnológico e melhor proveito das vocações locais.

Frisa-se que os parâmetros norteadores do conceito ESG são sustentados por uma agenda global, convencional a todos os países. Logo, há necessidade de acelerar a criação de mais Zonas de Processamento de Exportação-ZPEs, com vistas a reduzir custos, explorando novas matrizes de energia e de hidrogênio verde, como no caso de Pecém e da ZPE de Parnaíba, inaugurada em fevereiro deste ano. O Piauí conta com diversos projetos de energia solar e incentivos de baixo custo na produção de hidrogênio e que para torná-lo acessível só pode ser confeccionado em ZPEs. Igualmente, com o advento da Lei 14.188/2021, o novo marco regulatório das ZPEs, a prefeitura de Ilhéus garantiu a concessão da ZPE-Bahia para geração de mais renda e empregos, garantindo que seu distrito industrial irá operar tanto para o mercado interno quanto ao exterior. Vale acrescentar ainda a Zona de Exportação do Maranhão-ZEMA, também respaldada pelo novo marco, propondo incentivos socioeconômicos e beneficiando-se do Complexo Portuário do Itaqui pela sua privilegiada posição geográfica, e por ser o 2º maior em movimentação de carga do País. Serão isentas de impostos as

empresas que se estabelecerem na ZEMA, abrangendo contribuições que incidem sobre as importações, servindo de incentivos ao fornecimento de mercadorias e prestação de serviços ao mercado externo.

As ZPEs são as principais alternativas de fomento das exportações contando com a suspensão de tributos às empresas autorizadas no tocante à compra de matérias-primas e insumos utilizados na fabricação de bens exportados. Segundo a Associação de Comércio Exterior do Brasil, entre os motivos determinantes do encerramento de muitas empresas, está a ausência de planejamento financeiro nos processos de importação e exportação. Isto é o que conhecemos como o “G” de governança da sigla ESG, que visa a adoção de ações fortalecedoras de regulação do funcionamento corporativo interno, alinhado aos interesses de todos os stakeholders com políticas de transparência, avançando na equidade entre os colaboradores. Ademais, o tratamento aduaneiro especial e localização estratégica das ZPEs, promovem amplo desenvolvimento social e econômico da região, cumprindo com preceitos fundamentais da marca ESG.

Para alcançar essas vantagens, não se pode olvidar a urgência da digitalização completa dos documentos vinculados aos intervenientes de toda a logística do COMEX, observado o progresso do sistema Porto sem Papel, que reduziu “a papelada” a um único documento eletrônico (DUV). Faz-se necessário promover celeridade e sustentabilidade aos processos de importação e exportação, assegurando menores custos de transporte e tributos, atrelados à intermodalidade, em especial no Norte e Nordeste, objetivando o desenvolvimento da região e elevando a posição do Brasil nos rankings do comércio internacional.



FRISA-SE QUE OS PARÂMETROS NORTEADORES DO CONCEITO ESG SÃO SUSTENTADOS POR UMA AGENDA GLOBAL, CONVENCIONAL A TODOS OS PAÍSES. LOGO, HÁ NECESSIDADE DE ACELERAR A CRIAÇÃO DE MAIS ZONAS DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO-ZPEs, COM VISTAS A REDUZIR CUSTOS, EXPLORANDO NOVAS MATRIZES DE ENERGIA E DE HIDROGÊNIO VERDE, COMO NO CASO DE PECÉM E DA ZPE DE PARNAÍBA, INAUGURADA EM FEVEREIRO DESTA ANO.

## OPINIÃO

**JOSÉ GERALDO VANTINE**

CEO da Vantine Logistics Consulting e conselheiro de Administração do Porto de São Sebastião  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

## ► GESTÃO

## Transformações inquietantes



É da natureza humana viver em paz, equilíbrio, com saúde e no aconchego da família. Mas será que essa realidade se mantém verdadeira no mundo atual, frente às circunstâncias que nos rodeiam? Durante a semana passada (6 a 9 de junho), assisti as palestras do Think Tank Brasil Export sobre Tecnologia e do LogVale sobre logística, eventos com grandes apresentadores em temas importantes e essenciais.

Apesar da minha longa experiência, me vi diante de uma realidade até de certa forma perturbadora, tantas são as “transformações simultâneas” em torno de pessoas, países e empresas. Então, lembrei-me de uma obra (mais para uma fábula) de autoria de George Orwell, “A Revolução dos Bichos”, que ilustra no ambiente da época (1945) a previsão sobre as transformações. Em resumo, o autor quis mostrar como as ideias socialistas eram corrompidas por pessoas poderosas, como as massas ignorantes eram aproveitadas e como líderes comunistas se transformavam em capitalistas.

Se George Orwell tivesse escrito essa fábula hoje, quais seriam suas inspirações? Quais seriam os fatos transformadores considerados como inquietantes?

Isoladamente, os fatos que relato não trariam tanta inquietação. No entanto estão ocorrendo de forma simultânea nos diferentes vetores da humanidade, a saber:

Como um remédio que na dose certa cura, mas na sua overdose mata, a Internet, a maior maravilha do século 20 quando Steve Jobs a colocou nos celulares, já produz uma doença, a dependência digital de um lado, enquanto do outro opera maravilhas no mundo das pesquisas e da comunicação. Porém, ao ouvir o “case” de uma gigantesca rede de varejo físico, criar sete modelos para o varejo digital com processos e tecnologias que garantem a “entrega em 2 horas”, fica a pergunta: essa é de fato uma necessidade do consumidor ou uso da tecnologia como arma de competição de mercado (varejo digital) que pode levar a Geração “Z” a viver a neurose da pressa sem razão?

“A Terceira Onda”, livro de um dos maiores pensadores americanos, Alvin Toffler, de 1980, abordou, em síntese, a revolução da sociedade humana e analisa os efeitos das transformações em termos políticos, econômicos e sociais. Em tese é o seguinte: no ano 1785, deu-se início à Revolução Industrial (1ª onda), 60 anos depois, 1845, registra-se a invenção da tração a vapor e a introdução da ferrovia (2ª onda), 50 anos depois veio o automóvel (petróleo, como 3ª onda), 40 anos depois o avião e o início da petroquímica (4ª onda), 30 anos depois, em 1990 o início do ciclo da tecnologia, redes digitais (5ª onda), 20 anos depois, chegando em 2020 (6ª onda) com energia limpa, inteligência artificial, internet das coisas (IoT), robôs, drones. Quem assistiu as apresentações do Think Tank, vivenciou a intensidade das inovações da 6ª onda, a maioria delas para oferecer maior produtividade, maior segurança às pessoas e ao patrimônio, maior eficácia nas operações portuárias e na Praticagem.

No entanto, em minha análise, estamos entrando no ciclo da “tecnologia de consumo”, já levando pessoas a tratamentos psicológicos e angústia para consumo de aparelhos (celulares, tvs etc.) classificados como “moda”, com alterações em intervalos de tempo cada vez menores.

No ambiente da logística, o mundo globalizado extrapolou os limites do racional. No LogVale, último dia 9, em São José dos

Campos, um amigo, Paulo Vitor, empresário de comércio internacional, alertou porque Xangai compromete o tráfego e desequilibra os fluxos marítimos: 17% do tráfego de contêineres da China usa esse porto, que também responde por 27% das exportações do país, e devido ao agravamento da Covid, teve a produtividade reduzida em 30%.

Outra transformação inquietante na logística internacional no modal marítimo está nos EUA: 31% dos contêineres transportados usam o Porto de Los Angeles e Long Beach, gateway da Ásia. Ainda segundo informações do Pacific Maritime Association, que representa os trabalhadores de 29 portos da costa oeste dos EUA, há intensa negociação para revisão dos contratos de trabalho e, por isso, embarcadores estão migrando para portos da Costa Leste e do Golfo, como medida de proteção contra risco de interrupção do fluxo.

Nesse segmento, está em desenvolvimento um grande plano tático entre os embarcadores e armadores para maior velocidade de adaptação aos modelos dos fluxos globais, que permitam flexibilidade e agilidade nas cadeias de abastecimento. Mas será isso possível? A que custo e a que prazo?

Mais do que inquietante, preocupante!

Na economia global, não existe “Plano B”, nem atalho, e nem a tecnologia pode ajudar. Por quê? Porque a interdependência dos povos, das nações, está em nível que não permite reversão! Vejam o caso da guerra Rússia contra Ucrânia: Aqui sentimos o efeito do “bater de asas da borboleta” com a hipotética falta de fertilizantes que levou os comerciantes a aumentarem 30% o preço dos tomates. Acrescente-se aí o impacto global do preço do petróleo e suas consequências nos transportes marítimo e rodoviário. E aí? Como fica o amanhã?

Corria o ano 2010, e apresentei uma palestra na Unicamp com o tema “Sustentabilidade Ambiental sob a Ótica da Logística”. Na oportunidade, na esfera empresarial, a tônica era: “Sustentabilidade Econômica / Social / Ambiental”, quando usei a sigla ESA, e comparei com o grande movimento do início da década de 1990, quando a União Europeia passou a exigir certificação ISO para as indústrias poderem exportar (classe 9.000 para processos e classe 14.000 para qualidade). Seguiria o mesmo caminho?

O marco essencial com o “A” foi a Lei 12.305 de 2/8/2010, e o Decreto 7.404, de 23/12/2010, que instituiu a “Política Nacional de Resíduos Sólidos” Que não funciona até hoje!!

O tempo passou e o mercado financeiro (EUA) alterou o foco de “investimento ético” para “investimento sustentável”, olhando as “mudanças climáticas” com forte viés em fatores sócioambientais nos investimentos para gerenciamento de riscos. Aí nasce a sigla ESG com mais dúvidas que propostas de soluções.

Existem muitas matérias e artigos na imprensa mundial, mas nós, conselheiros do Brasil Export, temos a grande oportunidade de aprofundar o conhecimento através do Conselho ESG do Fórum Brasil Export, sob a competente batuta do amigo João Amaral. Temos muito a debater, temos muito a aprender, temos muito a contribuir!!

Finalizo esta reflexão situacional ressaltando a feliz ideia da criação e expansão do Fórum Brasil Export que, através de diferentes conselhos e fóruns regionais, oferece caminhos para que ‘transformações inquietantes’ resultem em ‘diretrizes’ para o bem das pessoas, das empresas, das nações e do nosso Planeta.

QUEM ASSISTIU AS APRESENTAÇÕES DO THINK TANK, VIVENCIOU A INTENSIDADE DAS INOVAÇÕES DA 6ª ONDA, A MAIORIA DELAS PARA OFERECER MAIOR PRODUTIVIDADE, MAIOR SEGURANÇA ÀS PESSOAS E AO PATRIMÔNIO, MAIOR EFICÁCIA NAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS E NA PRATICAGEM.