

**HUB** Secretário nacional de Portos se reúne com dirigentes da Fenop ▶ **p3**

**RIO DE JANEIRO** Baía de Sepetiba terá quatro termelétricas flutuantes ▶ **p3**

**RECURSOS** Companhias docas deixaram de investir R\$ 17,5 bi em 11 anos, aponta CNI ▶ **p7**



## Ministro quer concessão da Hidrovia da Lagoa Mirim neste ano

Anúncio foi feito durante reunião promovida pelo Brasil Export com autoridades do Uruguái na noite de ontem ▶ **p5**

## EDITORIAL

# Concessões e o setor de infraestrutura

Os portos públicos deixaram de investir cerca de R\$ 17,5 bilhões nos últimos 12 anos, de 2010 a 2021, segundo levantamento realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) sobre como o setor público de infraestrutura utiliza os recursos disponibilizados no orçamento federal. Esse estudo, denominado “Agenda de privatizações: avanços e desafios”, também avaliou rodovias, ferrovias, aeroportos e os segmentos de mobilidade urbana, saneamento, energia elétrica e telecomunicações. Nessa análise mais ampla, foi constatado que, dos R\$ 344 bilhões em investimentos necessários ao ano, o País consegue aplicar menos de 40%, R\$ 135 bilhões. E dessa parcela, 70% vêm da iniciativa privada, principalmente a partir dos programas de concessões e desestatizações.

O estudo, tema de reportagem desta edição do Jornal BE News, ainda destaca que “os investimentos em infraestrutura das estatais, dos estados e da União somam quedas consecutivas desde 2010 e, hoje, correspondem a menos de 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB). A deterioração do estoque de capital e dos níveis de investimento só não foi mais intensa por conta da expansão dos programas de concessão e desestatização”.

Nesse cenário, a CNI defende os programas de concessões e privatizações. E a posição do setor industrial se mostra a mais sensata diante da realidade brasileira. Há anos, já se percebe a crescente incapacidade do poder público de fazer os investimentos necessários à infraestrutura, principalmente com seu orçamento cada vez mais comprometido com gastos obrigatórios. Nesse sentido, a melhor solução é que tais investimentos sejam executados pelo setor privado, que demonstra ter maior facilidade para dispor dos recursos necessários e executar as obras de forma mais ágil, sem tantas demoras e, em especial, judicialização.

Essa partilha, porém, não significa que o Governo deve se excluir do segmento da infraestrutura. Pelo contrário, ele se retira da execução e da exploração dos investimentos, mas cabe ao poder público criar as condições legais-regulatórias para a realização desses empreendimentos. Foi o que ocorreu com as ferrovias, que passaram a contar com um sistema de autorização para a implantação de novas linhas e pátios. E é o que deve acontecer com o transporte hidroviário, tema do programa BR dos Rios, atualmente em elaboração.

O setor de infraestrutura demanda mais investimentos. E poder público e iniciativa privada devem atuar juntos, cada um no seu papel, para viabilizá-los. Com essa integração executada de forma inteligente e sistemática e sendo tratada como um projeto de Estado, o Brasil tem condições de mudar a realidade dos últimos anos e garantir um novo impulso a seu desenvolvimento.

## NESTA EDIÇÃO

FOTO  
Divulgação



### ▲ CAPA

**5** Ministro da Infraestrutura quer fazer concessão da Hidrovia da Lagoa Mirim ainda este ano

### HUB

**3** Secretário nacional de Portos se reúne com dirigentes da Fenop

### SUDESTE

**3** Baía de Sepetiba terá quatro termelétricas flutuantes

### NACIONAL

**4** Ministro de Minas e Energia critica fundo de estabilização

**6** Oportunidades de emprego no Porto de Santos vão além da operação

**7** Companhias docas deixaram de investir R\$ 17,5 bi em 11 anos, aponta CNI

**8** Exportação de ovos cresce 33,5% em maio

### INTERNACIONAL

**8** Rússia se torna a principal fornecedora de petróleo à China



**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**  
Jacara 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)

## REGIÃO SUDESTE



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

**REUNIÃO 1**

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia, se reuniu com dirigentes da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) na tarde de ontem, na sede da entidade, em Brasília. Em pauta, propostas defendidas pela Fenop, como a portaria regulamentadora da atividade de operador portuário, o decreto regulamentador dos conselhos de Autoridade Portuária (CAP) e, principalmente, a mudança do sistema de custeio do programa de treinamento dos profissionais do setor.

**REUNIÃO 2**

Segundo o presidente da Fenop, Sérgio Aquino, presente no encontro, o modelo atual de custeio dos treinamentos dos trabalhadores não é eficaz. “Os valores para o treinamento são recolhidos, vão para um fundo, mas acabam ficando bloqueados pelo Governo e não são utilizados. A Fenop defende que esses recursos sejam aplicados diretamente em treinamento, para que ele ocorra efetivamente”, afirmou Aquino.

**REUNIÃO 3**

O secretário de Portos ficou de dar prosseguimento à reunião em breve.

**FERROVIA 1**

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vai debater as diretrizes do novo marco regulatório da Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021) hoje, das 15 às 18 horas, em duas audiências públicas (realizadas simultaneamente). As sessões vão ocorrer no auditório do edifício-sede do órgão, em Brasília, mas vão poder ser acompanhadas ao vivo pelo canal da ANTT no Youtube (<https://www.youtube.com/user/canalANTT>).

**FERROVIA 2**

A primeira audiência, de nº 4, vai tratar da minuta do contrato de adesão para formalização de outorgas por autorização, para exploração de ferrovias. Já a segunda, de nº 5, terá como tema o Artigo nº 25 da Lei das Ferrovias, que aborda a instrução e a análise dos requerimentos de autorização para exploração de novas ferrovias, novos pátios e outras instalações acessórias.

# Baía de Sepetiba terá quatro termelétricas flutuantes

O projeto é pioneiro no Brasil e as operações serão gerenciadas pela companhia turca Karpowership Brasil Energia (KPS)

Divulgação/Karpowership



A Karpowership deverá realizar a operação durante 44 meses, conforme o contrato celebrado com a CDRJ

**BÁRBARA FARIAS**  
barbara@portalbenews.com.br

A zona portuária da Baía de Sepetiba, no estado do Rio de Janeiro, receberá quatro termelétricas flutuantes, um projeto inédito que será realizado pela Karpowership Brasil Energia (KPS). O contrato para permitir a instalação de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão foi firmado entre a KPS e a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

Segundo a Autoridade Portuária, trata-se de projeto pioneiro no Brasil, “de grande importância para o País, liderado pela Karpowership, empresa de origem turca, que realizará este tipo de operação”.

De acordo com o projeto apresentado, a Baía de Sepe-

tiba receberá uma unidade flutuante de armazenamento e regaseificação (FSRU) de GNL, além da instalação de torres temporárias para transmissão da energia gerada. As primeiras embarcações termelétricas encontram-se, temporariamente, atracadas no Porto de Angra dos Reis. As térmicas flutuantes Porsud I e II e Karkey I e II terão capacidade instalada total de 560 MW.

Conforme o contrato, a Karpowership poderá explorar as operações durante 44 meses. A Companhia Docas do Rio de Janeiro estima arrecadar aproximadamente R\$ 32 milhões durante esse período.

“Este tipo de projeto tem como objetivo garantir a continuidade e segurança do suprimento eletroenergético no Brasil, tendo em vista o período de escassez hídrica excepcional, ocorrida ao longo do ano de 2021, que resultou em baixos armazenamentos nos reservatórios das usinas hidrelétricas das principais bacias

**A COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO ESTIMA ARRECADAR CERCA DE R\$ 32 MILHÕES DURANTE O PERÍODO DO PROJETO**

do País”, informou a Companhia Docas do Rio de Janeiro.

De acordo com a Karpowership, para viabilizar a instalação e as operações de geração de energia, o projeto recebeu a licença ambiental integrada (LAI) do INEA para início da implementação da pequena linha de transmissão no Distrito Industrial de Santa Cruz e aguarda a decisão sobre a licença de operação pelo órgão licenciador.

Autorizada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a companhia poderá operar o empreendimento como uma das vencedoras do leilão de energia reserva, com o uso de gás natural para geração de energia limpa em suas embarcações.

A KPS informou também que passou por análises da Marinha do Brasil, incluindo simulações realizadas pela Praticagem no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP).

## NACIONAL

# Ministro de Minas e Energia diz que fundo de estabilização pode ser mais prejudicial do que benéfico para o País

Ministro de Minas e Energia diz que fundo de estabilização pode ser mais prejudicial do que benéfico para o País

TALES SILVEIRA  
tales@portalbenews.com.br

O ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, afirmou ser contra a criação de um fundo de estabilização para segurar o preço dos combustíveis com dividendos da Petrobras. Na visão dele, o tema exige debate, mas poderia ser mais prejudicial do que benéfico.

“Apesar da ideia ter méritos, me parece que, no momento, os riscos são maiores que os benefícios”, disse. A declaração foi dada, nesta terça-feira (21), em audiência pública conjunta na Câmara dos Deputados das comissões de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC); de Finanças e Tributação (CFT); de Minas e Energia (CME) e de Viação e Transporte (CVT).

O ministro também disse ser impossível a interferência do Governo Federal no preço dos combustíveis. “Tenho que ser claro: não é possível interferir no preço de combustíveis. Não está no controle do Governo e, honestamente, preço é uma decisão da empresa e não do Governo”, falou.

A posição do ministro vai de encontro do que vem defendendo o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). O parlamentar vem cobrando a aprovação do Projeto de Lei



Adolfo Sachsida Billy Boss/Câmara dos Deputado

Sachsida sobre privatização da Petrobras: Chegou o momento de uma decisão. A Petrobras é estatal ou é privada?

(PL) 1.472/2021, aprovado em março pelos senadores, que cria um fundo para a estabilização dos preços dos combustíveis.

Na última segunda-feira (20), Pacheco participou da reunião de líderes da Câmara que discutiu uma saída para a crise dos sucessivos aumentos dos preços. Nela, o presidente do Senado pediu que o projeto de lei seja analisado pelos deputados. A proposta faz com que os dividendos da empresa sejam revertidos para a sociedade em épocas de crise, como a pandemia e a guerra na Ucrânia.

Pacheco ressaltou que o excedente dos dividendos pagos pela Petrobras à União, que é a controladora e princi-

pal acionista da empresa, poderiam ser usados para um fundo com objetivo de estabilizar o preço dos combustíveis.

“Particpei ontem (20) de reunião com o presidente [da Câmara], Arthur Lira, e com líderes da Câmara dos Deputados para poder ouvir as ideias que a Câmara tem em relação à questão dos combustíveis. Falei sobre o PL 1.472, que prevê a conta de estabilização, para que os líderes da Câmara possam ter atenção a essa lógica”, disse Pacheco, após café da manhã nesta terça-feira (21) no Supremo Tribunal Federal.

#### CPI da Petrobras

Durante a audiência pública, o ministro de Minas e Energia foi

questionado por deputados se é favorável a uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), para investigar a Petrobras.

Sachsida afirmou ter limitações para opinar sobre o assunto, uma vez que ocupa um cargo no Governo. O titular da pasta somente informou que irá seguir a decisão do Legislativo.

“O que eu posso dizer é: eu respeito as decisões do Congresso Nacional. Se as decisões forem por uma CPI, saibam que o Ministério de Minas e Energia estará ao lado do Congresso Nacional providenciando as informações e documentos necessários. Se achar por bem não ter CPI, nós também vamos continuar a nossa parceria e continuar seguindo em frente”, falou.

#### Privatização da estatal

Na audiência com os deputados, Adolfo Sachsida também defendeu a privatização da Petrobras. Segundo ele, chegou o momento de uma decisão sobre uma eventual privatização da estatal.

“A Petrobras é estatal ou é privada? Não dá para, quando interessa, ser estatal e, quando não interessa, ser privada. A privatização tem efeitos maravilhosos sobre a competição, quando é bem desenhada. Um projeto de privatização que traga competição ao setor, que traga mais players, mais empresas, vai gerar um tremendo ganho de bem-estar aos consumidores e à população brasileira. Acredito eu que esse é o caminho de longo prazo que deveria ser seguido”, afirmou.

Vale lembrar que a indicação feita pelo presidente Jair Bolsonaro para que Sachsida ocupasse o comando do ministério teve como base a privatização da Petrobras. Tanto que uma das primeiras ações à frente da pasta foi pedir pela inclusão da Petrobras no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), para que sejam realizados estudos para uma eventual privatização da estatal.

No início de junho, o Conselho do PPI aprovou a recomendação de qualificação da estatal na carteira do programa, com objetivo de iniciar os estudos para a privatização.

## Comissão de Assuntos Econômicos do Senado convida Guedes e Sachsida para debater combustíveis

Autores dos requerimentos queriam que ministros fossem convocados e não convidados pelo Senado para discutir a alta nos preços

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) aprovou nesta terça-feira (21) requerimentos para ouvir os ministros da Economia, Paulo Guedes, e de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, sobre a alta nos preços dos combustíveis. Quem também deve apresentar esclarecimentos sobre o tema é o ex-presidente da Petrobras José Mauro Coelho, que renunciou ao cargo nesta semana. Ainda não há data marcada para as audiências públicas.

Os requerimentos foram protocolados pelo líder da minoria no Senado, Jean Paul

Prates (PT-RN) e pelo senador Alexandre Silveira (PSD-MG). Este último tratou da convocação do ministro da Economia. Inicialmente, os documentos estipulavam a ‘convocação’ dos nomes, o que torna obrigatória a participação.

Contudo, ao longo das discussões, a pedido dos senadores Esperidião Amin (PP-SC) e Marcos Rogério (PL-RO) o requerimento foi transformado em convite, quando o Senado pede o comparecimento, considerado mais cordial dentro da relação Executivo-Legislativo. O pedido foi acatado e os re-

querimentos foram aprovados por unanimidade na comissão.

#### Audiências Públicas

A CAE também aprovou dois requerimentos de audiência pública para tratar dos combustíveis. O primeiro, debaterá com representantes da Petrobras, além do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e da Agência Nacional do Petróleo (ANP).

O segundo sugere a realização de audiência sobre a composição dos preços dos combustíveis. Foram convidados representantes da Petro-



Edilson Rodrigues/Agência Senado

Os requerimentos para comparecimento dos ministros e do ex presidente da Petrobras foram assinados pelos senadores Jean Paul Prates (PT-RN) e Alexandre Silveira (PSD-MG)

bras, do Ministério da Economia, do Ministério de Minas e Energia, da Federação Nacional das Distribuidoras de Com-

combustíveis, Gás Natural e Bicom- bustíveis e do secretário estadual da Fazenda e do Planejamento de São Paulo, Felipe Salto.



# Ministro da Infraestrutura tentará concessão da Hidrovia da Lagoa Mirim ainda este ano

Segundo Marcelo Sampaio, para que o leilão aconteça é preciso celeridade na junção de exigências dos governos brasileiro e uruguaio

TALES SILVEIRA  
tales@portalbenews.com.br

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que o governo pretende realizar a concessão da Hidrovia da Lagoa Mirim-Lagoa de Patos, no Rio Grande do Sul, ainda este ano. O anúncio ocorreu na noite dessa terça-feira, durante jantar realizado na Embaixada do Uruguai e promovido pelo Brasil Export, que contou com a participação de membros do Governo e integrantes do conselho nacional do fórum.

Segundo Sampaio, um grupo de trabalho, formado por representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), do Ministério da Infraestrutura e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) já se debruça nos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA), elaborado pela DTA Engenharia.

A ideia é anexar todas as demandas do Governo Federal para o empreendimento. Além disso, é preciso abarcar as exigências que estão sendo elaboradas pelo governo uruguaio.

"Já estamos com o grupo de trabalho formado e precisamos registrar toda a nossa demanda junto aos estudos apresentados pela DTA. Se houver celeridade por parte do Uruguai e nossa, que posso garantir que haverá, nós conseguiremos esse leilão ainda este ano. Hidrovias é uma prioridade para mim", afirmou.

O otimismo também foi compartilhado pelo embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles. Segundo ele, como a obra é simples e gerará poucos custos ao concessionário, sua aprovação nos órgãos de controle deverá acontecer de maneira rápida. "Acredito que é totalmente possível sair esta concessão ainda este ano. Estamos fazendo um planejamento em conjunto com os dois governos e a Antaq está participando de todo o processo. Como a obra



Pouco antes do jantar, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, se reuniu com o embaixador Guillermo Valles e vice-ministro da Infraestrutura do Uruguai, Juan José Olaizola, para debater pautas entre os dois governos

tem custos estimados em até R\$ 80 milhões, não acredito que ela demorará para ser analisada pelo TCU [Tribunal de Contas da União]", falou.

A Hidrovia da Lagoa Mirim

é uma ligação entre Brasil e Uruguai constituída por trechos dispostos em sete rios, com extensão total de 1.860 quilômetros. A navegação pelo canal fluvial permitirá o es-

coamento de cargas pelo Porto de Pelotas, liberando cargas por rotas no Oceano Atlântico.

Em novembro do ano passado, o projeto foi qualificado no âmbito da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Economia (SEMPI).

## Cronograma

O encontro da noite de ontem contou com a presença do vice-ministro de Infraestrutura do Uruguai, Juan José Olaizola. "Acredito que até o fim deste mês, nós já teremos um cronograma prévio estabelecido de todo o processo até o edital para a concessão da hidrovia", comentou.

Outro presente foi o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery. Para ele, a hidrovia será o primeiro passo para impulsionar o setor hidroviário do País. "Precisamos destravar esse setor. O Brasil possui todo um potencial hídrico e não utiliza. Acredito que essa concessão será um pontapé inicial para atrair investimentos para o setor", afirmou.

## Marcelo Sampaio: "Criar pedágio para as hidrovias logo no começo será ruim"

Ministro afirmou ainda que a BR dos Rios seguirá os mesmos moldes do programa 'Voo Simples'

TALES SILVEIRA  
tales@portalbenews.com.br

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou, durante jantar promovido pelo Brasil Export, que o Governo estuda não estabelecer pedágios iniciais para as hidrovias do País.

"Estamos estudando formas de fomentar a navegação de hidrovias. Queremos criar um ambiente favorável para que as cargas saiam do setor rodoviário e ferroviário para seguirem para o hidroviário. Vamos ver como a modelagem ficará, mas entendemos que pedagogar logo no começo ficará ruim. Já gera uma barreira de entrada para o modal", disse.

O ministro comentou ainda que BR dos Rios, plano de desenvolvimento da navega-



O embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles, recebeu autoridades brasileiras e conselheiros do Brasil Export na embaixada, em Brasília, na noite de ontem

ção de rios, seguirá a mesma ideia do programa "Voo Simples", lançado em novembro de 2020 e que teve como objetivo modernizar e desburocratizar o setor de aviação civil.

A ideia é que sejam elaboradas uma série de ações, decretos e um projeto de lei

para incentivar o setor hidroviário do País. "O programa seguirá os mesmos moldes do que fizemos no Voo Simples. Queremos soltar diversas ações. Teremos medidas em que somente caberá à Antaq desburocratizar, além de culminar no projeto de lei que

queremos enviar ao Congresso ainda este ano", falou.

Também esteve presente no jantar o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do MInfra, Mário Povia. Ele reafirmou o compromisso de que o Governo deverá publicar as diretrizes do pro-

grama até o fim do ano.

"A prioridade máxima dada a mim pelo ministro é a edição do BR dos Rios. Estamos trabalhando intensamente na proposta para que ela saia ainda este ano", comentou.

## Expansão

De acordo com o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, o encontro promovido pelo Fórum em parceria com a embaixada do Uruguai possibilita a expansão do Fórum para a parte sudeste da América Latina.

"O saldo foi altamente positivo. Essa recepção do embaixador mostra que o país está muito interessado em estreitar laços. Queremos criar uma agenda permanente com o Uruguai, o que reforça a própria ideia do Brasil Export. Queremos criar uma relação duradoura com o Uruguai, promovendo encontros e debatendo melhorias para o setor", disse.

Divulgação

Divulgação

## NACIONAL



# Oportunidades de emprego no Porto de Santos vão além da operação

Papel do complexo portuário no mercado de trabalho foi tema no Programa ZR News

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

As oportunidades de emprego geradas pelo Porto de Santos (SP) vão além da área operacional, fator que deveria ser observado e aproveitado, principalmente, pelos estudantes da região. A opinião foi compartilhada por Bruno Merlin, diretor de comunicação do Brasil Export, em entrevista concedida ao jornalista Zerri Torquato, na edição de ontem

(21) do programa Brasil Export, transmitido às 11h pelo portal BE News, pela rádio Santa Cecília FM (107,7 FM, na Baixada Santista) e pelo canal ZR News no Youtube.

“Advogados, médicos, psicólogos, jornalistas, ou seja, são diversas áreas que atuam na geração de renda do porto. As pessoas podem ter oportunidades muito grandes de alavancar suas carreiras aqui no Porto de Santos”, explicou Bruno.

Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do portal e do jornal BE News, também destacou o importante papel que o complexo portuário exerce no desenvolvimento da sociedade. “O objetivo de um porto não é apenas movimentar

cargas, é desenvolver a comunidade”, disse.

O diretor de Redação falou ainda sobre a questão da automação portuária e os debates em torno de uma possível redução de empregos. “A automação vai desenvolver uma série de cadeias de negócios, especialmente o setor de tecnologia. Se por um lado vai eliminar empregos, do outro vai gerar vagas qualificadas e de alto ganho”, explicou Figueiredo.

Cândice La Terza, executiva de comunicação, também participou da conversa e contou que, quando se formou, na década de 90, precisou ir embora de Santos porque a área de comunicação corporativa, onde atua, não tinha

espaço na cidade. “Hoje existem sedes de multinacionais em Santos, tem o porto e várias empresas operando aqui e precisando de profissionais qualificados na região”, alertou Cândice.

## NOVO PROGRAMA

Durante a entrevista, Bruno e Leopoldo contaram detalhes sobre o novo programa da plataforma BE News, o MetaBE. A atração, mensal, traz ao público entrevistas com autoridades dos setores portuário, logístico e de infraestrutura e, num bate-papo descontraído, um balanço dos principais assuntos do mercado. A primeira edição do MetaBE está disponível no canal do Youtube do Fórum Brasil Export.

Além dele, o grupo lançou o aplicativo BE News, que já está disponível para celulares com sistema Android ou iOS. Nele, é possível acompanhar todas as notícias produzidas pela equipe de reportagem do jornal BE News e ser notificado, em tempo real, sobre acontecimentos urgentes dos setores.

“Nosso veículo aborda todos os modais de transporte e todas as regiões do País e, agora, todo esse conteúdo está disponível no aplicativo. Quem quer se informar bem sobre os setores de transportes, logística e portos, basta acessar o portal BE News. É totalmente gratuito”, detalhou Leopoldo Figueiredo.

O endereço do portal é portalbenews.com.br

**CENTRO-OESTE EXPORT**  
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

**CENTRO-OESTE EXPORT 2022**  
CAMPO GRANDE - MS

**4 E 5 DE JULHO**  
Hotel Deville Prime  
[www.forumbrasilexport.com.br](http://www.forumbrasilexport.com.br)



APOIO INSTITUCIONAL

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA



REALIZAÇÃO



# Companhias docas deixaram de investir R\$ 17,5 bi em 11 anos, aponta CNI

Os portos são apenas um dos setores mapeados em estudo inédito da Confederação Nacional da Indústria (CNI) sobre investimentos em infraestrutura. Atualmente, dos R\$ 344 bilhões necessários por ano, o Brasil investe apenas R\$ 135 bilhões

BÁRBARA FARIAS  
barbara@portalbenews.com.br

As companhias docas deixaram de investir cerca de R\$ 17,5 bilhões em infraestrutura nos portos organizados no período de 2010 a 2021, segundo estudo inédito da Confederação Nacional da Indústria (CNI) intitulado "Agenda de privatizações: avanços e desafios".

O setor portuário é uma das áreas mapeadas pelo estudo, que avaliou os investimentos também em rodovias, ferrovias, aeroportos, mobilidade urbana, saneamento, energia elétrica e telecomunicações. De acordo com o levantamento, dos R\$ 344 bilhões em investimentos necessários ao ano, o País aplica apenas R\$ 135 bilhões. Destes, 70% dos recursos são oriundos da iniciativa privada, reflexo em parte da expansão dos programas de concessões e desestatizações.

"Nos últimos anos, a crise fiscal comprometeu severamente a capacidade financeira do setor público. Os investimentos em infraestrutura das estatais, dos estados e da União somam quedas consecutivas desde 2010 e, hoje, correspondem a menos de 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB). A deterioração do estoque de capital e dos níveis de investimento só não foi mais intensa por conta da expansão dos programas de concessão e desestatização. Atualmente, os recursos privados respondem por 70% dos investimentos anuais", avaliou a CNI.

A confederação ilustra o caso do setor portuário apontando como modelo o leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), realizado no último dia 30 de março. "O certame servirá de modelo para a transferência ao setor privado dos demais portos públicos – são sete companhias docas estatais, que administram 17 portos atualmente".

O levantamento da CNI mostra que a Codesa investiu



Divulgação/Codesa

Estudo da CNI mostra que a Codesa investiu somente 29% dos recursos disponíveis no período de 2010 a 2021 - R\$ 822 milhões dos R\$ 2,9 bilhões autorizados

somente 29% dos recursos disponíveis no período de 2010 a 2021 – R\$ 822 milhões dos R\$ 2,9 bilhões autorizados.

O gerente-executivo de Infraestrutura da CNI, Wagner Cardoso, ressaltou que a implementação de programas de concessões e privatizações deve ser vista como uma agenda de Estado, ou seja, não restrita a um único governo ou administração, mas que deverá perdurar por ao menos mais uma década. "As desestatizações precisam avançar e se consolidar como uma agenda de Estado. A diferença entre os investimentos realizados e os necessários à modernização do País, a situação difícil dos orçamentos públicos e os problemas históricos de governança e gestão no âmbito estatal evidenciaram que não há outro caminho", afirmou.

A CNI lembra que o processo de desestatização e privatização do setor de infraestrutura no País iniciou há cerca de três décadas. Desde então, houve avanços, principalmente em dois momentos: por força da aprovação da Lei das Concessões, em 1995, e da instituição de agências reguladoras, no começo dos anos 2000; e em 2016, após a instituição do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) do Governo Federal.

Hoje, o capital privado opera 44 aeroportos federais, 367 terminais e áreas portuárias arrendadas ou autorizadas, 30 mil quilômetros de ferrovias, e 24,7 mil quilô-

“  
AS DESESTATIZAÇÕES  
PRECISAM AVANÇAR  
E SE CONSOLIDAR  
COMO UMA AGENDA  
DE ESTADO.  
A DIFERENÇA ENTRE  
OS INVESTIMENTOS  
REALIZADOS E OS  
NECESSÁRIOS À  
MODERNIZAÇÃO  
DO PAÍS, A SITUAÇÃO  
DIFÍCIL DOS  
ORÇAMENTOS  
PÚBLICOS E OS  
PROBLEMAS  
HISTÓRICOS DE  
GOVERNANÇA E  
GESTÃO NO ÂMBITO  
ESTATAL  
EVIDENCIARAM QUE  
NÃO HÁ OUTRO  
CAMINHO”

WAGNER CARDOSO  
gerente-executivo de  
Infraestrutura da CNI

metros de rodovias (12% da malha pavimentada do Brasil). Também merece destaque a crescente operação privada de áreas para a exploração de petróleo e gás, de distribuidoras e geradoras de energia elétrica e de segmentos de telecomunicações e de saneamento básico.

Para a CNI, "a participação

privada em todos esses setores deve se expandir ainda em 2022, com importantes leilões e vendas de ativos já realizados e previstos até o fim do ano". Há uma expectativa de que o Governo Federal deverá lançar os editais de leilão dos portos de Santos (SP), São Sebastião (SP) e Itajaí (SC) ainda neste ano.

**Rodovias federais e estaduais**  
Segundo o estudo, caso fossem seguidos os prazos de leilão estipulados no PPI, o ano de 2022 seria marcado por um aumento da malha federal concedida de mais de 11,5 mil km. Esse número sequer leva em conta as transferências previstas de estradas que já são concedidas atualmente 14 – em torno de 3,4 mil km –, ou mesmo as agendas estaduais. No entanto, parece pouco provável uma absorção dessa magnitude pelo mercado: desde 2018, foram leiloados pouco mais de 3 mil km de novos trechos pelo PPI, e, mesmo somados aos programas estaduais, o total não atingiu o montante planejado para 2022. Em face disso, considerou-se uma hipótese mais realista, segundo a qual serão concluídos, em 2022, os três projetos que já passaram por consulta pública – dois desses (BR-116/465/493 e BR-381/262) já aprovados pelo TCU.

A conclusão dos projetos listados irá promover um aumento de 27% na malha federal concedida, que atingirá a marca de 15,8 mil km (ou 25% da

malha pavimentada federal), embora a maior parte da extensão das Rodovias Integradas do Paraná seja composta por estradas que eram privadas até novembro de 2021.

Similarmente, a concretização dos leilões previstos nas agendas estaduais representaria um aumento da ordem de 7 mil km na extensão das estradas estaduais pedagiadas, em um contexto no qual desde 2017 ocorreu a concessão de 5,4 mil km.

## Ferrovias

Estão programadas duas prorrogações antecipadas de contratos: da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), controlada pela VLI Logística; e da Malha Regional Sudeste, da MRS Logística. Também se espera a aprovação de 65 pedidos de autorizações ferroviárias junto ao Governo Federal, até o final de 2022.

## Aeroportos

O período até o final de 2022 será marcado pela Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias, que realizará a transferência de 15 dos 16 ativos da Infraero, dentre eles Congonhas (SP), o mais lucrativo da empresa.

O único aeroporto que permanecerá como ativo da Infraero será o de Santos Dumont (RJ). Inicialmente, o empreendimento estava previsto para concessão na Sétima Rodada. No entanto, após o pedido pelo concessionário atual, em fevereiro de 2022, de devolução ao Governo Federal do Aeroporto Internacional Tom Jobim, o Galeão (RJ), os dois aeroportos deverão ser leiloados em conjunto. A previsão é que o leilão ocorra no segundo semestre de 2023. O estudo completo está disponível no link [https://drive.google.com/file/d/1bM42P8Oi\\_fPpaam3Afgxabc6XwbSyZ6kL/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/1bM42P8Oi_fPpaam3Afgxabc6XwbSyZ6kL/view?usp=sharing).

## NACIONAL

# Exportação de ovos cresce 33,5% em maio

Segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), foram comercializadas 628 toneladas, contra 470 toneladas em maio de 2021, gerando uma receita de US\$ 1,9 milhão

Paulo Pinto/Fotos públicas



No acumulado do ano, no período de janeiro a maio, foram exportadas 6.188 toneladas, número 21,1% maior que as 5.108 toneladas exportadas nos cinco primeiros meses de 2021

BÁRBARA FARIAS  
barbara@portalbenews.com.br

As exportações de ovos (in natura e processados) aumentaram 33,5% em maio, totalizando 628 toneladas, contra 470 toneladas em igual mês do ano anterior. As vendas externas renderam US\$ 1,9 milhão, 138,6% a mais em comparação a 2021, quando a receita de exportações de ovos totalizou US\$ 797 mil em maio. Os dados são da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).

No acumulado do ano, no período de janeiro a maio, foram exportadas 6.188 toneladas, número 21,1% maior que as 5.108 toneladas exportadas nos cinco primeiros meses de 2021. Em receita, houve incremento de 59,3%, com US\$ 11,1 milhões em 2022, contra US\$ 7 milhões em 2021.

“O setor de ovos vem incrementando sua presença internacional ao longo dos últimos anos. O desempenho registrado nos cinco primeiros meses de 2022 é o maior registrado desde 2016. Além de gerar divisas para o Brasil, o aumento das exportações é uma contramedida ao quadro desafiador imposto pelos custos de produção”, avaliou o presidente da ABPA, Ricardo Santin.

## Carne suína

No último dia 15, a ABPA divulgou que as exportações de carne suína caíram no mês de maio. As vendas externas, entre produtos in natura e processados, alcançaram 89,3 mil toneladas, 12,4% menor que o registrado no quinto mês de 2021, quando foram embarcadas 102 toneladas.

“No entanto, a média dos últimos três meses (março, abril e maio) já se equipara à média do primeiro trimestre de 2020 e está mais próxima da média anual do ano passado, apresentando uma tendência de recuperação no segundo semestre”, analisou o presidente da ABPA, Ricardo Santin.

Em receita, as exportações de maio alcançaram US\$204,3 milhões, número 19,3% menor que o registrado no mesmo mês de 2021, com US\$ 253,2 milhões.

No acumulado do ano, de janeiro a maio, as exportações de carne suína somaram 416,6 mil toneladas, saldo 8,2% inferior ao registrado nos cinco primeiros meses de 2021, com 453,9 mil toneladas. Em receita, as exportações do setor alcançaram US\$ 896,3 milhões, dado 17% inferior ao registrado nos cinco primeiros meses de 2021, com US\$1,079 bilhão de toneladas.

“Filipinas, Japão e Singapura têm comprado volumes

recordes do Brasil e a tendência é que continuem nesta toada. Espera-se também aumento das vendas para os EUA com a aprovação de novas plantas recentemente. O mercado, que esteve bastante complicado de maneira geral no primeiro semestre, dá sinais de melhora para o segundo semestre”, afirmou o diretor de mercados da ABPA, Luis Rua.

Entre os destinos de exportações do mês de maio, destaque para China, com 27,3 mil toneladas (-49,6%), Filipinas, com 9 mil toneladas (+334%), Singapura, com 7,3 mil toneladas (+122,1%), Argentina, com 3,9 mil toneladas (+63,3%) e Angola, com 3,6 mil

“O SETOR DE OVOS VEM INCREMENTANDO SUA PRESENÇA INTERNACIONAL AO LONGO DOS ÚLTIMOS ANOS. O DESEMPENHO REGISTRADO NOS CINCO PRIMEIROS MESES DE 2022 É O MAIOR REGISTRADO DESDE 2016. ALÉM DE GERAR DIVISAS PARA O BRASIL, O AUMENTO DAS EXPORTAÇÕES É UMA CONTRAMEDIDA AO QUADRO DESAFIADOR IMPOSTO PELOS CUSTOS DE PRODUÇÃO”

**RICARDO SANTIN**  
presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA)

toneladas (+40,8%).

“As vendas para a China vêm se estabelecendo em patamares esperados para o novo contexto do mercado, inclusive os preços vêm se recuperando localmente, o que é um bom presságio. Ao mesmo tempo, outros mercados da Ásia, África e América Latina estão ganhando representatividade nas exportações, tendência que também poderá ser observada em breve na América do Norte, com as novas habilitações de plantas para o mercado canadense”, salientou Santin.

## INTERNACIONAL

# Rússia se torna a principal fornecedora de petróleo à China

Commodity é vendida às refinarias do país asiático com cerca de 30% de desconto

BÁRBARA FARIAS  
barbara@portalbenews.com.br

A Rússia se tornou a principal fornecedora de petróleo para a China, posição antes ocupada pela Arábia Saudita. Para driblar as sanções impostas pelos Estados Unidos e União Europeia em razão da ofensiva sobre a Ucrânia, a Rússia está vendendo petróleo com cerca de 30% de desconto às refinarias do país asiático.

Segundo a Administração Geral de Alfândegas da China, as importações de petróleo

**SEGUNDO A ALFÂNDEGA DA CHINA, AS IMPORTAÇÕES DE PETRÓLEO RUSSO TOTALIZARAM 8,42 MILHÕES DE TONELADAS EM MAIO PASSADO, CERCA DE 2 MILHÕES DE BARRIS POR DIA, UM AUMENTO DE 25% EM RELAÇÃO AO 1,59 MILHÃO DE ABRIL**

russo totalizaram 8,42 milhões de toneladas em maio passado, enquanto as compras da Arábia Saudita somaram 7,82 milhões de toneladas.

O volume, de acordo com a Alfândega chinesa, alcança aproximadamente 2 milhões

de barris por dia, um aumento de 25% em relação a 1,59 milhão de barris/dia no mês de abril, incluindo o envio do petróleo russo via oleoduto do Oceano Pacífico da Sibéria Oriental (ESPO) e embarques dos portos da Rússia na Europa e no Extremo Oriente.

Já as importações de petróleo saudita passaram de 2,17 milhões para 1,84 milhão de barris por dia no mês passado.

EUA, Reino Unido e União Europeia já anunciaram um embargo ao petróleo russo, porém a UE abriu uma exceção para o produto transportado via oleoduto.

**Envio de gás russo é suspenso**  
A gigante russa de gás Gazprom anunciou, no último sábado (18), que interromperá o fornecimento de gás através das linhas do gasoduto Turkish Stream, no período de 21 a 28 de junho, devido à manutenção anual programada.

A suspensão foi acordada antecipadamente por todas as partes interessadas, segundo informou a Gazprom em comunicado.

O gasoduto Turkish Stream, localizado no fundo do Mar Negro, consiste em duas cadeias, com uma fornecendo gás aos consumidores turcos e a

outra fornecendo energia para países do sul e sudeste da Europa.

O gasoduto começou a operar em janeiro de 2020 com capacidade total de 31,5 bilhões de metros cúbicos anuais.

No início da última semana, a Gazprom afirmou que reduziria significativamente o fornecimento de gás para a Europa através do gasoduto Nord Stream 1 para não mais de 67 milhões de metros cúbicos por dia, citando a falha da Siemens, fabricante dos motores de turbina a gás, em fornecer o serviço de revisão a tempo.