

LOGÍSTICA Mandetta pede investimentos em transporte e armazenamento de produtos médicos ▶ **p7**

NACIONAL BNDES lança linha de crédito para financiar projetos de hidrogênio verde ▶ **p8**

EUROPA Greves deixam portos lotados de contêineres com destino aos EUA ▶ **p9**

Em defesa do Corredor Bioceânico

Carta do Centro-Oeste Export enfatiza a importância da rota para facilitar o escoamento dos produtos da região ▶ **p3**



EDITORIAL

Corredor Bioceânico, um ativo essencial

A conclusão das obras do Corredor Bioceânico Brasil-Chile, que ligará o Mato Grosso do Sul aos portos do Chile, foi defendida pela organização do Centro-Oeste Export - Fórum Regional de Logística e da Infraestrutura Portuária. A implantação do empreendimento, garantindo aos complexos brasileiros uma saída para o Oceano Pacífico, foi incluída na carta do evento, que reúne os tópicos apoiados pelos participantes, com base nos debates ocorridos.

O Corredor, também conhecido como Rota de Integração Americana (Rila), possibilitará um caminho mais curto e mais barato para o escoamento dos produtos agrícolas do Centro-Oeste para outros países da América do Sul e, ao chegar ao Pacífico, à Ásia, sendo as nações deste último continente, os principais consumidores de commodities brasileiras. O projeto também é considerado fundamental para o desenvolvimento social e econômico da população e das cidades situadas nas regiões que irão margear o corredor rodoviário.

Trata-se, portanto, de um ativo estratégico para o comércio exterior brasileiro, um novo caminho para as cargas com destino ao Extremo Oriente, que não vão precisar mais embarcar em portos brasileiros do Atlântico e atravessar o Canal do Panamá, uma opção mais longa e custosa, ou contornar o Estreito de Magalhães, no sul da América do Sul, certamente a viagem mais arriscada. Com o corredor, o Brasil passa a ganhar, oficialmente, sua saída para o Pacífico, com os pontos de embarque das cargas, localizados no Mato Grosso do Sul, tornando-se os portos mais ocidentais do País, a porta de saída da nação para o Oriente.

As obras que envolvem esse novo acesso já foram iniciadas, tanto no Brasil, pelo Governo Federal, como nos demais países por onde ele passará. O importante é garantir a continuidade e, é claro, sua conclusão o mais rápido possível. Este é um investimento de impacto nacional e que garantirá uma vantagem única ao comércio exterior brasileiro e a seus exportadores, uma oportunidade de que não se pode abrir mão.

FOTO
Rodrigo Marques

NESTA EDIÇÃO



▲ CAPA

3 Carta do Centro-Oeste enfatiza Corredor Bioceânico

REGIÃO CENTRO-OESTE

4 "Ponte Bioceânica estará pronta em dois anos", afirma ministro da carreira diplomática

5 Debatedores defendem novas ferrovias

6 Faltam armazéns para 100 milhões de toneladas de grãos no Brasil

7 Transmissão de energia elétrica ainda é um gargalo no Brasil

Mandetta pede investimentos em logística de produtos médicos

REGIÃO SUDESTE

8 Empresário pede mais informações sobre desestatização de Santos

NACIONAL

8 BNDES lança linha de crédito para inanciar projetos de hidrogênio verde

INTERNACIONAL

9 Greves deixam portos europeus lotados de contêineres com destino aos EUA



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

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

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail publicidade@portalbenews.com.br

REGIÃO CENTRO-OESTE



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

Aviação 1

A Petrobras reajustou, mais uma vez, o preço médio do querosene de aviação (QAV) em 15 refinarias. O aumento foi de 3,9% e passou a valer no último dia 1°. Segundo a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), o combustível acumula uma alta de 70,6% de 1° de janeiro a 1° de julho. No ano passado, o aumento do preço do QAV foi de 92%, em comparação com 2020.

Aviação 2

“Mais uma vez o reajuste mensal no preço do QAV comprova os desafios que as associadas Abear enfrentam diariamente com a escalada dos custos estruturais, principalmente com o QAV. É importante que haja uma política pública para reduzir o preço do combustível, que no Brasil chega a ser até 40% mais caro do que no exterior”, disse o presidente da Abear, Eduardo Sanovicz.

Cruzeiros

O Costa Firenze, maior navio de passageiros da Costa Cruzeiros a escalar no litoral do Brasil, terá três portos para o embarque de seu público. Ontem, a armadora anunciou que, além de Santos (SP) e Salvador (BA), o Rio de Janeiro poderá realizar essa operação. As saídas estão programadas para ocorrer de dezembro deste ano a abril de 2023.

Portugal

A PSA Sines inaugurou, na semana passada, a primeira etapa da fase 3 da expansão do Terminal de Contentores de Sines, em Portugal. Foram entregues 204 metros de cais adicionais, o que permitirá à instalação, administrada pela PSA Sines, operar três meganavios simultaneamente. A fase 3 é orçada em 300 milhões de euros. Quando for concluída, a capacidade anual de movimentação da unidade duplicará, chegando a 4,1 milhões de TEU.

Vietnã

A Terminal Investment Limited (TIL), a operadora de terminais do grupo MSC, apresentou uma proposta à Prefeitura de Ho Chi Minh, no Vietnã, para construir aquele que poderá ser o maior porto do país. A proposta prevê a implantação de um complexo com 7,2 km de cais, com uma capacidade de movimentação anual entre 10 milhões e 15 milhões de TEU, no distrito de Can Gio, na cidade.

Carta do Centro-Oeste Export enfatiza Corredor Bioceânico

Estímulo à rodovia que facilitará o escoamento dos produtos do agronegócio até a costa do Pacífico é um dos tópicos da carta do fórum regional

Rodrigo Marques



Edeon Vaz Ferreira destacou a importância dos investimentos em infraestrutura de transporte para o escoamento dos produtos do agronegócio da região

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Um dos empreendimentos logísticos mais aguardados pela cadeia do agronegócio de Mato Grosso do Sul é a construção do Corredor Bioceânico Brasil-Chile ou Rota de Integração Latino Americana (RILA), que possibilitará um caminho mais curto e mais barato para o escoamento dos produtos agrícolas do Centro-Oeste para a América do Sul e Ásia, sendo os países deste último continente, os principais consumidores de commodities brasileiras. O incentivo à rota bioceânica é um dos tópicos da Carta do Centro-Oeste Export 2022. O documento foi lido pelo presidente do Conselho do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz Ferreira, no encerramento do fórum regional, na noite de terça-feira (5), em Campo Grande (MS).

Ao citar o Corredor Bioceânico, Edeon mencionou as palavras do ministro da carreira diplomática do Ministério

das Relações Exteriores João Carlos Parkinson de Castro, de que o empreendimento, antes de tudo, é fundamental para o desenvolvimento social e econômico da população e das cidades situadas nas regiões que irão margear o corredor rodoviário.

“O Corredor Bioceânico Brasil-Chile ampliará a integração da economia do Centro-Oeste do Brasil com os vizinhos da América do Sul. Lembrando o que disse o ministro Parkinson: ‘Não é você ter um ponto aqui e outro no Pacífico, é o desenvolvimento social do corredor’”, afirmou Edeon.

Outro tópico da carta destaca outros dois empreendimentos logísticos. “Temos que trabalhar para a relicitação da Malha Oeste e a construção da nova Ferroeste, para que possa atrair múltiplos investidores e com segurança regulatória de modo a aumentar a participação do modal ferroviário nas operações da região”, disse Edeon.

“A Ferroeste é uma rodovia moderna que vai ligar o Mato Grosso do Sul a Paraguaçu (PR) e ao centro consumidor de milho, em Santa Catarina”, comentou Edeon.

Outro item relevante da

carta do Centro-Oeste Export 2022 é referente ao aumento de “investimentos em armazenagem de cargas, em especial das commodities, cujo fator hoje é um gargalo na região, impactando o transporte rodoviário nos terminais que enviam a produção para o exterior”.

O presidente do Conselho declarou ainda que é preciso incentivar a cabotagem no Brasil. “Nós temos dois desafios, uma coisa é a exportação, outra é o abastecimento do mercado interno”, salientou Edeon citando que tanto Santa Catarina quanto a Região Nordeste movimentam em torno de 6 milhões de toneladas de milho por ano cada, e que a cabotagem é uma solução para o escoamento dessas cargas. “Nós temos que melhorar ou alterar a forma de atuação nos portos, diferenciando a cabotagem da navegação de longo curso”.

Quanto à energia elétrica, Edeon disse que é preciso buscar soluções para melhorar a distribuição no Centro-Oeste, “de forma que a produção agrícola e as indústrias instaladas nos três estados da região possam estar sempre abastecidas, com segurança e que isso permita a expansão de suas atividades”.

“
TEMOS QUE
TRABALHAR PARA A
RELICITAÇÃO DA
MALHA OESTE E A
CONSTRUÇÃO DA
NOVA FERROESTE,
PARA QUE POSSA
ATRAIR MÚLTIPLOS
INVESTIDORES E COM
SEGURANÇA
REGULATÓRIA DE
MODO A AUMENTAR A
PARTICIPAÇÃO DO
MODAL FERROVIÁRIO
NAS OPERAÇÕES DA
REGIÃO”

EDEON VAZ FERREIRA
presidente do Conselho do
Centro-Oeste Export

Por fim, Edeon ressaltou que a carta reúne temas fundamentais debatidos durante o fórum para atrair investimentos em infraestrutura e fomentar o desenvolvimento econômico da região Centro-Oeste, beneficiando “coletivamente produtores, embarcadores, transportadores e sociedade em geral”.

REGIÃO CENTRO-OESTE



"Ponte Bioceânica estará pronta em dois anos", afirma ministro da carreira diplomática

Obra é considerada estratégica para o escoamento de produtos do Centro-Oeste até o Pacífico

Rodrigo Marques

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

João Carlos Parkinson de Castro, ministro da carreira diplomática do Ministério das Relações Exteriores, afirmou que em dois anos estará pronta a construção do trecho da Ponte Bioceânica que ligará Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul, a Carmelo Peralta, no Paraguai.

Ele foi um dos debatedores do painel "Alternativas logísticas para o desenvolvimento da região Centro-Oeste", do Centro-Oeste Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. O evento, realizado na terça-feira (5), aconteceu em Campo Grande (MS).

"As primeiras estacas estão sendo colocadas e em até dois anos teremos a ponte. Esse é um passo excepcional para a integração do Centro-Oeste, assegurando o suprimento da região com grãos (vindos) do Chaco", disse. Segundo Parkinson, a região paraguaia se tornará, nos próximos anos, um grande centro produtor, acrescentando à produção de soja e milho do Alto Paraná.

Com uma extensão total de 1.294 metros, o projeto será executado pelo Consórcio Binacional Paraguai-Brasil – formado pelas empresas Tecnoedil Constructora SA e Cidade Ltda e Paulitec Construcciones –, que firmou, em dezembro de 2021, um contrato com o governo no valor de US\$ 102,6 milhões.

O ministro lembrou que o governo do Paraguai já fechou o contrato para o último trecho da Transchaco – rodovia que interligará os oceanos Atlântico e Pacífico pelo Corredor Bioceânico Brasil-Chile, passando por Mato Grosso do Sul. A última parte, composta por 220 quilômetros, liga Loma Plata (Paraguai) a Pozo Hondo (Argentina).

Sobre a construção da Transchaco, 277 km já estão disponíveis e asfaltados, unindo Carmelo Peralta a Loma



Além da Bioceânica e da Transchaco, Parkinson defende novas configurações aduaneiras entre Brasil e Paraguai

Plata. O governo paraguaio já assegurou o financiamento do último trecho que vai de Loma Plata até Pozo Hondo. Esse primeiro trecho, já entregue, é visto com bons olhos pelo agronegócio brasileiro. Isso porque a obra abrirá uma nova rota para exportações de produtos de Mato Grosso do Sul pelos portos do Chile.

Apesar das boas notícias para o setor do agronegócio, João Carlos Parkinson de Castro, afirmou que ainda é preciso realizar novas configurações aduaneiras entre Brasil e Paraguai, no intuito de estabelecer, por exemplo, áreas de livre comércio ou de tarifas externas comuns.

"Não basta obra. Precisamos assegurar uma integração aduaneira. Amanhã começo uma série de reuniões com o governo paraguaio para fazer uma integração aduaneira. Queremos negociar uma nova configuração aduaneira entre Brasil e Paraguai, envolvendo Porto Murtinho e Foz

do Iguaçu (PR). Há uma forte disposição do governo paraguaio de aceitar uma área de controle integrado na fronteira, dando fluidez no trânsito", falou.

Hidroviás

O painel de debate contou com a presença de Adalberto Tokarski, conselheiro nacional do Brasil Export e ex-diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Segundo ele, a construção do Corredor Bioceânico é importante para a região Centro-Oeste. Contudo, outras questões também devem ser enfrentadas.

É o caso do Rio Paraguai, que nasce no Mato Grosso, na região da Chapada dos Parecis, e desemboca no Rio Paraná. Para Tokarski, é preciso que entidades públicas e privadas se movimentem para fazer com que o rio, que é o oitavo maior da América do Sul, tenha políticas públicas voltadas ao seu desenvolvimento logístico.

"Um desafio que está sendo enfrentado e que está avançando é o Corredor Bioceânico. Mas o Rio Paraguai pode ser um corredor de desenvolvimento mais efetivo. Em 2014, eram transportadas 7.1 milhões de toneladas. Mas veio caindo. Em 2021, o rio transportou 2,3 milhões de toneladas e, no ano passado, 2,1 milhões de toneladas. Precisamos de políticas públicas ali. Provoco o governo e as entidades nessa questão", expôs.

O apelo apresentado pelo conselheiro do Brasil Export e ex-diretor da Antaq foi ao encontro da fala do sócio e vice-presidente de Estratégias e Negócios do Grupo H e presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Jorge Lima. Ele afirmou que é necessária uma política pública a longo prazo, independente de resistências ligadas a grupos e entendimentos políticos e ambientais.

"Não temos 27 estados e sim 27 países. A evolução do

Centro-Oeste é total. Mas ela não está acoplada a uma política forte. A nossa política pública é individual. O Executivo é descoordenado. O maior projeto logístico para aqui é a Bioceânica. No Rio Paraguai, a questão é que existe uma resistência ambiental que está sendo tratada de forma muito mais política do que racional. Logística é projeto de longo prazo e precisamos disso no Centro-Oeste", disse.

O fórum contou ainda com a presença dos debatedores Marcelo Saraiva, presidente da Brado Logística, e Marcella Cunha, diretora-executiva da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol). A moderação foi feita por Denimarcio Borges, secretário de Desenvolvimento Econômico Sustentável e Turismo na Prefeitura de Rio Verde (GO). Já a apresentação ficou a cargo do presidente do Conselho do Sudeste Export, o advogado Marcelo Sammarco.

REGIÃO CENTRO-OESTE



Debatedores defendem novas ferrovias

Para eles, a criação de mais trilhos é essencial para o escoamento de produtos agrícolas do Centro-Oeste

Rodrigo Marques



Os debatedores defenderam a criação de novas ferrovias durante o painel "Conexão do agronegócio com a infraestrutura portuária da região Nordeste"

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A criação das ferrovias é essencial para o escoamento dos produtos agrícolas do Centro-Oeste aos portos brasileiros. Por isso, é necessário que mais trilhos saiam do papel. Essa foi a conclusão a que chegaram os debatedores do painel "Conexão do agronegócio com a infraestrutura portuária da região Nordeste", no segundo dia do Centro-Oeste Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. O evento foi realizado na terça-feira (5), em Campo Grande (MS).

O diretor comercial da Companhia Docas do Ceará (CDC), Mario Jorge Cavalcanti, é um desses entusiastas. "Queremos desovar a carga do Centro-Oeste, mas precisamos de ferrovia. Sabemos o que precisa ser feito. O Porto de Itaqui (MA) movimentou 15 milhões de toneladas. O trem chega lá. Precisamos que o trem chegue em Pecém (CE) ou Suape (PE)", disse.

Cavalcanti afirmou que o Estado possui áreas que podem ser arrendadas. Ainda lembrou do exemplo do projeto da usina de urânio e fosfato em

Santa Quitéria, no interior do Ceará. Também que o consórcio Santa Quitéria, formado pela empresa Galvani junto com a INB (Indústrias Nucleares do Brasil), arrendará uma área no Porto de Mucuri (CE).

No Ceará está sendo implantada uma usina de urânio e fosfato, com capacidade para produzir um milhão de toneladas de fertilizantes fosfatados e 200 mil toneladas de cálcio. Já houve audiências públicas encerradas na última semana e a expectativa é que as obras aconteçam no primeiro semestre de 2023, a depender do Ibama. Essa empresa vai arrendar uma área no porto de Fortaleza.

As obras de construção do empreendimento, que projeta R\$ 2,3 bilhões em investimentos e mais de 5 mil empregos no total, deverão durar dois anos e, caso o cronograma siga conforme previsto, o início das operações ocorrerá no fim de 2024 ou começo de 2025.

Mais ferrovias

Quem concordou com a necessidade de mais investimentos em ferrovias no País foi o diretor-executivo do Movimento Pró Logística e presidente do Conselho do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz de Oliveira. O conselheiro voltou a

afirmar que tanto as ferrovias quanto toda a infraestrutura logística precisam ser olhadas como uma política de Estado.

"Estamos vendo, com a autorização ferroviária, novas oportunidades. Temos a exportação e o mercado interno. Pernambuco, Paraíba, Ceará, Rio Grande do Norte consomem 6 milhões de toneladas/ano de milho. Parte vem da Bahia, Piauí e do Maranhão, quando tudo dá certo. O restante vai de caminhão do Centro-Oeste ou é importado. Podemos mudar e melhorar todo o escoamento com as ferrovias. Mas é preciso que haja um entendimento de que infraestrutura é política de Estado. Nós do Brasil Export devemos trabalhar para que isso seja verdade", falou.

Outro debatedor no painel, o diretor da Agemar Infraestrutura e Logística, Manoel Ferreira, corroborou com os palestrantes. Segundo ele, a possibilidade de autorizações ferroviárias, em curto espaço de tempo, deverá alterar o panorama de escoamento de grãos do Centro-Oeste.

"A carga procura sempre espaço para sair. O grão é o grande viés do País. Com as autorizações ferroviárias, em seis ou sete anos esse panorama pode mudar. O potencial

do Centro-Oeste responde por uma quantidade infinita desse grão que sai ao comércio exterior, e precisamos de ligações. Esse é o desafio. Precisamos de rodovias e ferrovias em condições", falou.

Malha Oeste e Ferroeste

No primeiro dia de atividades do Centro-Oeste Export, o governador do Mato Grosso do Sul Reinaldo Azambuja (PSDB) destacou as obras de duas ferrovias que, segundo ele, prometem impulsionar a economia da região: a Malha Oeste e a Nova Ferroeste.

No caso da primeira, são quase 2 mil quilômetros de linhas, que partem do município de Mairinque (SP), podendo chegar até o Porto de Santos (SP) por direito de passagem (uso de malhas de outras concessionárias a partir do pagamento de tarifas) por Santos (SP). Seguindo para oeste, as linhas entram em Mato Grosso do Sul, passando por Três Lagoas, Água Clara, Ribas, Campo Grande, Terenos, Anastácio, Aquidauana, Miranda até chegar em Corumbá.

A Malha Oeste passará por um processo de relicitação. Ela foi concedida à Rumo Logística, que decidiu devolvê-la ao Ministério da Infraestrutura, cabendo à pasta relicitar-la para

uma nova concessão.

Sobre a Nova Ferroeste, trata-se de um projeto desenvolvido pelo Mato Grosso do Sul em parceria com o Governo do Paraná. Essa ferrovia vai interligar os dois estados e o de Santa Catarina. Vai atuar, principalmente, no escoamento da produção de grãos do estado até Paranaguá (PR), substituindo o transporte por caminhões e reduzindo os custos logísticos em ao menos 30%, segundo estudos do projeto. Um ramal até Chapecó (SC) facilitará o deslocamento da carga até as criações de frango e suínos dessa região, facilitando sua alimentação.

O edital da ferrovia foi lançado no dia 21 de junho e, atualmente, o processo está na fase de consulta pública, que vai prosseguir até o dia 15. O leilão deve ser realizado entre o fim de setembro e início de outubro.

Além dos debatedores, o painel "Conexão do agronegócio com a infraestrutura portuária da região Nordeste" contou com a apresentação do presidente do Conselho do Sudeste Export, Marcelo Sammarco, e da moderação de Denimarcio Borges, secretário de Desenvolvimento Econômico Sustentável e Turismo na Prefeitura de Rio Verde (GO).

REGIÃO CENTRO-OESTE



Faltam armazéns para 100 milhões de toneladas de grãos no Brasil

Desafios e soluções logísticas para equacionar o deficit foram debatidos por representantes da iniciativa privada e de órgãos públicos

Rodrigo Marques



Os debatedores do painel 3 concordam que há um deficit de armazenagem que pode aumentar se nada for feito a respeito

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A safra de grãos 2021/2022 deve atingir 268,2 milhões de toneladas, o que representa um aumento de 5% em relação à safra anterior, segundo levantamento da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Porém, não há armazéns suficientes para guardar toda a produção. O deficit de armazenagem atinge 100 milhões de toneladas por safra no País. Os desafios e as soluções na armazenagem de cargas foram debatidos no terceiro painel do Centro-Oeste Export, realizado na terça-feira (5), em Campo Grande (MS), pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária.

O conselheiro do Centro-Oeste Export, Everaldo Fiatkoski, abriu o debate destacando o deficit na armazenagem da safra, de 100 milhões de toneladas de grãos. "Eu recebo, todos os dias, informações sobre locais com 200 mil toneladas de soja deixadas no chão. Não tem nem capacidade nos silos, nem estrutura de silos-bolsa para essa armazenagem.

Esse é um dos grandes desafios do Brasil", apontou.

Fiatkoski comparou a armazenagem no Brasil com a de países da América do Norte, que expandiram os seus armazéns para propriedades rurais. "Nos Estados Unidos, 65% da armazenagem de produtos a granel ocorrem dentro das fazendas, chega a 85% no Canadá e no Brasil, apenas 14%, um volume extremamente pequeno", disse.

Segundo Everaldo Fiatkoski, o Brasil tem capacidade para armazenar 168 milhões de toneladas de grãos e boa parte da estrutura é bastante defasada. "Não é somente a questão da quantidade, mas da qualidade desse armazenamento", afirmou.

O presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas, observou que a armazenagem não acompanha, além do crescimento da safra, os investimentos feitos em portos para operação de grãos. "Nos portos, buscando competitividade, empresas investem na capacidade de armazenagem de passagem, aumentando as operações de navios; no campo, o aumento da produção e a tecnologia aplicada à colheita. Eu tenho conhecimento de

“
EU RECEBO,
TODOS OS DIAS,
INFORMAÇÕES SOBRE
LOCAIS COM 200 MIL
TONELADAS DE SOJA
DEIXADAS NO CHÃO.
NÃO TEM NEM
CAPACIDADE NOS
SILOS, NEM
ESTRUTURA DE
SILOS-BOLSA PARA
ESSA ARMazenAGEM.
ESSE É UM DOS
GRANDES DESAFIOS
DO BRASIL”

EVERALDO FIATKOSKI
conselheiro do
Centro-Oeste Export

casos em que a colheita precisa ser parada porque não tem onde colocar a carga, pois falta caminhão para tirar e armazenar para receber", afirmou.

A assessora técnica de Logística e Infraestrutura da Confederação Nacional da Agricultura (CNA), Elisângela Lopes, afirmou que considerando o período da última década, a taxa de crescimento

da produção de grãos projetada é de 9 milhões de toneladas por ano. "Isso significa que daqui há 10 anos nós estaremos com mais de 150 milhões de deficit de armazenagem no Brasil", observou.

Elisângela disse, também, que a CNA contratou um estudo para traçar o perfil da armazenagem no Brasil, com a finalidade de sugerir clusters e áreas para instalação de armazéns e suas respectivas capacidades que poderiam atender diversos produtores rurais. "A gente deve lançar esse estudo nos próximos três meses", adiantou.

Já o chefe-geral da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), Gustavo Spadotti Castro, salientou que "um estudo que nós realizamos, mostrou que se nós difundíssemos todas as tecnologias que a Embrapa tem para os melhores produtores rurais brasileiros, eles conseguiriam ter um aumento de competitividade da ordem de 16%. Mas se nós resolvéssemos os problemas de pós-porteira dos produtores rurais, esse aumento de competitividade seria da ordem de 36%", afirmou, comentando

sobre o fomento em logística para incrementar desde a produção ao escoamento dos produtos do agronegócio nos portos do Brasil.

Logística

Já o gerente-geral da Granel Química/Odjfell Terminals, Edson Souki, disse que, somente no Brasil, a multinacional possui sete terminais e que expandirá as instalações em Mato Grosso do Sul. "Estamos entrando com fertilizantes e estamos avaliando um aumento da movimentação de minério de ferro e manganês", disse Souki, adiantando que a empresa já projeta um aumento na movimentação de 2 milhões de toneladas para 5 milhões de toneladas nos próximos dois anos no Estado.

Com isso, ele chama a atenção para as deficiências logísticas na região, na fronteira com a Bolívia. "A falta de estrutura local, seja na fronteira, nos escritórios, na aduana, é de saltar aos olhos. É algo que a gente traz aqui como uma preocupação para que se tenha uma estrutura e se possa fazer uma movimentação. Há um problema de fluxo de caminhões na divisa, na ponte, e com órgãos fiscalizadores", ressaltou.

REGIÃO CENTRO-OESTE



Transmissão de energia elétrica ainda é gargalo para empresas e agronegócio

Enquanto os investimentos em energia solar e eólica avançam, infraestrutura de linhas de transmissão de energia hídrica ainda é um desafio

Rodrigo Marques

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A produção de energia solar fotovoltaica e de energia eólica, fontes renováveis alternativas à energia elétrica, avançam no Brasil. Porém, ainda não suprem a demanda de abastecimento em larga escala, principalmente em horários de pico, por exemplo. Os desafios na geração e transmissão de energia foram discutidos durante o quarto e último painel do Centro-Oeste Export 2022, realizado pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, na terça-feira (5), no Hotel Deville Prime, em Campo Grande (MS).

O presidente do conselho do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz Ferreira, afirmou que a energia elétrica passou a ser um gargalo logístico no desenvolvimento de todo o setor logístico. "A logística acaba sendo atrapalhada por falta de energia elétrica. Fora a quantidade de projetos que são abortados por falta de energia", disse.

O executivo de Negócios e Energia e Celulose da Eldorado Brasil, Marcio Cota, levantou a questão de como é possível transferir a capacidade atual de energia hídrica, "que beira os 100 mil megawatts", o que



Os participantes do painel comentaram que as linhas de transmissão de energia elétrica ainda são insuficientes no País

corresponde a "60% da nossa matriz energética" e que está à mercê da chuva.

"Como é que a gente transfere isso para alternativas sustentáveis? Essa é a grande questão", questionou. "Hoje estamos vendo um investimento monumental em energia solar e eólica no Nordeste, sendo 10% em energia eólica e 2,5% na solar. Porém, não diminuí todo o problema que nós temos do hídrico", complementou.

Já o presidente-executivo Associação Pró-Desenvolvimento Industrial do Estado de Goiás (Adial Log), Edwal Portilho, disse que, embora

“

EM HORÁRIO DE PICO OU NOS HORÁRIOS DE ARRANCADA DAS INDÚSTRIAS NÓS NÃO TEMOS COMO ATENDER SOMENTE COM FOTOVOLTAICA, AINDA NÃO TEM ARMAZENAMENTO”

EDWAL PORTILHO
presidente-executivo da Associação Pró-Desenvolvimento Industrial do Estado de Goiás (Adial Log)

haja muitos investimentos em energia solar fotovoltaica, os sistemas ainda não suprem o abastecimento em horários de pico. "Em horário de pico ou nos horários de arrancada das indústrias nós não temos como atender somente com fotovoltaica. Ainda não tem armazenamento", afirmou.

Portilho falou sobre os investimentos em biometano, mas ressaltou que a falta de linhas de transmissão de qualquer tipo de energia ainda é o maior problema.

"Estamos tentando implementar a produção de biometano. Existem alguns projetos em usinas sucroener-

géticas fazendo a captação de metano, ao estabilizar ou fermentar os seus resíduos. Porém, tanto nos investimentos fotovoltaicos em fazendas de produção de energia elétrica, como também nas usinas, a transmissão é limitada por falta de capacidade nas linhas de transmissões", disse o presidente-executivo da Adial Log.

Já a diretora-executiva do Instituto de Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap, ressaltou o quanto a dependência de energia elétrica no Centro-Oeste é considerável e citou o exemplo de um empreendimento que não avançou por causa da limitação na distribuição.

"Nas regiões Centro-Oeste e Sul, nós temos 70% da produção de energia elétrica com base hídrica, e quando pensamos nisso, os debates do Centro-Oeste Export giram em torno da questão da energia que não chega. Por exemplo, em Rio Verde (GO), uma cooperativa, com toda uma planta industrial instalada, não consegue fazer funcionar porque não chega energia", afirmou.

O painel contou ainda com a moderação do diretor de Redação do Jornal BE News, Leopoldo Figueiredo.

Mandetta pede investimentos em logística de produtos médicos

Rodrigo Marques

O ex-ministro da Saúde e deputado federal de Mato Grosso Luiz Henrique Mandetta (Democratas) provocou os setores ligados à logística a investir no transporte e no armazenamento de matérias-primas e mercadorias medicinais no País. Ele foi um dos participantes do painel "Conexão do agronegócio com a infraestrutura portuária da região Nordeste", no segundo dia do Centro-Oeste Export, na terça-feira (5), em Campo Grande (MS).

Segundo Mandetta, no setor de saúde, a logística de transporte varia de acordo com cada região do País. Contudo, o mercado brasileiro, por ser concentrado, traz oportunidades de novos investimentos.

"O Nordeste tem uma lógica de abastecimento própria e diferente do Centro-Oeste. Assim como o Sul e Sudeste. Também há uma exigên-



Luiz Henrique Mandetta afirmou que o aeroporto de Guarulhos (SP) é uma referência mundial na logística de produtos ligados à saúde

mais altos padrões de qualidade e inúmeros requisitos específicos que mudam se são produtos farmacêuticos e biotecnológicos, dispositivos médicos e diagnósticos, produtos médicos, entre outros.

O setor também requer instalações de armazenagem sanitárias adequadas, equipadas para cumprir com os padrões de qualidade e regulações sanitárias, com clima controlado, desde ambientes refrigerados até congelados e salas limpas. Apesar das exigências, o Brasil possui locais que são referências na logística desses produtos. É o caso do Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos.

"Fiquem mais atentos com essa parte toda de lo-

cia muito alta em um mercado extremamente concentrado e com uma enorme possibilidade de investimentos e oportunidade no trânsito mundial de mercadoria. Somos o terceiro

maior comprador de medicamentos do mundo. O maior sistema de transplante de órgãos públicos do globo", comentou.

Em sua fala, Mandetta salientou que o setor exige os

gística mais exigente do ponto de vista do tipo e lógica de mercadoria. Um dos maiores hangares do mundo de logística de saúde é o de Guarulhos. Lá há uma lógica de distribuição de insumos que é um ponto fora da curva dentro do Brasil, em questão de abastecimento com produtos caros", disse.

O Centro-Oeste Export é um encontro de logística e infraestrutura regional do Brasil Export, fórum permanente, multissetorial, que organiza dinâmicas para promoção do diálogo entre os diferentes agentes envolvidos com as operações portuárias, de logística e de infraestrutura.

O Brasil Export e seus organismos regionais hoje contam com mais de 250 conselheiros, profissionais qualificados e que atuam no setor privado, em entidades representativas e no poder público.

REGIÃO SUDESTE

Empresário pede mais informações sobre desestatização de Santos

Para Bayard Umbuzeiro Neto, há dúvidas sobre como vão ocorrer os investimentos em acessos ao complexo

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O processo de desestatização do Porto de Santos será entregue para a avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU) ainda este mês, informa o Ministério da Infraestrutura. Mas para o empresário Bayard Umbuzeiro Neto, vice-presidente da operadora logística Transbrasa e conselheiro do Santos Export, as regras que envolvem a privatização do cais santista ainda não estão suficientemente claras para o setor.

Bayard abordou essa questão em entrevista ao jornalista Zerri Torquato ontem, no quadro Brasil Export do programa ZR News, transmitido pela rádio Santa Cecília FM (107,7 FM, na Baixada Santista).

Para o empresário, existem problemas para serem sanados ou ao menos "endereçoados" antes da efetivação da



desestatização. Entre eles, estão as discussões que envolvem os investimentos necessários para a melhoria da infraestrutura e dos acessos do Porto de Santos.

"Nós temos problemas com dragagem, acessos e, principalmente, rodovias. Temos o Sistema Anchieta-Imigrantes e só. Ou seja, com o crescimento das operações portuárias previsto para os próximos anos, só estas rodovias não

serão suficientes para dar conta do escoamento de cargas. Acredito que precisamos, pelo menos, esclarecer e endereçar essas questões antes de desestatizar o Porto", explicou Bayard.

SANTOSEXPORT

Bayard Umbuzeiro, que também é conselheiro do Brasil Export, adiantou que pautas relacionadas à desestatização do Porto de Santos e

aos acessos portuários farão parte da programação do Santos Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, agendado para ocorrer na cidade entre os dias 3 e 4 de agosto.

O evento faz parte da agenda do fórum Brasil Export, que debate desafios dos setores portuários, de logística e transporte, reunindo autoridades, especialistas e lideranças empresariais.

PARA O EXECUTIVO, EXISTEM PROBLEMAS PARA SEREM SANADOS OU AO MENOS "ENDEREÇADOS" ANTES DA EFETIVAÇÃO DA DESESTATIZAÇÃO. ENTRE ELES, ESTÃO AS DISCUSSÕES QUE ENVOLVEM OS INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS PARA A MELHORIA DA INFRAESTRUTURA E DOS ACESSOS DO PORTO DE SANTOS.

Durante todo o ano, desde 2020, são promovidas edições regionais (Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul) com o objetivo de debater temas essenciais para os segmentos e promover visitas técnicas a portos, terminais multimodais, centros de distribuição e unidades de produção.

NACIONAL

BNDES lança linha de crédito para financiar projetos de hidrogênio verde

Banco também estuda programa para empresas estrangeiras que queiram exportar o combustível

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou na última sexta-feira (1) um programa de apoio a projetos-piloto de produção ou utilização de hidrogênio verde.

A nova linha de crédito oferecerá empréstimos de até R\$ 300 milhões para a construção de fábricas de produção para o mercado doméstico, mas há também a intenção de financiar usinas que produzam o combustível para exportação. O programa contará com recursos do Fundo Clima, destinado à cadeia de energias renováveis.

"Já estamos trabalhando



O programa contará com recursos do Fundo Clima, destinado à cadeia de energias renováveis

para viabilizar novas soluções, incluindo apoio a plantas exportadoras de hidrogênio de baixo carbono e estudando a possibilidade de custo de financiamento em moeda estrangeira para viabilizar a implantação de grandes plantas no País, capazes de exportar o combustível", afirmou em nota

a diretora de Concessão de Crédito à Infraestrutura do BNDES, Solange Vieira.

COMÉRCIO EXTERIOR

O BNDES estuda usar seus recursos para financiar grandes plantas de produção de hidrogênio verde que sejam totalmente voltadas à exportação, instaladas em áreas portuárias.

Segundo Solange, os empréstimos devem ser bilionários. Para isso, o juro baixo será o diferencial. A ideia é equiparar as condições de crédito com as melhores encontradas em outros países, incluindo mercados desen-

volvidos. São juros entre 1% e 2% ao ano, disse a diretora do BNDES. «Vai ser uma taxa bem barata, competitiva, a nível internacional, com as linhas dos nossos concorrentes, como bancos de desenvolvimento e organismos multilaterais», afirmou Solange.

O FINANCIAMENTO DA PRODUÇÃO DO HIDROGÊNIO VERDE PARA EXPORTAÇÃO, EM ÁREAS PORTUÁRIAS, DEVE SER BILIONÁRIO, COM TAXA DE JUROS COMPETITIVA NO MERCADO INTERNACIONAL, ENTRE 1 E 2% AO ANO

volvidos. São juros entre 1% e 2% ao ano, disse a diretora do BNDES.

«Vai ser uma taxa bem barata, competitiva, a nível internacional, com as linhas dos nossos concorrentes, como bancos de desenvolvimento e organismos multilaterais», afirmou Solange.

INTERNACIONAL

Greves deixam portos europeus lotados de contêineres com destino aos EUA

De acordo com os grevistas, o custo de vida europeu subiu muito e os salários não acompanharam

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Os portos da Alemanha e da Holanda, na Europa, estão lotados de contêineres de exportação que deveriam já ter sido embarcados com destino aos Estados Unidos. O motivo são as greves trabalhistas iniciadas em junho por metalúrgicos e estivadores, que exigem o reajuste salarial com base na crescente inflação. De acordo com os grevistas, o custo de vida europeu subiu muito e os salários não acompanharam.

Na Alemanha, o Porto de Hamburgo, principal complexo do país, e os portos das cidades de Emden, Bremen, Bremerhaven e Wilhelmshaven têm sofrido com greves desde o dia 9 de junho, quando 12 mil estivadores paralisaram suas atividades durante algumas horas. Na Holanda, o Porto de Roterdã tem congestionamento de cargas importadas da Alemanha.

As categorias têm feito paralisações pontuais e algumas reuniões entre sindicatos e



Divulgação/HHLA

Na Alemanha, o Porto de Hamburgo (foto), principal complexo do país, e os portos das cidades de Emden, Bremen, Bremerhaven e Wilhelmshaven têm sofrido com greves desde o dia 9 de junho

empresas já foram realizadas, sem avanços. No caso da Alemanha, que tem mais setores paralisados, houve uma reunião no dia 12 de junho entre trabalhadores e a Associação Central de Empresas Portuárias Alemãs, representante das grandes empresas que atuam nos portos. O encontro terminou sem consenso porque a oferta das empresas foi considerada abaixo do necessário

AS CATEGORIAS TÊM FEITO PARALISAÇÕES PONTUAIS E ALGUMAS REUNIÕES ENTRE SINDICATOS E EMPRESAS JÁ FORAM REALIZADAS, SEM AVANÇOS

pelos trabalhadores.

A previsão é que a situação se normalize se houver acordo na negociação que

começou terça-feira (5), entre o sindicato alemão Verdi, a Associação Central de Empresas Portuárias Alemãs (ZDS) e os governos locais.

IMPACTO

O acúmulo de contêineres de exportação com destino aos EUA deve levar meses para ser normalizado, dizem autoridades do setor, e o segmento automobilístico é um dos que

podem sentir maior impacto. Afinal, as baterias de lítio e a variedade de peças e chassis são alguns dos itens que fazem parte das cargas que esperam nos portos. Entre as montadoras que aguardam suas peças estão Mercedes-Benz, BMW e Ford.

A partir do momento em que o contêiner embarca, os importadores norte-americanos podem esperar suas mercadorias com sete a nove dias de atraso.

De acordo com a Sea-Intelligence, companhia que analisa dados marítimos, apenas 30% ou 40% de todos os envios globais estão no prazo.

A movimentação de contêineres vazios ou cheios do interior ou nos portos também é um problema, já que, além da greve dos portuários, há congestionamentos na malha ferroviária da União Europeia, que também sofre com paralisações trabalhistas.

Acordo quer hubs de abastecimento de combustíveis sustentáveis para navios

Intenção é zerar as emissões de carbono do transporte marítimo até 2050

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Um acordo assinado em Londres no fim do mês passado prevê a criação de uma plataforma internacional para desenvolver hubs de abastecimento de combustíveis sustentáveis para navios, como hidrogênio e amônia verde, além de corredores marítimos verdes, ou seja, rotas que viabilizem operações com zero emissão de gás carbônico.

O documento foi assinado por mais de 100 CEOs e representantes de governos durante a cúpula Shaping the Future of Shipping Summit (Moldando o Futuro da Cúpula de Transporte). O evento foi organizado pela Câmara Internacional de Navegação (ICS, na sigla em Inglês) — que representa empresas que respondem por mais de 80% da frota mercante mundial.

Chamada de Iniciativa de Hubs Marítimos de Energia



Divulgação

O "dilema dos combustíveis do futuro" foi considerado durante a COP26 o principal obstáculo à descarbonização no transporte marítimo

Limpa (CEMH, na sigla em inglês), a plataforma vincula o setor de energia à cadeia de valor marítima, e une portos, companhias de navegação e empresas de energia no esforço de zerar as emissões de carbono do transporte marítimo até 2050.

As autoridades presentes lembraram que, durante a

Conferência do Clima das Nações Unidas (COP26), realizada no fim de 2021, houve consenso que o principal obstáculo à descarbonização no transporte marítimo é o "dilema dos combustíveis do futuro".

"Os produtores de energia não investirão sem compradores e os armadores não sabem onde investir se não

tiverem certeza do fornecimento de combustível. O que a COP também mostrou é que há muito pensamento desleixado", disse Guy Platten, secretário-geral do ICS.

O papel dos portos na descarbonização do setor também foi discutido durante o encontro. Caberia à comunidade portuária global se

A PLATAFORMA VINCULA O SETOR DE ENERGIA À CADEIA DE VALOR MARÍTIMA, E UNE PORTOS, COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO E EMPRESAS DE ENERGIA NO ESFORÇO DE ZERAR AS EMISSÕES DE CARBONO DO TRANSPORTE MARÍTIMO ATÉ 2050.

responsabilizar em relação ao oferecimento de centros de reabastecimento para o transporte marítimo "verde" e também facilitar o comércio de combustíveis renováveis.

Lançamento

A Iniciativa de Hubs Marítimos de Energia Limpa deve ser oficialmente lançada em setembro, no próximo Clean Energy Ministerial (CEM), fórum que reúne representantes das maiores economias globais para discutir a transição energética, e que pretende reunir 29 ministros de energia.