

BENJAMIN GALLOTTI Segurança jurídica e arbitragem podem atrair investimentos ▶ **p5**

INOVAÇÃO Cubo Itaú e parceiras lançam hub para a indústria da navegação ▶ **p6**

CENTRO-OESTE EXPORT Intermodalidade poderá reduzir custos logísticos ▶ **p7**

Renovação de concessão da MRS sairá no final deste mês, diz Minfra

Novo contrato prevê aportes de cerca de R\$ 11 bilhões na Malha Sudeste e 270 obras em 50 municípios ▶ **p3**



EDITORIAL

Um novo impulso ao Centro-Oeste

Atual motor da economia nacional, graças a sua produção agrícola, a região Centro-Oeste reúne condições para ampliar ainda mais seu desenvolvimento. Mas estes passos dependem de uma melhor articulação da iniciativa privada e de ações do poder público, medidas que valem a pena ser implantadas, uma vez que, em jogo, está um novo impulso ao crescimento brasileiro.

As ações necessárias para eliminar os gargalos logísticos e de infraestrutura do Centro-Oeste foram debatidos na última semana, durante o Centro-Oeste Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, evento do Brasil Export que reuniu lideranças empresariais e autoridades regionais e locais. Entre as medidas discutidas, está a maior integração entre os modais, especialmente a ferrovia e a cabotagem - esta como um serviço à distância, na costa, auxiliando indiretamente no transporte das cargas da região. Para especialistas, a intermodalidade resultante pode reduzir custos e, assim, melhorar a competitividade da produção.

Outra iniciativa analisada no Centro-Oeste Export foi a série de novos acessos em desenvolvimento à região, como o Corredor Bioceânico, já em implantação e que ligará o Mato Grosso do Sul aos portos do Oceano Pacífico, e as ferrovias Malha Oeste e Nova Ferroeste, em planejamento e destinadas ao transporte de cargas até os portos do Oceano Atlântico.

Também foi debatido o obstáculo criado pela limitação na oferta de energia, o que impede o maior desenvolvimento da atividade industrial local.

Resolver essas questões é possível, como ficou evidente nos painéis do Centro-Oeste Export. Mas demanda um esforço conjunto, inclusive entre o poder público e setor privado. Uma ação que vale a pena ser executada pois, em jogo, está a economia do País.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Divulgação/MRS



▲ CAPA

3 Ministro confirma que renovação de concessão da MRS sairá no fim do mês

HUB

3 Governo quer ampliar total de portos secos no País

NACIONAL

4 PEC dos Benefícios não trará impactos nos resultados fiscais deste ano, diz Guedes

NACIONAL

5 Segurança jurídica e uso de arbitragem são caminhos para atrair investimentos e reduzir litígios, avalia Benjamin Gallotti

6 Cubo Itaú e parceiras lançam hub para a indústria da navegação

REGIÃO SUDESTE

6 Desestatização será um dos assuntos em destaque no Santos Export, afirmam empresários

ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

8 Intermodalidade surge como solução para baratear escoamento e armazenamento no Centro-Oeste

10 Integração logística entre países da América Latina será tema de debate

12 Deficit energético restringe desenvolvimento agroindustrial no Centro-Oeste

13 CNA lançará estudo sobre armazenagem no Brasil

14 "O Brasil precisa de choque de capitalismo, não de choque de autoridade" - entrevista com Luiz Henrique Mandetta, médico, ex-ministro da Saúde e pré-candidato ao Senado do União Brasil pelo Mato Grosso do Sul



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



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

Portos Secos

O Governo Federal estuda flexibilizar as normas aduaneiras para ampliar a quantidade de portos secos no País. Estas são instalações alfandegadas - autorizadas a receber e movimentar cargas de importação não liberadas (não naturalizadas) e as de exportação já liberadas para embarque - localizadas fora dos portos. A ideia é repassar o controle aduaneiro sobre essas unidades para empresas privadas autorizadas pela União, uma função hoje desempenhada pela Receita Federal. Nesse novo cenário, mais portos secos seriam abertos.

Porto Hack Santos 1

As inscrições para a 2ª edição do Porto Hack Santos foram prorrogadas até a próxima quarta-feira, dia 20. A maratona tecnológica ocorrerá nos próximos dias 30 e 31, no Terminal Marítimo de Passageiros (Concais), em Santos. Os participantes terão de propor soluções tecnológicas para dois desafios. O primeiro será integrar a comunidade portuária para otimizar a performance de seus serviços ao comércio exterior, a partir do projeto de Port Community System. O segundo será prospectar novos modelos de negócio para melhorar a jornada de sucesso do cliente até os recintos alfandegados no Porto de Santos.

Porto Hack Santos 2

As inscrições podem ser feitas por equipe ou individualmente pelo site www.portohacksantos.com.br. Para participar, os interessados devem ter mais de 18 anos. Eles serão selecionados com base em seus currículos e divididos em 10 equipes, que serão multidisciplinares.

Porto Hack Santos 3

Segundo o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, "nesta edição, como parte do tripé de inovação, inclusão sociodigital e equidade de gênero, todas as atividades terão a participação de 50% de mulheres. Serão competidoras, mentoras e juradas". A Abtra é a promotora do evento.

Ministro afirma que renovação de concessão da MRS sairá no fim do mês

Novo contrato prevê aportes de cerca de R\$ 11 bilhões na Malha Sudeste

Divulgação/MRS



A ferrovia administrada pela MRS Logística abrange os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, e possui 1.686 km de linhas, 770 locomotivas e 19 mil vagões

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O Ministério da Infraestrutura agendou para o próximo dia 29 a assinatura da renovação antecipada do contrato de concessão da Malha Sudeste, administrada pela MRS Logística. A informação foi dada na terça-feira (12) pelo titular da pasta, Marcelo Sampaio. A assinatura acontecerá na cidade de Juiz de Fora (MG).

Pela ferrovia, que atende os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, são transportados principalmente minério de ferro, produtos siderúrgicos, contêineres, açúcar e carvão. A estimativa é que mais de 200 toneladas de cargas passem pela linha férrea a cada ano.

Em 1º de junho, o Tribunal de Contas da União (TCU), aprovou o relatório que trata da renovação antecipada do contrato com a MRS Logística. Na ocasião, o relator do processo, ministro Jorge Oliveira, trouxe adequações à minuta pro-

colada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no tribunal realizado em novembro do ano passado.

Entre elas está a determinação para que a ANTT revise o caderno de obrigações do novo contrato de concessão da ferrovia, incluindo requisitos mínimos obrigatórios para os investimentos mais significativos em conflitos urbanos.

A ferrovia administrada pela MRS Logística abrange os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, e possui 1.686 km de linhas, 770 locomotivas e 19 mil vagões. A prorrogação vai antecipar obras que seriam feitas apenas a partir de 2027.

Já o caderno de obrigações no novo contrato de concessão da ferrovia prevê aportes de cerca de R\$ 11 bilhões, distribuídos principalmente entre a ampliação da capacidade de transporte e acesso ao Porto de Santos (SP), denominada ferradura, onde será construído um centro de controle operacional a ser compartilhado pelas três ferrovias que utilizam o trecho.

Também está previsto um

conjunto de 270 obras incluídas em 50 municípios para mitigação de conflitos urbanos provocados pelo tráfego ferroviário. Entre eles viadutos, passarelas, passagem de pedestres e segurança. Também investimentos para segregação de 90 quilômetros de trilhos compartilhados com trens de passageiros da CPTM na região metropolitana de São Paulo.

O contrato prevê ainda investimentos de R\$ 4,3 bilhões a título de outorga livre, que o ministério decidiu usar em obras de interesse público e na eliminação de conflitos urbanos, como invasões da faixa de domínio e passagens de nível críticas (quando há cruzamento da ferrovia com ruas ou avenidas no meio de cidades).

A minuta também determina o compartilhamento do excesso de receitas com o poder concedente por meio da ampliação do bônus de outorga a ser pago para União, em caso de a concessionária obter um volume de transporte superior ao previsto. A previsão é igual à determinada durante o processo de renovação da Malha Paulista.

NACIONAL

PEC dos Benefícios não trará impactos nos resultados fiscais deste ano, diz Guedes

Ministro da Economia também defendeu a privatização da Petrobras

Edilson Rodrigues/Agência Senado

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br



Guedes, que tinha dado à proposta o nome de PEC Kamikaze, rebatizou a proposição para PEC das Bondades

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou na terça-feira (12) que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 15/2022, conhecida como a PEC dos Benefícios, não trará impactos fiscais para este ano. A declaração foi dada durante a audiência pública da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado Federal. Segundo Guedes, o governo somente repassará os excessos de arrecadação da Petrobras.

"Não serão impactados os resultados fiscais deste ano. Nós estamos repassando os excessos de arrecadação. Nós estamos tendo extraordinários resultados dos dividendos das empresas estatais. Nós estamos compartilhando com a população", disse.

A PEC dos Benefícios prevê o reconhecimento do estado de emergência em 2022 e um pacote de auxílios, a três meses das eleições, de R\$41,25 bilhões fora do teto de gastos.

O texto cria um auxílio de R\$ 1 mil aos caminhoneiros, além de ampliar o Auxílio Brasil para, ao menos, R\$ 600 mensais e o vale-gás para cerca de R\$ 120 a cada dois meses, entre outros pontos. Essas medidas seriam válidas até 31 de dezembro deste ano.

Além disso, a PEC cria um auxílio, ainda sem valor definido, a taxistas. O incremento deverá custar mais de R\$ 3 bilhões no orçamento da União. Também prevê investimentos de R\$ 500 milhões para o programa Alimenta Brasil, voltado à agri-

cultura familiar.

A proposta também visa estabelecer, na Constituição, o regime fiscal diferenciado para os biocombustíveis, com vantagens em relação aos combustíveis fósseis. A intenção é minimizar o impacto de recentes leis complementares (LCs 192/22 e 194/22) que reduziram a competitividade dos biocombustíveis, como o etanol, diante da gasolina.

Ao ser questionado sobre os benefícios, Paulo Guedes afirmou que os auxílios serão importantes para o setor mais frágil da sociedade. Além disso,

disse que as mudanças na PEC 1/2022, que, dentre outras questões, previa ações para baratear o preço do gás, dos combustíveis e da energia elétrica, manterão a responsabilidade na gestão fiscal deste ano.

Vale lembrar que o apelido de PEC Kamikaze dado à PEC 1/2022 partiu do próprio ministro da Economia no começo do ano. Segundo ele, a proposta seria uma bomba fiscal para os cofres públicos. Para driblar sua declaração, Guedes parabenizou o governo e o Senado pelas alterações e rebatizou a

proposta: "É merecida a transição da PEC Kamikaze para a PEC das bondades", declarou.

"Podemos, à frente, discutir vantagens e desvantagens de ter um fundo de estabilização de preços de combustíveis. Mas não tenho a menor dúvida de que foi melhor evitarmos a PEC Kamikaze de R\$ 120 bilhões naquela ocasião e trocar por um programa de transferência de renda aos mais frágeis de R\$40 bilhões, que custa um terço. Foi um exercício de responsabilidade fiscal", completou Guedes.

Privatização da Petrobras

Ainda durante a sessão pública, o ministro da Economia defendeu a privatização da Petrobras. Segundo o titular da pasta, a desestatização da empresa possibilitará, por exemplo, o abastecimento de fundos responsáveis por financiar programas sociais.

"Governos anteriores diziam que protegiam as estatais e, na verdade, destruíram esses recursos. Com as privatizações, vamos abastecer o fundo de erradicação da pobreza e o fundo de recuperação nacional", falou.

Câmara retoma votação da PEC dos Benefícios após apagão no dia anterior

Elaine Menke/Câmara dos Deputados



Lira afirmou que chamará a Polícia Federal para investigar a queda do sistema de votações da Câmara

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A Câmara dos Deputados retoma nesta quarta-feira (13) a votação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 15/2022 – a PEC dos Benefícios. Na terça-feira (12), o presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), suspendeu as deliberações devido a problemas técnicos durante a contagem dos votos.

Pouco antes dos pane, os deputados, por 393 a favor e 14 contra, conseguiram aprovar o texto-base da proposta. Na manhã desta quarta os parlamentares partiram para a análise dos destaques.

Por se tratar de uma Proposta de Emenda à Constitui-

ção, o texto tem que passar por dois turnos de votação no plenário da Câmara e obter o apoio de pelo menos três quintos da Casa, equivalente a 308 votos.

Para acelerar o processo de aprovação, logo no início dos trabalhos, o presidente da Câmara realizou a chamada "quebra de interstício", inter-

valo previsto no regimento interno para discussão entre votações. Com isso, as cinco sessões do primeiro turno de votação foram reduzidas para apenas uma, e o segundo turno de votação será convocado para uma sessão subsequente.

Investigação e protestos

Durante as deliberações, Lira

explicou que a Câmara dos Deputados tem dois sistemas de internet alternativos, coordenados por empresas diferentes, mas nenhum dos dois estava funcionando. Segundo o parlamentar, a queda no sistema será investigada para apurar possíveis tentativas de fraudar a votação da Casa.

"Não é usual, não é normal, não é compreensível que dois sistemas de internet sejam desligados simultaneamente na Câmara dos Deputados. E isso nós vamos investigar sem juízo de valor", disse.

A decisão de suspender a sessão gerou protesto por parte dos líderes da oposição. O

argumento usado é que a manutenção do quórum vai de encontro ao regimento da Casa, que determina que a presença deve ser verificada a cada uma hora de sessão. Para que a ordem de votações aconteça é necessária a presença de 257 – maioria absoluta – dos deputados.

A PEC dos Benefícios autoriza o governo federal a gastar R\$ 41 bilhões de despesas excepcionais até 31 de dezembro, divididas entre benefícios sociais e econômicos. Também prevê as criações de um auxílio de R\$ 1.000 a caminhoneiros e outro auxílio, ainda sem valor definido, a taxistas, além da ampliação do Auxílio Brasil para, ao menos, R\$ 600 mensais, e o vale-gás para cerca de R\$ 120 a cada dois meses, entre outros pontos.

Segurança jurídica e uso de arbitragem são caminhos para atrair investimentos e reduzir litígios, avalia Benjamin Gallotti

Gallotti e Advogados Associados completa 25 anos de atuação nesta semana e mira mercado português

Divulgação



BRUNO MERLIN
redacao@portalbenews.com.br

Escritório referência em Direito Portuário, o Gallotti e Advogados Associados completa 25 anos nesta semana com um atento olhar para o futuro, tendo em vista a evolução jurídica e situacional dos serviços de transporte aquaviário e de exploração de infraestrutura portuária no Brasil.

O sistema portuário nacional vem em franco crescimento, tendo movimentado 1,210 bilhão de toneladas em 2021, crescimento de 4,8% em relação a 2020. Para este ano, o Governo Federal trabalha para entregar dezenas de arrendamentos de terminais portuários, além da desestatização do Porto de Santos, com previsão de arrecadar aproximadamente R\$ 14 bilhões com todas essas iniciativas.

Em entrevista para o BE News, o sócio Benjamin Caldas Gallotti Beserra, responsável pela gestão do escritório, falou

sobre as transformações inerentes a todo o processo evolutivo do setor portuário no País. Conselheiro nacional do Brasil Export, assumiu neste ano a presidência do Conselho do Portugal Export – Fórum Internacional de Logística e Infraestrutura Portuária, que realizará seu grande evento anual nos dias 17 e 18 de novembro em Lisboa, capital portuguesa.

"Estamos muito felizes com o que conseguimos construir e trabalhando para iniciar nossas atividades em Portugal, de modo a contribuir para o incremento dos negócios entre as duas nações irmãs".

Gallotti mantém extensa e diversificada agenda de compromissos no exterior. Questionado sobre a visão de investidores e empresários estrangeiros sobre o Brasil, disse que enxerga interesse genuíno no programa de concessões de ativos de infraestrutura do Governo Federal.

"O Brasil tem demonstrado grande evolução nos últimos anos e isso não passou despercebido no cenário internacional. Há um grande interesse pelo Brasil, o que sabi-

“

"NOSSO ESCRITÓRIO CONTA COM COORDENADORES DE EQUIPES – DR. ALEXANDRE LOPES E DR. BRUNO MORAIS –, OS QUAIS POSSUEM MAIS DE 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL E QUE ORGANIZAM E AUXILIAM EM TODAS AS TAREFAS QUE SÃO DESENVOLVIDAS. ALÉM DISSO, TENHO AO MEU LADO O DR. FABIO SILVEIRA, NUMA PARCERIA DE MAIS DE DUAS DÉCADAS, E A DRA. BEATRIZ GALLOTTI, MINHA IRMÃ, QUE IGUALMENTE VEM SENDO FUNDAMENTAL PARA A GESTÃO DO ESCRITÓRIO, SEMPRE COM BASE NOS PRINCÍPIOS E VALORES DEIXADOS PELO FUNDADOR, MEU PAI, DR. BENJAMIN GALLOTTI"

BENJAMIN GALLOTTI, sócio da Gallotti e Advogados Associados e presidente do Conselho do Portugal Export

damente exige que o Poder Público fomenta a participação da iniciativa privada, tratando-se inquestionavelmente de situação de oportunidade de novos negócios".

Ele observa, todavia, que a falta de segurança jurídica em território brasileiro pode prejudicar as parcerias com detentores de capital externo. Na prática, apontou o advogado, as normas jurídicas se alteram e são regulamentadas com muita frequência no Brasil.

"As decisões judiciais são extremamente demoradas, sendo comum um processo se arrastar por mais de uma década. A arbitragem, apesar de prevista e regulamentada, ainda está distante de ser a forma usual de resolução dos conflitos. Acredito que a ferramenta da arbitragem (já disponível) tem o condão de auxiliar esse cenário, reduzindo o tempo de tramitação dos litígios".

É importante ressaltar, conforme enfatizou Gallotti, que o Direito Portuário está consolidado como ramo autônomo do conhecimento jurídico, mas ainda não é uma disciplina difundida nas institui-

ções de ensino superior, com poucos cursos disponíveis que oferecem formação acadêmica específica.

Outro necessário ponto de amadurecimento para o setor reside em reverter o excesso de atos normativos (Portarias, Instruções Normativas, Resoluções, Decretos e Leis) rotineiramente editados.

"Isso exige atualização permanente dos profissionais que atuam no setor. Mas ainda assim, a advocacia não pode garantir resultados, pois não depende dela a decisão final sobre o tutelado. Não menos importante é conhecer um pouco das operações portuárias e suas principais características. O cliente se sente mais seguro quando o profissional conhece a dinâmica das operações portuárias e os personagens que atuam no setor. Apenas para exemplificar, já presenciei pessoas confundindo as figuras do 'operador portuário' com o 'trabalhador portuário', como se fossem sinônimos, ou achando que um 'porto organizado' é o mesmo que um 'porto arrumado'", concluiu.

NACIONAL

Cubo Itaú e parceiras lançam hub para a indústria da navegação

Iniciativa tem o objetivo de "tornar as operações portuárias e o transporte aquaviário de carga na América Latina mais eficientes, seguros, sustentáveis e íntegros, através de inovação"

BRUNO MERLIN
redacao@portalbenews.com.br

O Cubo Itaú, em parceria com as empresas Wilson Sons, Porto do Açu e Hidrovias do Brasil, lançou na terça-feira (12) o Cubo Marítima & Port, proporcionando um instrumento de colaboração entre grandes corporações e startups para desenvolver novas soluções para a indústria de navegação. A missão do novo hub é "tornar as operações portuárias e o transporte aquaviário de carga na América Latina mais eficientes, seguros, sustentáveis e íntegros, através de inovação" de um dos maiores ecossistemas da economia nacional.

O lançamento ocorreu durante solenidade na sede do



Bruno Merlin

Cubo Marítima & Port foi lançado durante solenidade na sede do Cubo Itaú, em São Paulo (SP)

Cubo Itaú, em São Paulo (SP).

O CEO da Wilson Sons, Fernando Salek, celebrou a iniciativa e contou que nos últimos três anos em que a empresa participa do ecossistema de inovação já foram apresentados mais de 60 desafios às startups e com "alguns retornos muito interessantes". "Na minha visão a

chave principal para o sucesso não está na tecnologia em si, mas na cultura de inovação", observou.

O trabalho integrado para acelerar a transformação da navegação é o grande trunfo do hub na avaliação do CEO da Hidrovias do Brasil, Fábio Schettino. Ele recordou que a empresa "nasceu de um power-

point" há 12 anos, como uma startup. "Hoje já somos líderes em navegação fluvial. Precisamos pensar fora da caixa para pensar em inovação, e para pensar fora da caixa viemos para o Cubo".

Completando o trio de parceiros do Cubo, o CEO do Porto do Açu, José Firmo, ressaltou o ambiente colabo-

rativo viabilizado pelo ecossistema e disse que o porto-indústria 100% privado localizado na região norte-fluminense vem multiplicando as operações rapidamente e por isso não há saída a não ser ultraeficiente. "Isto nos desafia muito. Temos um porto de R\$20 bilhões já investidos e com mais R\$ 20 bilhões em projetos no portfólio. O único caminho é pensar qual será a indústria do futuro".

Convidado pela organização do evento, o diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária do Ministério da Infraestrutura, Otto Luiz Burler, falou sobre as ações desenvolvidas pela pasta no sentido de fomentar os investimentos em inovação no País. "O objetivo do ministério é estar junto com vocês, ouvir as dores e fazer ajustes de rumo no que for preciso para atender às necessidades de todo o setor".

REGIÃO SUDESTE



Desestatização será um dos assuntos em destaque no Santos Export, afirmam empresários

Presidentes da Fenamar e do Sindisan falaram sobre o evento esperado pelo setor, agendado para 3 e 4 de agosto

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Marcelo Neri, presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), e André Luís Neiva, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), acreditam que a desestatização do Porto de Santos (SP) será um dos temas principais do Fórum Regional Santos Export 2022, agendado para os dias 3 e 4 de agosto, no Sofitel Jequitimar, em Guarujá (SP).

Eles concederam entrevista ao jornalista Zerri Torquato na edição de terça-feira (12) do quadro Brasil Export, que

faz parte do programa ZR News, transmitido pela rádio Santa Cecília FM (107,7 FM, na Baixada Santista) e pelo Portal BE News, sempre às terças-feiras, a partir das 11h.

Neri, que estará presente no evento, afirmou que a Fenamar é a favor da desestatização do complexo portuário santista e acredita que a gestão privada trará melhorias esperadas pelo setor há muitos anos, como novos acessos ao porto e o fim da judicialização da dragagem.

André citou o mesmo posicionamento em relação à desestatização, e disse que é urgente pensar em novas rodovias que conectem o transporte de carga rodoviário ao Porto de Santos.

"Temos o maior Porto da América Latina e dependemos

de uma estrada que foi construída na década de 30. Se acontecer algo grave na Anchieta, o porto para", explicou ele ao defender a necessidade de construção de estradas e o desafogamento da Anchieta, via principal para o escoamento de cargas que chegam ou saem do Porto de Santos por caminho.

Neiva falou ainda sobre a importância da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), que teve seu modelo de desestatização aprovado pelo Tribunal de Contas (TCU) no último dia 6.

"Nós defendemos o desenvolvimento dos de mais modais. É muito importante o investimento nessa ferrovia, que vai acabar com os cruzamentos rodoviários e trazer mais agilidade para as operações", disse.

Santos Export

Representantes da Fenamar e do Sindisan estão presentes no Fórum Regional Santos Export 2022, evento que reunirá em Guarujá as principais lideranças e especialistas do setor de logística e infraestrutura portuária, em debates que discutem as principais questões dos segmentos e possíveis soluções.

A programação ainda está sendo definida pelo Comitê Técnico Orientador, mas as participações do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e do secretário nacional de Portos, Mário Povia estão confirmadas.

A edição de agosto é um oferecimento do Brasil Export, fórum permanente, multissetorial e agregador, que orga-

niza dinâmicas para promoção do diálogo entre os diferentes agentes envolvidos com as operações portuárias, de logística e de infraestrutura.

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

Desde 2005, o Brasil Export promove missões internacionais e já levou profissionais brasileiros a portos da Ásia, da Europa e das Américas. As missões sempre resultaram em avanços positivos para o País, promovendo intercâmbio e ajudando na incorporação das melhores e mais modernas práticas em território nacional.

CENTRO-OESTE
EXPORT

Rodrigo Marques



Uma solução intermodal para o Centro-Oeste

Integração entre meios de transportes e maior capacidade de geração e transmissão de energia para a região foram defendidas por autoridades e empresários

ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

LOGÍSTICA

Intermodalidade surge como solução para baratear escoamento e abastecimento no Centro-Oeste

Para Edeon Vaz Ferreira, ferrovias e cabotagem podem formar uma cadeia logística importante para a região

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Uma cadeia logística entre ferrovias e a navegação de cabotagem pode ser uma solução para baratear custos de abastecimento e escoamento na região Centro-Oeste. Essa é a opinião do diretor-executivo do Movimento Pró Logística, Edeon Vaz Ferreira, exposta durante o Centro-Oeste Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado nos dias 4 e 5 deste mês em Campo Grande (MS).

Segundo Edeon, que também preside o Conselho do Centro-Oeste Export, o Nordeste – especialmente os estados de Pernambuco, Paraíba, Ceará e Rio Grande do Norte – consome algo em torno de 6 milhões de toneladas de milho por ano.

"Esse produto tem que vir de algum lugar. Parte dele vai da Bahia, Piauí e Maranhão, quando tudo dá certo, e o restante chega de caminhão do Centro-Oeste, quando não importado de outros países", disse ele durante o painel "Conexão do agronegócio com a infraestrutura portuária da região Nordeste".

Para o executivo, além das ferrovias, a cabotagem pode ser um elo de abastecimento de

milho. A ideia é que o modal seja utilizado para escoar o cereal saindo da Companhia Docas do Pará, em Santarém, até os portos do Ceará.

Sobre os fertilizantes, a região é uma das maiores consumidoras do País. Na opinião de Edeon Vaz Ferreira, as ferrovias podem ter um relevante papel no abastecimento desse produto. Só o Mato Grosso consome 13 milhões de toneladas. "Ou seja, 1 milhão de toneladas já ajuda. O Mato-piba (região que abrange os estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) também utiliza fertilizantes".

Esses 1 milhão de toneladas a que o executivo se refere viriam da futura usina de urânio e fosfato em Santa Quitéria

(CE). A expectativa é que o local produza um milhão de toneladas de fertilizantes fosfatados e 200 mil toneladas de cálcio por ano.

Docas do Ceará pronta

As falas de Vaz vão ao encontro do que pensa outro debatedor do painel, o diretor comercial da Companhia Docas do Ceará (CDC), Mario Jorge Cavalcanti. Segundo ele, os portos nordestinos podem ser um importante polo de escoamento de grãos produzidos no Centro-Oeste. Também afirmou que o porto possui áreas que podem ser arrendadas e que podem ser usadas para envio de grãos como milho e soja.

Os locais de arrendamento, de acordo com Caval-

canti, podem, por exemplo, ser vizinhos da área que será arrendada pelo consórcio Santa Quitéria – formado pela empresa Galvani junto com a INB (Indústrias Nucleares do Brasil) e responsável pelo empreendimento da usina de urânio e fosfato na região. A empresa irá gerir uma área no Porto de Mucuripe (CE).

"Ainda existem áreas no porto. Estamos arrendando. Poderíamos, por exemplo, pegar áreas vizinhas à Galvani onde podem ser montados armazéns para receber o milho e carregar fertilizantes. O consumo desse produto é muito grande no Ceará", falou Cavalcanti.

Ferrovias

Contudo, o diretor comercial da

O setor portuário é um ambiente de conquistas e realizações, mas também de muitos desafios

Nesse universo competitivo, a ABTP desempenha papel fundamental ao congregar empresas detentoras de mais de 230 terminais portuários, arrendamentos e TUPs. A Associação representa agentes econômicos responsáveis por 14,5% do PIB e 70% da movimentação portuária nacional.

ABTP, atuando na defesa direta dos interesses das instalações portuárias no Brasil.

ABTP

Associação Brasileira dos Terminais Portuários

abtp.org.br

CONHEÇA OS BENEFÍCIOS DE SER UM ASSOCIADO

A Associação Comercial de Santos participa de relevantes entidades vinculadas aos municípios de Santos e região. É estruturada em Câmaras Setoriais, que reúnem empresas e entidades por atividade econômica de maior grandeza. É protagonista nas principais ações voltadas ao desenvolvimento social e econômico da região e do País.

- CURSO DE CLASSIFICAÇÃO E DEGUSTAÇÃO DE CAFÉ
- CERTIFICADO DE ORIGEM OIC, ALADI, COMUM E MERCOSUL
- CONTEÚDOS EM VÍDEO ON DEMAND VOLTADOS AO EMPREENDEDORISMO
- ACS+ ACS Academy
- CURSOS ESPECIAIS PARA O MERCADO DE TRABALHO
- SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE CAFÉ DE SANTOS
- DESCONTOS EM INSTITUIÇÕES DE ENSINO
- CERTIFICADO DIGITAL

Rua XV de Novembro, 137 – Centro Histórico
CEP 11010-151 Santos – SP
Tel. +55 (13) 3212.8200

Siga nas redes sociais www.acs.org.br

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS
desde 1870



CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 8

Rodrigo Marques



Durante o debate, todos os palestrantes defenderam que é preciso maior investimento em ferrovias no país

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”, disse.

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 Denimarco Borges, secretário de Desenvolvimento Econômico Sustentável e Turismo na Prefeitura de Rio Verde (GO).

CDC reafirmou que, para que isso seja possível, é preciso que as ferrovias saiam do papel. “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)”, comentou.

Outro participante do painel, o diretor da Agemar Infraestrutura e Logística, Ma-

noel Ferreira, concordou com Cavalcanti. Segundo ele, a possibilidade de autorizações ferroviárias, em curto espaço de tempo, melhorará a logística de

Multimodalidade com sustentabilidade, inovação e diversidade

Acreditamos no movimento como forma de evolução. Para atender os mercados interno, de exportação e o de importação, nossos contêineres são a opção logística mais limpa, eficiente e competitiva. E é possível mensurar isso por meio da nossa Calculadora de Emissões, uma tecnologia que informa os ganhos para o meio ambiente quando rodovia e ferrovia são combinadas para cobrir longas distâncias. Esse alto nível dos serviços da Brado é um reflexo da diversidade entre seus colaboradores, que integram diferentes áreas e vivências para criar soluções sob medida para os clientes.

brado
www.brado.com.br

f /bradologistica
in /company/bradologistica
@ /bradologistica

O TRANSPORTE MOVE O BRASIL

E A INTEGRAÇÃO MULTIMODAL LEVA O PAÍS PARA FRENTE.

Diferentes meios de transporte desenvolvem um papel muito importante no transporte de pessoas e cargas todos os dias.

E é essa integração a garantia de um movimento em harmonia.

Cadastre-se e receba informações atualizadas sobre o setor que move o Brasil.

#TRANSPORTE MOVE O BRASIL **CNT** | Confederação Nacional do Transporte

OTRANSPORTEMOVEBRASIL.CNT.ORG.BR

ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Integração logística entre países da América Latina será tema de debate

Aladi promete promover um encontro para discutir esse e outros assuntos

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A integração logística entre países latino-americanos será tema de debate, a ser realizado pela Associação Latino-Americana de Integração (Aladi). Envolvido nessa iniciativa, o ministro de carreira do Ministério das Relações Exteriores, João Carlos Parkinson de Castro, falou sobre o assunto durante o Centro-Oeste Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, em Campo Grande (MS).

Segundo o diplomata, o pedido para organizar o encontro partiu do próprio se-

cretário-geral da entidade, Sergio Abreu. Nesse evento, previsto para setembro, países como Brasil, Uruguai, Paraguai, Argentina, Chile, Peru e Colômbia deverão apresentar seus respectivos planos logísticos.

"Estou liderando essa iniciativa, a pedido do secretário geral da Aladi, para estabelecer, no âmbito da associação, um espaço para discussão de temas de infraestrutura e logística. Devo estar organizando para o mês de setembro esse encontro, onde já defini representantes dessas regiões, para que cada um apresente os seus respectivos planos nacionais logísticos", disse.

Parkinson foi um dos debatedores do painel "Alternativas logísticas para o desenvol-



Rodrigo Marques

João Carlos Parkinson de Castro tomou a frente da organização do encontro a pedido do secretário-geral da Aladi

KINCAID
MENDES VIANNA
ADVOGADOS

90 ANOS

- O **desafio** de ontem leva ao **resultado** de hoje.
- O **resultado** de hoje leva ao **desafio** de amanhã.

KINCAID | MENDES VIANNA ADVOGADOS
Comprometidos com os seus desafios.

RIO DE JANEIRO | SÃO PAULO | BRASÍLIA | VITÓRIA

TECNOLOGIA & INOVAÇÃO

Conte com a empresa referência em tecnologia para o mercado logístico.
Conheça nossas soluções.

MODALGR

WWW.MODALGR.COM.BR



CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 10

vimento da região Centro-Oeste". Segundo ele, os planos nacionais, entre eles o próprio Plano Nacional de Logística (PNL) 2035, não preveem as movimentações de cargas de outros países. O objetivo é fazer com que todos os países possam pensar regionalmente, criando logística e infraestrutura integrada para a América do Sul.

"Esses planos nacionais não se falam. O próprio PNL 2035 não contempla o movimento de carga da região. A minha proposta para o secretário geral é de eventualmente pensar na construção de um plano regional de logística somando as iniciativas nacionais. Queremos a possibilidade de ter uma visão logística para América do Sul a partir da Aladi. Esse será o primeiro encontro que evidenciaria interesse regional para esta temática", falou.

Integração logística nacional

O painel contou ainda com a diretora-executiva da Associação Brasileira de Ope-

radores Logísticos (Abol), Marcella Cunha. Ela concordou com o ministro sobre a necessidade de integração entre os planos regionais da América Latina. Contudo, explicou que o desafio de integração começa no próprio território brasileiro, uma vez que é preciso que o PNL 2035 dialogue com todas as unidades da federação.

"Ouço o ministro falar que os planos logísticos latinos americanos não se conversam, mas, às vezes, o nosso PNL 2035 também não é aceito, acatado e conversado entre as demais unidades da federação. Esse é um desafio nacional", comentou.

Ainda segundo Cunha, é preciso que o país busque dar maior notoriedade ao Plano Integrado de Longo Prazo para a Infraestrutura (PILP), um plano que reúne estimativas das necessidades de investimentos nos diversos setores de infraestrutura com o propósito de eliminar carências de oferta de serviços e garantir um crescimento econômico mais acelerado nos próximos 30 anos.

PARA O PRESIDENTE DO CONSELHO INTERNACIONAL DO BRASIL EXPORT, JORGE LIMA, AS OBRAS DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTES DEVEM TER UM OLHAR SUSTENTÁVEL. MAS O PAÍS TEM O SEU DESENVOLVIMENTO IMPEDIDO DEVIDO A EXTREMISMOS TRAZIDOS PELAS LEIS AMBIENTAIS.

"Também existe o PILP publicado no final do ano passado que inclui logística, transporte e outras questões como saneamento básico. Seria interessante que este projeto fosse amplamente divulgado e colocado debaixo do braço por

outros entes da federação e pela iniciativa privada", disse. Hidrovia e meio ambiente

Quem também esteve presente no debate foi o conselheiro nacional do Brasil Export e ex-Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski. Ele defendeu que tanto para a região Centro-Oeste, quanto para todo o Brasil é preciso que seja desenvolvido o modal hidroviário.

Precisamos de política pública para dar segurança e manutenção de nossas hidrovias. "Temos que utilizar mais hidrovias, como vem fazendo o Paraguai e a Argentina. Não é algo caro. Temos o caso do Rio Madeira, que hoje tem contratos de dragagem de cinco em cinco anos. Também precisamos de dragagens de manutenção que não é muita coisa. Também um ou outro derrocamento. Se fizer, funciona", argumentou.

A fala de Tokarski foi de encontro do que disse o vice-presidente de Estratégias e Negócios do Grupo H e Presi-

dente do Conselho Internacional do Brasil Export, Jorge Lima. Ele afirmou que as obras de logística e de transportes devem ter um olhar sustentável. Contudo, o país tem o seu desenvolvimento impedido devido a extremismos trazidos pelas leis ambientais.

"Tenho uma preocupação efetiva em relação às questões ambientais. É possível fazer desenvolvimento sustentável neste País sem ser xiita. A ponto de as questões ambientais impedirem o desenvolvimento brasileiro. O mundo vem criando ferramentas. Logística é um projeto de longo prazo", disse.

O fórum contou ainda com a presença do debatedor Marcelo Saraiva, presidente da Brado Logística. A moderação foi feita por Denimarcio Borges, secretário de Desenvolvimento Econômico Sustentável e Turismo na Prefeitura de Rio Verde (GO). Já a apresentação ficou à cargo do presidente do Conselho do Sudeste Export, Marcelo Sammarco.

GRANEL QUÍMICA

Uma empresa associada ao Grupo Odfjell

Fundado em 1914, o Grupo Odfjell é líder no mercado global de transporte marítimo e armazenagem de produtos químicos e outros líquidos.

A Odfjell opera uma frota global de cerca de 90 navios, incluindo 6 sob gerenciamento da Flumar na América do Sul.

Possuímos uma rede de 12 terminais na América do Sul

Estamos presentes na Argentina, Chile, Peru, e no Brasil possuímos mais de 305 mil metros cúbicos de capacidade instalada. Nossos terminais estão localizados em São Luís (MA), Teresina (PI), Palmas (TO), Santos (SP), Rio Grande (RS) e Ladário (MS).



UMA MARCA DE SUCESSO QUE CRESCE COM OS SEUS CLIENTES.

Grupo Odfjell
+ 55 11 3549 5800
www.odfjellterminals.com.br
www.odfjell.com



Há 10 anos construindo desafios!

ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

INFRAESTRUTURA

Deficit energético restringe desenvolvimento agroindustrial no Centro-Oeste

Insuficiência na geração e na infraestrutura de transmissão de energia elétrica é vista como um grave problema na logística de armazenagem

Rodrigo Marques

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A insuficiência na geração e na transmissão de energia elétrica restringe o desenvolvimento da indústria e da logística de armazenagem de produtos agrícolas, afirmou o presidente do Conselho do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz Ferreira, no Centro-Oeste Export, evento realizado nos dias 4 e 5 deste mês, em Campo Grande (MS).

Durante o painel “Distribuição de energia e a adoção de alternativas renováveis na indústria e no agronegócio”, realizado no segundo dia do encontro, Edeon, que também é diretor-executivo do Movi-



mento Pró Logística, destacou os fatores que impedem o desenvolvimento agroindus-

trial na região Centro-Oeste.

“Não podemos desenvolver a indústria e o armaze-

namento porque não temos energia elétrica para dar cobertura a isso”, afirmou Edeon. “Nós temos problemas na geração e na transmissão de energia elétrica. Temos que ampliar a transmissão com qualidade e aumentar a nossa capacidade de geração”, completou.

O conselheiro ressaltou que produtores precisam recorrer a geradores a diesel no armazenamento de suas produções por falta de infraestrutura no abastecimento de energia elétrica em algumas regiões.

“Nós temos seríssimos problemas no Centro-Oeste quanto ao fornecimento de energia elétrica. É normal encontrar geradores a diesel no interior para secagem da soja, do arroz e do milho. Então, isso nos preocupa muito. Energia elétrica passou a ser um gargalo no desenvolvimento de todo o setor”, afirmou Edeon, complementando que a energia integra qualquer sistema logístico. “A logística acaba sendo atrapalhada por falta de energia elétrica. Fora a quantidade de projetos que são abortados”, ressaltou.

Edeon citou os investimentos realizados em energia eólica e solar no Brasil, mas ressaltou que os sistemas alternativos ainda não atendem à demanda em horários de pico, hoje supridas pelas hidrelétricas.

“Nós temos grandes parques de energia solar no Mato Grosso e de energia eólica no Nordeste, mas nós não temos capacidade para armazenar essa energia. Então, surge um outro problema: temos a geração de energia, mas, no horário de pico, o que manda é a energia produzida pelas hidrelétricas”, salientou.

Para Edeon Vaz Ferreira, é preciso ampliar a transmissão com qualidade e aumentar a capacidade de geração de energia

O executivo questionou a falta de investimentos em infraestrutura para a produção de energia no País. “Cadê o programa do Brasil para ampliar o nosso parque de hidrelétricas? Há quanto tempo não se faz uma hidrelétrica nova? A última foi a do Xingu”, disse ele referindo-se à Usina de Belo Monte (PA), inaugurada em 2016.

Políticas de Estado

Concluindo o seu posicionamento, Edeon Vaz Ferreira afirmou que os investimentos em infraestrutura no Brasil precisam ser encarados como políticas de Estado e não de governo. “Logística, infraestrutura de energia elétrica, de saneamento e de transporte são questões de Estado. Não podem ser tratadas como questões de governo”, afirmou.

Em participação por videoconferência, o presidente-executivo da Associação Pró-Desenvolvimento Industrial do Estado de Goiás (Adial Log), Edwal Portilho, também ressaltou o quanto a falta de infraestrutura energética em Goiás afeta o setor agroindustrial, dizendo que o Estado enfrenta quadro semelhante aos de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

“Nós estamos dentro de um quadro caótico, precaríssimo, principalmente em relação à transmissão e distribuição de energia elétrica. Nós temos demandas reprimidas enormes. Em 2018, a empresa italiana Enel assumiu a concessão de energia elétrica em Goiás. De lá para cá, a empresa tem feito investimentos de R\$ 1 bilhão a R\$ 2 bilhões por ano, mas, mesmo assim, ainda não conseguimos alcançar o nível de distribuição favorável, tanto nas plantas industriais quanto nas áreas rurais”, declarou Portilho.

“A operação da nossa agroindústria poderia agregar mais valor, gerando renda, emprego e arrecadação para os estados, fazendo com o que o ciclo virtuoso circulasse com maior envergadura. Mas temos dificuldades para atrair novos investimentos. Há várias indústrias e produtores com demandas reprimidas”, afirmou o presidente em relação à falta de infraestrutura na distribuição de energia elétrica para atender a cadeia produtiva de Goiás.

INSTITUTO PRATICAGEM DO BRASIL

A realidade das manobras de navios agora em Brasília

O mais moderno centro de simulações a serviço do desenvolvimento dos portos

PRATICAGEM DO BRASIL
Instituto Praticagem do Brasil

praticagemdobrasil.org.br



CNA lançará estudo sobre armazenagem no Brasil

Finalidade é avaliar e sugerir aos produtores rurais os melhores locais para instalação e operação de armazéns

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O déficit de armazenagem de grãos atinge aproximadamente 100 milhões de toneladas por safra no Brasil. A fim de encontrar soluções para o problema, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) contratou um estudo para traçar o perfil da armazenagem no País, que será lançado em três meses. A notícia foi informada durante o Centro-Oeste Export, promovido pelo Brasil Export — Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária.

Segundo a assessora técnica de Logística e Infraestrutu-

“
ESSES INVESTIMENTOS (LINHA DE CRÉDITO DO PCA) PODERÃO GERAR A CONSTRUÇÃO DE PELO MENOS 500 ARMAZÉNS E AUMENTAR A CAPACIDADE DE ARMAZENAGEM DO BRASIL EM 5 MILHÕES DE TONELADAS”

ELISANGELA LOPES
assessora técnica de Logística e Infraestrutura da CNA

ra da CNA, Elisangela Lopes, que participou do painel “Armazenagem de cargas: desafios e soluções”, no dia 5, a finalidade do levantamento é avaliar e sugerir aos produtores rurais os melhores locais para

instalação e operação de armazéns, bem como suas capacidades. “A gente deve lançar esse estudo nos próximos três meses”, adiantou.

Elisangela afirmou que, considerando o período da última década, a taxa de crescimento da produção de grãos é projetada em 9 milhões de toneladas por ano no país. “Isso significa que daqui a 10 anos nós estaremos com mais de 150 milhões de déficit de armazenagem no Brasil”, calculou.

Elisangela falou ainda sobre a linha de crédito destinada ao produtor rural lançada pelo Governo Federal no Plano Safra 2022/23, por meio do Programa para Construção e Ampliação de Armazéns (PCA).



Frame/Centro-Oeste Export

Elisangela Lopes foi uma das debatedoras do painel “Armazenagem de cargas: desafios e soluções” do Centro-Oeste Export

Para este financiamento, serão destinados R\$ 5,13 bilhões, com taxas de juros de 7% ao ano para investimentos relativos à armazenagem com capacidade de até 6 mil toneladas, e de 8,5% ao ano para os

demais investimentos. “Esses investimentos poderão gerar a construção de pelo menos 500 armazéns e aumentar a capacidade de armazenagem do Brasil em 5 milhões de toneladas”, avaliou.

Somos os trilhos de desenvolvimento do Brasil

As ferrovias sob concessão da Rumo formam os corredores mais estratégicos do agronegócio nacional, que segue crescendo mesmo diante de novos desafios globais. Por isso, nossos planos de expansão são executados com um futuro cada vez mais promissor no horizonte, gerando desenvolvimento social e econômico por onde nossos trens passam e passarão. Em Mato Grosso, vamos construir a primeira ferrovia estadual do Brasil. A operação na Ferrovia Norte-Sul (Malha Central) seguirá crescendo em Goiás e Minas Gerais. E já investimos muito em melhorias na recepção ferroviária do Porto de Santos (SP). Com esse cenário pela frente, o mercado pode seguir confiando no modal mais sustentável, seguro e competitivo para movimentar cargas por longa distância.

rumo
Somos o Brasil em movimento

rumolog.com

f /rumologistica
in /company/rumologistica
@rumologistica

SANTOS BRASIL
Referência em operações portuárias e logísticas

Há 24 anos, a Santos Brasil opera o maior e mais eficiente terminal de contêineres da América do Sul, o Tecon Santos, e já investiu mais de R\$ 5 bilhões no país.

Atua nacionalmente com unidades estrategicamente localizadas: três terminais de contêineres - SP, SC e PA, um terminal de veículos - SP, três terminais de granéis líquidos - MA, três terminais de carga geral - SC e SP.

Por meio da Santos Brasil Logística, a Companhia oferece soluções completas do porto ao e-commerce a seus mais de 9.400 clientes.

Listada no Novo Mercado da B3, atua com os mais elevados padrões de governança corporativa e faz parte do índice S&P/B3 ESG, além de ser signatária do Pacto Global da ONU desde 2013. Responsabilidade ambiental e social está entre seus valores.

Network Brazil WE SUPPORT

Certificada
Fev/2022 - Fev/2023
BRASIL

ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

ANÁLISE

ENTREVISTA

LUIZ HENRIQUE MANDETTA

Médico, ex-ministro da Saúde e pré-candidato ao Senado do União Brasil pelo Mato Grosso do Sul



O Brasil precisa de choque de capitalismo, não de choque de autoridade”

Rodrigo Marques



LEOPOLDO FIGUEIREDO
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

A região Centro-Oeste do Brasil, especialmente o estado do Mato Grosso do Sul, vive um momento estratégico, com obras de infraestrutura em desenvolvimento e que vão ampliar seu acesso aos portos do Oceano Atlântico e abrir seu caminho até os portos do Pacífico. A demanda para tais empreendimentos existe e eles se mostram cada vez mais necessários, diante do cenário internacional. A avaliação é do ex-ministro da Saúde e pré-candidato ao Senado do União Brasil pelo Mato Grosso do Sul nessas eleições, Luiz Henrique Mandetta. Para ele, esses investimentos são essenciais para que o Brasil possa atender à demanda mundial de alimentos, que só tende a aumentar, principalmente com a guerra da Rússia na Ucrânia e o desenvolvimento da China e

na Índia. E por isso, reúnem as condições para serem efetivados. Confira na entrevista a seguir.

O Mato Grosso do Sul e também a região Centro-Oeste passa por um momento estratégico em relação a obras de acesso, obras logísticas. Há vários projetos em desenvolvimento que prometem ligar as áreas de produção tanto aos portos do Atlântico como aos do Pacífico, com o Corredor Bioceânico. Esses projetos são viáveis? Eles têm condição de sair?

A gente não pode fazer uma análise pontual sem olhar como foi a história da logística para essa região. Eu tenho 57 anos e eu tenho na minha casa viagens feitas a São Paulo com meu pai, minha mãe, quando eu tinha cinco, quatro anos, quando a ponte sobre o Rio Paraná era inexistente e atravessávamos de balsa. E tem filmes mostrando as estradas de terra de Campo Grande a São Paulo e -

isso eu tô falando de 1970, 1971. Então nós temos um delta de tempo aí que vai de uma logística zero, para uma logística que, com todos os seus percalços, hoje atende de uma maneira insatisfatória - precisamos de mais investimento. Mas temos uma lógica de construção em logística acumulada no tempo. A Ferrovia Noroeste do Brasil, que liga Bauru a Santa Cruz de la Sierra, entrou em Campo Grande em 1914. A ponte férrea sobre o Rio Paraguai é de 1947, a Ponte Carmela Dutra. A ligação ferroviária com São Paulo é de 1912. O complexo de energia Urubupungá-Ilha Solteira é dos anos 80. (A usina) Porto Primavera é do governo Fernando Henrique Cardoso. A ponte rodoviária para Corumbá é do segundo governo Fernando Henrique. Nós tivemos uma duplicação da BR-163, que é a grande artéria continental do Centro-Oeste, a privatização com duplicação, feita no final do governo Dilma, início do governo Temer. Ainda está em

execução. E nós temos agora a iniciativa do Corredor Bioceânico. E do outro lado, para o Atlântico, a relicitação da Malha Oeste e o projeto com os governos do Paraná e Santa Catarina, do ramal de grãos de Maracaju-Porto de Paranaguá. Nós temos ainda duas hidrovias que precisam receber um olhar diferenciado: a Hidrovia Tietê-Paraná, que a gente tem praticamente toda ela na borda de Mato Grosso do Sul, e a Hidrovia do Rio Paraguai, que desce pelo Rio da Prata e faz o canal de navegação pelo Pacífico, saindo tanto de Corumbá quanto de Porto Murtinho. Nós somos o estado mais a oeste do Brasil. Nós seremos o porto mais ao Pacífico. O obstáculo da Cordilheira (dos Andes) é um obstáculo histórico, geográfico, mas que tem a transposição do ferrocarril argentino com ferrocarril chileno. E tudo isso para dizer que as necessidades estão empurrando as oportunidades. A verdade é que o mundo tem fome e essa proteína vegetal e animal aqui ►

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 14

produzida, ela viaja para o planeta. E essa logística está vindo a reboque. A produção chegou antes.

A carga está antes da infraestrutura?

Sim. Nós estamos atrasados. Isso porque a abertura do cerrado brasileiro vem com o Alysso Paulinelli (agrônomo e político brasileiro) nos anos 70.

O sr. considera então que, como já existe a demanda, as obras de infraestrutura têm maior chance de sair pois seu modelo de negócio está mais garantido?

Sim, mas isso é um erro no Brasil, pois quando você abriu o cerrado, você deveria ter antecipado o problema envolvendo o escoamento da carga. Como tudo no Brasil, um lapso de planejamento e execução, com a falência do Estado em ser o provedor dessa logística, isso nos anos 70. Agora, vem a iniciativa privada, que é a grande solução para os gargalos logísticos.

Em relação às obras atualmente em desenvolvimento, o Corredor Bioceânico já tem projetos sendo construídos. Mas quando analisamos as obras voltadas ao Atlântico, temos duas ferrovias lançadas quase que simultaneamente, a relicitação da Malha Oeste e a implantação da Nova Ferroeste. Essa proximidade dos dois empreendimentos

pode ameaçar suas viabilidades? Isso preocupa o sr.?

Olha, o grande custo de um projeto ferroviário está no planejamento, a desapropriação e o impacto ambiental. Na Noroeste do Brasil (Malha Oeste), nessa ferrovia que já está aqui, todos esses trâmites já estão superados. Imagine você fazer uma ferrovia, hoje, para cruzar o Pantanal. É inviável. Mas essa já está consubstanciada. E esse trilho, ele é de 37 toneladas, que é posterior àquele trilho de 28 toneladas que não serve para carga. O problema dela é a bitola, largura de bitola.

Que é de um metro, não?

Sim, que dá um problema de velocidade. Mas para carga, um comboio de 60 km/h, 80km/h, está mais do que suficiente. Porém, ela está abandonada, com dormentes apodrecidos. E o comprimento das barras, de 10 a 14 metros, fica com muita junção. E tem de fazer o processo de soldagem em alto-forno. Agora, em termos de custo, esta malha que nós temos aqui, para você modernizar, é infinitamente superior. E nós temos um ramal dessa ferrovia para Porto Murtinho. O Paraguai, ao fazer a rodovia, já deixou um corredor para a ferrovia. E o ferrocarril argentino está exatamente no final da rodovia paraguaia. Ou seja, com 400 km dentro do Paraguai, você interliga o Pacífico ao Porto de Santos.



NÓS SOMOS O ESTADO MAIS A OESTE DO BRASIL. NÓS SEREMOS O PORTO MAIS AO PACÍFICO”

“AS NECESSIDADES ESTÃO EMPURRANDO AS OPORTUNIDADES. A VERDADE É QUE O MUNDO TEM FOME E ESSA PROTEÍNA VEGETAL E ANIMAL AQUI PRODUZIDA, ELA VIAJA PARA O PLANETA. E ESSA LOGÍSTICA ESTÁ VINDO A REBOQUE. A PRODUÇÃO CHEGOU ANTES



Então, para o sr. o projeto de relicitação da Malha Oeste tem viabilidade?

Sim, mas os interessados nessa ferrovia têm que ter interesse, também, em todo o potencial dela. Muitas vezes, o dono da ferrovia é o dono do porto, do terminal no Atlântico. E ele não tem interesse, eventualmente, de partir com essa carga para o Pacífico. Mas esse é um potencial inegável. O tempo de navio de uma carga no Atlântico, para chegar à China, são 12 dias a mais de navegação. Se a saída para o Pacífico se consolidar, aqui pode ser o grande porto seco para o Pacífico do Brasil. Então esse apelo tem chamado a atenção. E não só de empresários brasileiros, mas do mundo, de empresários chineses que tem vindo aqui, empresários canadenses que já estiveram aqui. Estão todos prospectando investimento em logística. A entrada da JBS em minério no complexo de Orucum-Corumbá é outro ponto de grande interesse, pois gera uma diversificação muito interessante. O complexo de papel e celulose dentro do bolsão de Mato Grosso do Sul, com a Suzano, investimento de R\$ 20 bilhões, aqui a 80 quilômetros de Campo Grande, é outro fator.

Isso tudo, agora, está chamando os exportadores e importadores brasileiros a dedicar uma atenção maior a alguns problemas de fundamento, inclusive logística. Mas Mato Grosso do Sul ainda é o

ENTREVISTA

único estado que tem uma ferrovia de Leste a Oeste. E isso é um ativo absurdo. Você faz uma espinha de peixe no estado, você tá resolvido.

O sr. descreve um cenário altamente positivo para a infraestrutura logística do estado. Mas o sr. vê algum risco? Quais são eles?

Na Bioceânica, o maior risco vai ser o tratamento alfandegário, porque o Mercosul - eu fui deputado por oito anos e, por mais que a gente tenha discutido as questões alfandegárias, nós não conseguimos fazer uma homogeneização dos ritos alfandegários. São ainda muito primários. Depois nós temos um problema de legislação sanitária, que cada país trata de uma maneira. E não temos ainda um tratado de trânsito de frutas, mercadorias, animais vivos e proteína animal embalada, que precisa ser construído, sob pena de a gente ter toda a logística e não ter a legislação para viabilizar a operação pelo Mercosul. Hoje, com essa quantidade de cargas, com esse trânsito, essa ferrovia é um ativo absurdo. Nós temos o gasoduto Brasil-Bolívia, que cruza o Mato Grosso do Sul até São Paulo e essa energia, ela passa por aqui. E basicamente eles cobram só ICMS. Então precisa também se apropriar do GLP e levar a iniciativa privada a negociar uma fonte de energia para a indústria pesada,

Voltando à pergunta, então os riscos envolvendo o



Corredor Bioceânico são o alfandegário e o sanitário?
Exatamente.

E as ferrovias?

As ferrovias correm os riscos dos projetos e de processos de embargos, por essas questões ambientais.

Mas esse risco é mais forte na Malha Oeste, que já está implantada e será relicitada, ou na Ferroeste?

O grande gargalo das ferrovias foi superado quando votamos o Marco Legal das Ferrovias e a obrigatoriedade da portabilidade de trânsito, porque ali, quem era detentor de trecho travava o outro. Então a partir do momento em que você é obrigado a liberar, eu acho que o futuro é uma grande integração da malha ferroviária. Uma lógica única com gestões individuais. Então com uma que é de Leste-Oeste e a outra que é de Norte-Sul, não haverá outro destino a não ser elas se “beijarem”. Uma vai potencializar a outra. Quem tiver o olhar atento poderá ver, de repente, o grão descendo pela Norte-Sul e virar à direita, para sair no Pacífico.

Diante dos riscos que o sr. citou, o que o poder público pode fazer para reduzi-los ou até eliminá-los?

Primeiro, não atrapalhar. Autoridade quando acha que é autoridade atrapalha que é uma coisa. Acho que é deixar um marco legal com regras claras e estimular a concorrência. O Brasil precisa de choque de capitalismo, não de choque de autoridade.

Mas quando o sr. defende uma maior integração alfandegária e sanitária entre os países do Mercosul ou da América Latina, essa é uma tarefa para o poder público, para o Itamaraty.

Sim, nisso a gente tem um know-how muito grande. Isso vai da decisão política de construir marcos regulatórios. Técnicos para fazê-los temos aos borbotões. E necessidade de fazê-los, todos os países têm. O acordo Mercosul-Comunidade Europeia está em cima da mesa. Ele só não foi

consolidado por questões de políticas internacionais. Mas é questão de tempo para acontecer, pois a Europa precisa, ela quer botar os bens industrializados dela aqui. E a gente quer ter acesso ao mercado consumidor deles, que é diferenciado. Então ela vai acontecer porque sempre quem vem na frente é o mercado. A reboque do mercado, vai todo mundo construindo. Eu vejo que essas obras todas de logística, elas precisam de estadistas, de liderança nas Américas, de bons interlocutores mundiais. Essa guerra da Rússia contra a Ucrânia é uma guerra de um país que produz alimentos e de um país que produz petróleo. Então ela vai mexer no preço da comida e no preço da energia. E ao mexer nesses dois pilares, o mundo vai passar mais fome. Essa guerra deve aumentar a quantidade de pessoas em risco de fome em mais ou menos um bilhão de pessoas. Dos atuais um bilhão e 800 milhões, a gente deve ir para dois bilhões e meio. E o Brasil é o único país capaz de responder com três safras.

Uma posição que fortalece seu papel internacional.

Sim. E essa mesa agrícola do Planalto Central, que é a do Centro-Oeste, nós não temos ainda explorados nem 10%. Estamos em 9%. Se acham que o Mato Grosso do Sul, o Mato Grosso, que o Centro-Oeste brasileiro produz muito, nós estamos produzindo 9% da capacidade instalada da mesa. Nós temos dez vezes mais capacidade de produção. Que o mercado venha, que a logística venha, pois vai ter mercado. O mundo precisa, o mundo vai ter fome. A China liberou mais de um filho por habitante - vai ter um outro baby boom na China. A Índia vai ser o próximo grande player e vai precisar de proteína. Nós sabemos fazer comida. Se eu fosse dividir o mundo, a China seria a fábrica, a Europa seria o museu, a África seria a aventura, os Estados Unidos, um shopping, e nós, a fazenda. Então, meu caro, a fazenda tem que se preparar para abastecer o planeta.

O sr. falou sobre a necessidade de integração

da América Latina e que o subcontinente precisava de lideranças, de estadistas. Analisando o mapa geopolítico latino-americano, é possível uma maior integração?

Quando eu digo estadistas, é lógico que a gente espera que sejam os chefes de estado, os presidentes. Mas os presidentes passam, os líderes dos grandes empreendimentos, o empresariado brasileiro, a logística brasileira tem de ter uma liderança para dialogar com a logística argentina, com a logística do Paraguai. E os governantes, eles também se submetem às demandas e às evidências das suas necessidades. Às vezes a gente tá pensando numa figura de um salvador da pátria. Mas não é. O salvador da pátria somos nós. Nós temos de saber o que queremos, se queremos sair para o Pacífico, se queremos ter uma rota bioceânica como os Estados Unidos, que têm duas costas, que foi a grande vantagem comercial dos Estados Unidos. Nós vamos continuar olhando só para África e Europa, que são mercados menores, ou vamos olhar para outro? Se vamos, qual o ganho desses países que têm portos no Pacífico? Fazendo uma coisa bem feita, a iniciativa privada toma conta disso daí. Ela que se organize em grandes consórcios internacionais, faça a regulamentação e os estados se submetem. É lógico que seria muito bem-vindo você ter nesses países grandes líderes, mas seria esperar demais um alinhamento de astros para que todos tivessem eleições maravilhosas com pessoas maravilhosas, com o olhar latino-americano. Mas não é assim que a banda toca. Então que venha, como sempre veio primeiro, o mercado, a produção. E a reboque, que venham os grandes empresários da infraestrutura. E pode ter certeza de que nunca vai faltar um político para ir no dia cortar a faixa e fazer um discurso bem bonito e falar que ele é o pai da criança. Deixe os políticos serem os pais da criança. Nós queremos ser o pai da alimentação e da logística para o mundo.



É LÓGICO QUE SERIA MUITO BEM-VINDO VOCÊ TER NESSES PAÍSES GRANDES LÍDERES, MAS SERIA ESPERAR DEMAIS UM ALINHAMENTO DE ASTROS PARA QUE TODOS TIVESSEM ELEIÇÕES MARAVILHOSAS COM PESSOAS MARAVILHOSAS, COM O OLHAR LATINO-AMERICANO”



NA BIOCEÂNICA, O MAIOR RISCO VAI SER O TRATAMENTO ALFANDEGÁRIO. (...) EU FUI DEPUTADO POR OITO ANOS E, POR MAIS QUE A GENTE TENHA DISCUTIDO AS QUESTÕES ALFANDEGÁRIAS, NÓS NÃO CONSEGUIMOS FAZER UMA HOMOGENEIZAÇÃO DOS RITOS ALFANDEGÁRIOS. SÃO AINDA MUITO PRIMÁRIOS. DEPOIS NÓS TEMOS UM PROBLEMA DE LEGISLAÇÃO SANITÁRIA”