

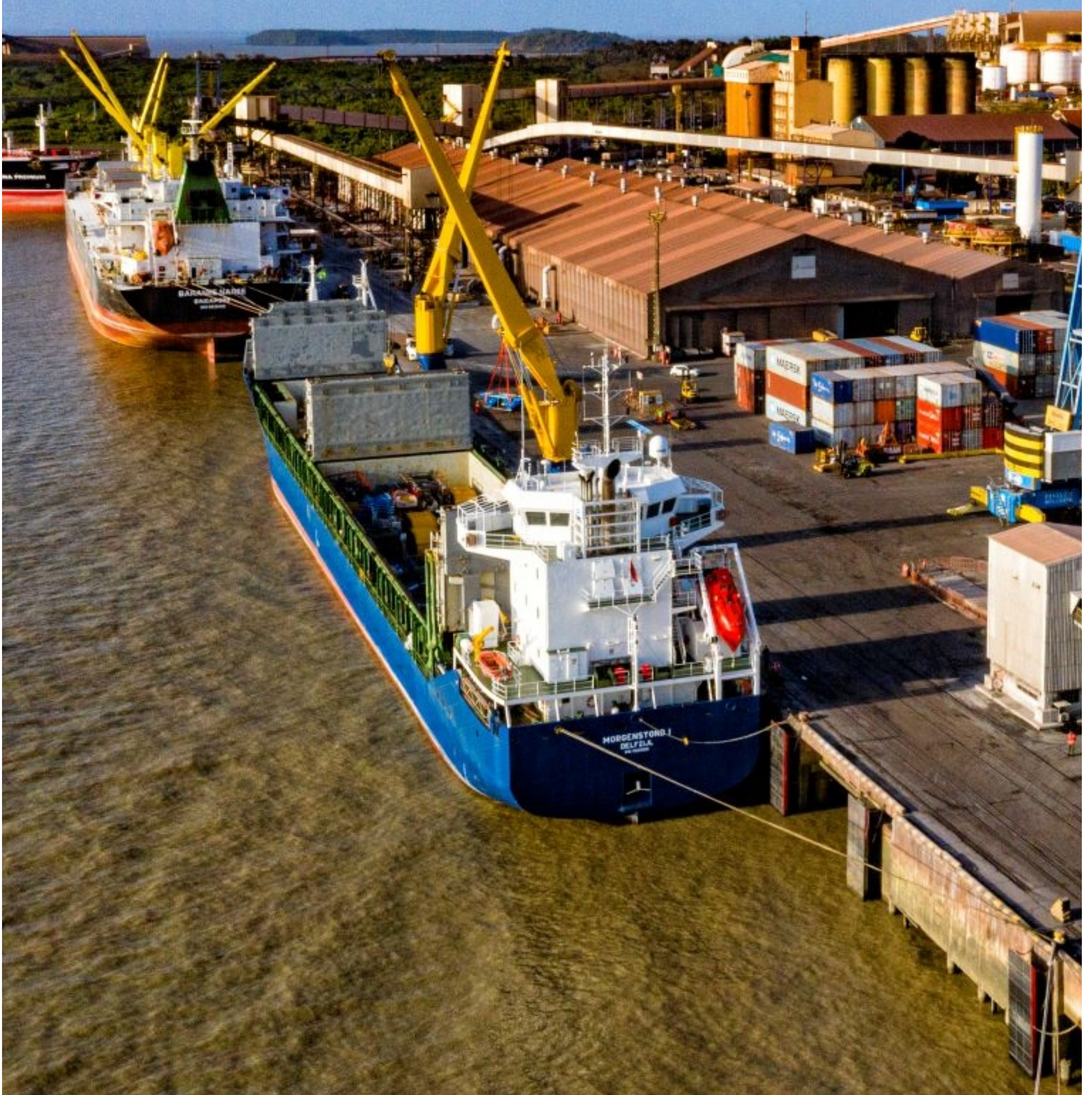
RECIFE Com novo calado, porto tem alta de 90% na movimentação de cargas ▶ **p5**

PORTO DE SANTOS CLI adquire controle de terminais da Rumo Logística ▶ **p7**

PORTUGAL Consórcio quer produzir e exportar hidrogênio verde de Sines ▶ **p8**

Um negócio da China para o Porto de Itaqui

Complexo portuário do Maranhão é visto pelo país asiático como um ponto estratégico para a expansão da Nova Rota da Seda ▶ **p4**



EDITORIAL

Itaqui e a Nova Rota da Seda

A política de expansão comercial da China tem crescido nos últimos anos e atingido diferentes países, principalmente africanos e sul-americanos. Denominada Belt and Road Initiative (BRI ou, em tradução livre do inglês, Iniciativa Cinturão e Estrada), também conhecida como Nova Rota da Seda, a estratégia visa identificar parceiros estratégicos ao redor do globo, estabelecer rotas até suas zonas de produção e, se necessário, garantir os investimentos necessários para que seus produtos tenham condições de ser escoados. Para isso, não descarta a realização de investimentos na infraestrutura de transportes desses locais, como em ferrovias e portos.

O objetivo é relativamente simples. O projeto aponta os produtos necessários para a sociedade chinesa, de alimentos a insumos para seu desenvolvimento industrial e tecnológico. E busca garantir as condições para que esses artigos sejam escoados até o país.

Nesse cenário, o Porto de Itaqui, no Maranhão, foi considerado como um ponto estratégico para a expansão da Nova Rota da Seda. Seu potencial foi destacado pelo professor Paul Lee, da Universidade de Zhejiang, durante simpósio em São Luís (MA) na semana passada, como mostra reportagem publicada nesta edição do Jornal BE News. Entre as características do complexo marítimo citadas, estão a profundidade de seu acesso aquaviário, 22,3 metros, e suas conexões rodoviárias e ferroviárias.

A integração da infraestrutura e da logística de comércio exterior brasileira com a política comercial chinesa é interessante para ambas as nações. A China é parceiro estratégico e mantém bom relacionamento com o Brasil. Mas deve ser acompanhada com atenção pelas autoridades. A princípio, o interesse de Pequim de garantir o escoamento de commodities pode levar ao financiamento de obras necessárias para o desenvolvimento do corredor comercial de Itaqui, garantindo, por exemplo, o barateamento de seus custos, o que é positivo para os dois parceiros. Mas é importante monitorar os termos dessas parcerias, de modo a garantir que os compromissos assumidos estejam dentro do escopo dos planos de crescimento brasileiros.

Em qualquer país, o setor de infraestrutura é área estratégica e assim deve ser tratado, tendo a supervisão das autoridades pertinentes. Ao mesmo tempo, parcerias internacionais são usuais e sempre bem-vindas, especialmente na atual fase de desenvolvimento do Brasil, em que a oferta de recursos pode alavancar empreendimentos essenciais. Ambos os interesses podem coexistir e serem atendidos. Para isso, basta atenção e clareza nos verdadeiros objetivos a serem alcançados, que, no caso do lado brasileiro, é o crescimento de sua economia e a proteção de seus interesses a longo prazo.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Divulgação



▲ CAPA

4 China mira o Porto de Itaqui (MA) para expansão da Nova Rota da Seda

HUB

3 Mercado financeiro aprova negociação entre Rumo e CLI

NACIONAL

3 CNI afirma que Minfra já empenhou mais de 80% do seu orçamento

REGIÃO NORDESTE

5 Com novo calado, Porto do Recife registra alta de 90% na movimentação de cargas

REGIÃO SUDESTE

6 Corte no ICMS impulsiona competitividade do etanol, diz Siamig

7 CLI adquire controle de terminais de grãos e açúcar da Rumo no Porto de Santos

REGIÃO SUL

8 Porto de Itajaí (SC) movimenta 8,3 milhões de toneladas de carga no 1º semestre

PORTUGAL

8 Consórcio europeu quer produzir e exportar hidrogênio verde de Sines



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

Rumo 1

O anúncio da Rumo (Grupo Cosan) de que venderá 80% de seu controle acionário em seus terminais de granéis agrícolas no Porto de Santos - o T16 e o T19 - para a operadora Corredor Logística e Infraestrutura (CLI), foi bem recebido pelo mercado financeiro. Em relatório divulgado no último domingo para seus clientes, a o escritório de investimentos XP considerou a negociação como “positiva”, destacando que “o movimento está em linha com a estratégia da empresa (e do grupo Cosan) de preservar o caixa e focar nas operações essenciais em meio ao atual ambiente de inflação alta e juros elevados”.

Rumo 2

O relatório da XP também aponta que a Rumo continuará participando da governança das instalações, pois permanecerá com 20% do controle acionário.

Rumo 3

Os terminais T16 e T19, localizados na região de Outeirinhos, na Margem Direita do Porto de Santos, têm capacidade para movimentar 15 milhões de toneladas de granéis (açúcar e grãos) por ano. E o atual contrato de concessão ainda prevê um compromisso de investimento de R\$ 600 milhões para ampliar essa capacidade em 20% (para 18 milhões de toneladas por ano) até 2035. Segundo analistas da XP, as duas unidades têm um potencial de receita de R\$ 450 milhões, com um potencial de Ebitda de R\$ 150 milhões (30%). Para este ano, é prevista uma operação de 12,5 milhões de toneladas, o que deve gerar uma receita líquida de cerca de R\$ 360 milhões e um Ebitda de R\$ 125 milhões (34,72%).

Contratações

A Amazon contratou 6 mil funcionários no Brasil, de modo temporário, para trabalhar na logística do Prime Day, seu evento de descontos realizado na terça e na quarta-feira da semana passada. As admissões terão a duração de um mês. Eles vão atuar nos 12 centros de distribuição e nas cinco estações de entrega da companhia.

CNI afirma que Minfra já empenhou mais de 80% do seu orçamento

Segundo estudo realizado pela entidade, dos R\$ 6,8 bilhões autorizados para investimentos, R\$ 5,5 bilhões já foram utilizados



Divulgação

Mais de 85% dos recursos autorizados para investimentos do Ministério da Infraestrutura foram destinados ao setor rodoviário

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O Ministério da Infraestrutura (Minfra) já empenhou 82% do seu orçamento. Os dados, que mostram os gastos da pasta de janeiro a maio deste ano, foram publicados pelo Relatório Infraestrutura de junho da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

O documento se baseou em dados do Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (Siafi), principal instrumento utilizado para registro, acompanhamento e controle da execução orçamentária, financeira e patrimonial da União.

O levantamento mostra que do montante de R\$ 6,8 bilhões autorizados para os investimentos do Minfra em 2022, foram empenhados, até maio, cerca de R\$ 5,5 bilhões (82% da dotação autorizada) e liquidados R\$ 785 milhões.

Até maio deste ano, foram pagos do orçamento cerca de R\$ 771 milhões. Já o pagamento total, incluindo os restos a pagar no período, somaram R\$2,5 bilhões. Cerca de 86,7%

(R\$ 5,9 bilhões) dos recursos autorizados para investimentos foram destinados ao setor rodoviário. O restante foi dividido entre os setores ferroviário (R\$ 425 milhões), aeroportuário (R\$ 151 milhões), hidroviário (R\$ 118 milhões) e outros (R\$ 205 milhões).

Portos Selecionados e TUPs

O relatório traz ainda a movimentação total de cargas em março de Portos Selecionados e Terminais de Uso Privativo (TUPs). O total de cargas movimentadas foi de 96 milhões de toneladas, volume 10% inferior ao do mesmo mês de 2021.

Os TUPs representaram 62% da movimentação total de cargas nos portos e terminais em março. A movimentação total nos TUPs foi de 59 milhões de toneladas, volume 11% inferior ao observado no mesmo mês de 2021.

Os portos públicos movimentaram 37 milhões de toneladas, volume 8% inferior ao registrado no mesmo mês do ano anterior. A quantidade de contêineres movimentados em todos os portos organizados e terminais privados do País, em março de 2022, foi de 994 mil TEU (sigla de Twenty foot Equivalent Unit, unidade de medida que equivale a um

contêiner de 20 pés), volume 9% inferior ao mesmo mês do ano anterior.

Cabotagem e longo curso

A navegação de longo curso representou 68% da movimentação total de cargas em março deste ano, seguida pela navegação de cabotagem (24%), de interior (7%) e de apoio marítimo e portuário (menos de 1%).

Na navegação de cabotagem, foram movimentadas 23 milhões de toneladas, valor 6% inferior ao observado em março de 2021. Os portos privados corresponderam por 76% das cargas movimentadas, totalizando 18 milhões de toneladas em março.

Os portos públicos movimentaram 6 milhões de toneladas, 24% da movimentação total. As principais cargas movimentadas, em toneladas, foram os granéis líquidos e gasosos (15,4 milhões), seguidos pelos granéis sólidos (3,8 milhões), pelas cargas contêinerizadas (3,3 milhões) e pela carga geral (0,9 milhão).

Ferrovias e rodovias

A movimentação de mercadorias nas ferrovias em março deste ano foi de 38 milhões de toneladas úteis, valor 3% inferior ao observado no mesmo

mês de 2021. A movimentação de farelo de soja foi a que apresentou maior crescimento (45%). O minério de ferro correspondeu a 69% do total movimentado em março.

Já a movimentação em rodovias federais e estaduais pedagiadas foi de 137 milhões de veículos, valor 17% superior ao verificado no mesmo mês do ano anterior. Os veículos leves representaram 69% da movimentação total, seguido pelos veículos pesados (27%) e motos (2%). O tráfego isento em rodovias pedagiadas somou 4 milhões de veículos, o que representa 3% do total.

Queda nos investimentos

Outro estudo publicado pela CNI aponta que os investimentos do Brasil em infraestrutura têm registrado queda nos últimos anos. O País investiu 1,57% do PIB em infraestrutura em 2021, o menor percentual dos 11 anos da série histórica.

Para elevar a qualidade da infraestrutura brasileira, são necessários investimentos anuais na ordem de R\$ 344 bilhões, mas hoje o Brasil investe apenas R\$ 135 bilhões. Segundo a CNI, esses valores representam 4% do PIB e seria crucial para eliminar gargalos na prestação dos serviços até 2046.

REGIÃO NORDESTE

China mira o Porto de Itaqui (MA) para expansão da Nova Rota da Seda

Complexo portuário é visto como um ponto estratégico para o projeto do governo chinês

Divulgação



O Porto de Itaqui, no Maranhão, já é um dos principais exportadores de grãos e minérios de ferro para a China

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Itaqui (MA) foi apontado como um dos pontos estratégicos para a expansão da Nova Rota da Seda da China. O projeto, também conhecido como Belt and Road Initiative (BRI), é um plano de desenvolvimento adotado pelo governo chinês que visa reviver antigas rotas de comércio por meio de investimentos na infraestrutura de portos, ferrovias, rodovias e aeroportos de países parceiros.

O complexo portuário foi citado pelo professor Paul Lee, da Universidade de Zhejiang, durante a sua apresentação no simpósio "As Potencialidades do Maranhão na Nova Rota da Seda da China: oportunidades de negócio e de desenvolvimento para o Brasil", realizado entre os dias 11 e 13 de julho, em São Luís (MA).

Paul Lee é um dos idealizadores de um estudo que lista os pontos estratégicos para a expansão da nova rota, entre

eles a capital maranhense, devido a conexões rodoviárias, ferroviárias e condições portuárias que permitem receber navios de maiores calados.

A ligação feita pela Ferrovia Norte-Sul, eixo principal do transporte de cargas do Brasil, interligando malhas ferroviárias das cinco regiões do País, é um exemplo.

Ao lado do secretário de Desenvolvimento Econômico do Maranhão, José Reinaldo Tavares, Lee explicou que como um grande parceiro comercial do Brasil, a China busca incrementar ainda mais a exportação de diversas commodities e que um dos diferenciais e potencialidades do Estado está justamente em sua posição logística estratégica e também nas particularidades do Porto de Itaqui.

"Por conta da profundidade (22,3m), o Porto de Itaqui permite acomodar grandes navios e embarcações, como os que transportam minério de ferro e grãos. Além disso, o projeto poderá tornar os custos de transportes entre os dois países ainda mais competitivos", avalia Lee.

Ele apresentou estudos de caso e deu um panorama geral sobre o funcionamento do financiamento e dos negócios da

“
POR CONTA DA PROFUNDIDADE (22,3M), O PORTO DE ITAQUI PERMITE ACOMODAR GRANDES NAVIOS E EMBARCAÇÕES, COMO OS QUE TRANSPORTAM MINÉRIO DE FERRO E GRÃOS. ALÉM DISSO, O PROJETO PODERÁ TORNAR OS CUSTOS DE TRANSPORTES ENTRE OS DOIS PAÍSES AINDA MAIS COMPETITIVOS”

PAUL LEE
professor da Universidade de Zhejiang

China relacionados ao projeto BRI, além de ressaltar a importância das seguranças alimentar, energética e ambiental.

O estudioso também falou sobre como é possível fazer um modelo de precificação integrada entre os setores de portos e ferrovias para tornar a exportação brasileira mais competitiva.

"A rota da seda é composta basicamente por dois componentes: a linha terrestre e as linhas marítimas. No meu estudo propus uma nova rota da seda marítima entre Austrália, Nova Zelândia, África do Sul e América do Sul", explica.

Segundo Lee, a BRI também tem foco no desenvolvimento das questões terrestres. "O Brasil, por exemplo, possui portos secos, por conta do tamanho do País. Os portos secos, conectados por ferrovias, estão em inúmeros exemplos no projeto BRI", citou.

O Porto de Itaqui já é um dos principais exportadores de grãos e minérios de ferro para a China e o objetivo, de acordo com Ted Lago, presidente do Porto de Itaqui, é dar um segundo passo, ao inserir a América do Sul no conceito da Rota da Seda, uma rota milenar e recentemente reativada pela China na geopolítica interna-

cional.

"Nosso propósito é planejar a inserção do Porto de Itaqui na cadeia produtiva chinesa, não só na exportação das commodities, mas também no processo produtivo. Queremos atrair indústrias para cá e buscar mais investimentos em infraestrutura para diminuir os custos em logística", observa Lago.

O presidente do complexo esclarece, ainda, que o Porto de Itaqui já está inserido na cadeia logística da China, por movimentar cargas de sete estados da região Centro-Oeste.

"Esse é um mercado de mais de 50 milhões de pessoas. Estamos oferecendo nossa infraestrutura para que as indústrias chinesas também possam ser implantadas no Maranhão, agregar valor, gerar empregos, e também no sentido contrário, de que a matéria-prima nacional possa ser exportada para a China", complementa.

Lee destacou a importância de temas como coordenação, inovação e economia verde para o projeto BRI. "Na China, todas as empresas participantes e as universidades precisam mostrar para o governo central projetos relacionados ao BRI e à economia verde".

REGIÃO NORDESTE

Com novo calado, Porto do Recife registra crescimento de 90% na movimentação de cargas

Dragagem possibilitou o recebimento de navios mais carregados e, conseqüentemente, a ampliação da movimentação de cargas

Divulgação



No mês passado, 31 navios passaram pelo Porto do Recife e movimentaram mais de 109 mil toneladas de produtos

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

plia a sua movimentação de cargas.

No mês passado, 31 navios passaram pela capital pernambucana e movimentaram mais de 109 mil toneladas de produtos. No mesmo período do ano passado, o ancoradouro havia movimentado pouco mais de 57 mil toneladas.

O trigo foi uma das cargas que obtiveram aumento após a oferta de um calado melhor.

"Esse crescimento do grão em 50,8% no mês de junho foi um reflexo do uso das nossas novas profundidades. Os importadores do grão têm trazido navios cada vez mais cheios, aumentando a movimentação por navio e impulsionando o fluxo de cargas no terminal recifense", explicou José Divard de Oliveira, diretor Comercial e de Operações do complexo.

Entre os outros produtos que puxaram o crescimento de junho estão os fertilizantes, a barrilha e o malte de cevada. Os adubos apresentaram o maior crescimento, com 630,4%, e movimentaram 29.285 toneladas.

"Esse crescimento dos fertilizantes fora de época está

**A OBRA DE
DRAGAGEM DO
PORTO DO RECIFE
FOI CONCLUÍDA
EM MARÇO DESTA
ANO, APÓS QUASE
20 ANOS DA ÚLTIMA
VEZ QUE O SERVIÇO
FOI REALIZADO**

associado ao cenário mundial, à guerra e à dificuldade de fornecimento do produto. Como o importador não pode deixar de atender seus clientes, eles têm movimentado uma maior quantidade de fertilizantes para garantir estoque", afirma José Lindoso, presidente do Porto do Recife.

O malte de cevada e a barrilha tiveram um incremento principalmente pelo aumento da demanda dos produtos. A Ambev, indústria cervejeira, tem investido no ancoradouro recifense como principal centro de distribuição da cevada para o Nordeste e, por isso, a carga fechou junho com um crescimento de 80,9%, movimentando 19.904 toneladas.

Já a barrilha atende a demanda das indústrias saponáceas e vidreiras do Estado, que incrementaram a demanda no mês de junho, importando 24.797 toneladas pela capital pernambucana, impulsionando em 59,9% a movimentação do produto no ancoradouro.

DRAGAGEM

A obra de dragagem do Porto do Recife foi concluída em

março deste ano, após quase 20 anos da última vez que o serviço foi realizado.

Ela começou no fim de janeiro, quando o navio Lelystad, da empresa holandesa Van Oord, chegou ao porto e foi realizada em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e o Governo de Pernambuco, com investimento de R\$27,9 milhões.

No total, foi dragado um volume de aproximadamente 1 milhão de metros cúbicos.

Novo presidente

Nesta quarta-feira (20), o Porto do Recife terá um novo presidente. Na ocasião, o atual gestor José Lindoso passará o cargo para o advogado e mestre em Ciências Jurídicas e Sociais, Tito Lívio Moraes, de 33 anos.

Dentro do serviço público, Tito já atuou na assessoria da Presidência e na Superintendência Parlamentar, ambos da Assembleia Legislativa de Pernambuco (Alepe), é controlador interno concursado do município de Macaparana (PE) e foi também secretário interino em algumas pastas do município de Timbaúba(PE).

O Porto do Recife (PE) registrou crescimento de 90,24% na movimentação de cargas do mês passado, o melhor junho dos últimos três anos, graças ao novo calado, segundo a Autoridade Portuária.

A aprovação da batimetria final da obra de dragagem pelo Centro Hidrográfico da Marinha (CHM), veio na última quinta-feira (14). O relatório final apontou que os berços 00 e 01 chegaram à profundidade de 10 metros; o trecho entre os berços 02 e 06, atingiram 11 metros; e a profundidade entre os berços 07 e 09 alcançou oito metros.

Na maré alta, os trechos mencionados poderão chegar às profundidades máximas de 12,60 m, 13,60 m e 10,6 m respectivamente. Com isso, o ancoradouro passa a receber navios mais carregados e am-

REGIÃO SUDESTE

Corte no ICMS impulsiona competitividade do etanol, diz Siamig

A alíquota do imposto sobre o combustível é reduzida de 16% para 9,29% em Minas Gerais



Divulgação

Entre os biocombustíveis, a maior produção será de etanol hidratado, 1,7 bilhão de litros, o que representa uma alta de 10% sobre a safra passada, de acordo com a Siamig

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), anunciou na segunda-feira (18) a redução da alíquota do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) de 16% para 9,29% sobre o etanol hidratado. A medida, segundo a Associação das Indústrias Sucroenergéticas de Minas Gerais (Siamig), levará à redução de preços do combustível nas bombas e no aumento da competitividade em relação à gasolina no estado.

“A redução da alíquota de 16% para 9,29% representa a volta da competitividade do etanol hidratado frente à gasolina”, afirmou o presidente da Siamig, Mário Campos.

Campos estima que a redução na carga tributária, de imediato, “seja da ordem de R\$0,33 por litro, e com a atualização do preço de pauta (PMPF), essa redução possa ser ainda maior”.

O presidente da Siamig explicou qual será o efeito imediato do corte no tributo. “Em função de todas as mu-

A PRODUÇÃO DE CANA-DE-AÇÚCAR EM MINAS GERAIS, NA SAFRA 2022/23, SERÁ DE APROXIMADAMENTE 68 MILHÕES DE TONELADAS. PARA O AÇÚCAR, ESPERA-SE UMA PRODUÇÃO DE 4,35 MILHÕES DE TONELADAS, O QUE REPRESENTA 5% DE CRESCIMENTO. JÁ PARA O ETANOL, NO MESMO PERÍODO, A PRODUÇÃO TOTAL SERÁ DE 2,95 BILHÕES DE LITROS, UM AUMENTO DE 5%

danças tributárias que nós tivemos nos últimos 20 dias, não só em Minas Gerais, mas em todo o Brasil, a gasolina tinha ganhado uma competitividade sobre o etanol hidratado muito forte. Antes das mudanças, estávamos com a relação de preços etanol/gasolina, aqui no Estado, em torno de 65%, com forte crescimento nas vendas de etanol hidratado. Depois das mu-

danças, o consumidor migrou para gasolina e, dessa forma, parou ou reduziu o consumo de etanol. Agora, com essa redução da alíquota, a carga tributária do ICMS no etanol vai ficar menor e a gente terá preços menores do produto nas bombas. Teremos gasolina e etanol mais baratos e, com isso, ganha o consumidor e o setor de transportes”, ressaltou.

O setor sucroenergético em MG

A produção de cana-de-açúcar em Minas Gerais, na safra 2022/23, será de aproximadamente 68 milhões de toneladas. Para o açúcar, espera-se uma produção de 4,35 milhões de toneladas, o que representa 5% de crescimento. Já para o etanol, no mesmo período, a produção total será de 2,95 bilhões de litros, um aumento de 5%. Entre os biocombustíveis, a maior produção será do etanol hidratado, 1,7 bilhão de litros, o que representa uma alta de 10% sobre a safra passada, de acordo com a SIAMIG.

“Esse crescimento é resultado de vultosos e constantes investimentos nos processos produtivos que impulsionam a economia regional e geram empregos no interior do Estado. O setor emprega mais de 169 mil pessoas, entre empregos diretos e indiretos, em



Divulgação

“

TEREMOS GASOLINA E ETANOL MAIS BARATOS E, COM ISSO, GANHA O CONSUMIDOR E O SETOR DE TRANSPORTES”

MÁRIO CAMPOS
presidente da Siamig

Minas Gerais”, informou a associação.

PEC 15/2022

Com a redução da alíquota de ICMS de 16% para 9,29%, Minas Gerais será um dos primeiros estados a modificar sua legislação tributária de acordo com as disposições da Emenda Constitucional nº 123, referente à Proposta de Emenda à Constituição (PEC 15/2022), promulgada na última quinta-feira (14), no Congresso Nacional.

Com origem no Senado e aprovada por unanimidade, a PEC seguiu para a Câmara dos Deputados, que aprovou no segundo turno, com 469 votos favoráveis, na noite de quarta-feira (13).

Segundo a Siamig, Minas Gerais é hoje o segundo mercado consumidor de etanol hidratado do Brasil, fato que se consolidou pela manutenção da maior diferença tributária nacional entre as alíquotas de ICMS de etanol e gasolina. Mas após a publicação da Lei Complementar nº 194, de 23 de junho deste ano, com a consequente redução de 31% para 18% do ICMS da gasolina, praticamente havia inviabilizado o consumo de etanol hidratado no Estado, muito sensível à relação de preços entre os dois combustíveis. O mercado de etanol ficou, desde então, paralisado.

REGIÃO SUDESTE

CLI adquire controle de terminais de grãos e açúcar da Rumo no Porto de Santos

Em acordo de R\$ 1,4 bilhão, a empresa pretende ampliar a capacidade de movimentação no T16 e no T19, ambos na margem direita

Divulgação Rumo/CLI

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A Corredor Logística e Infraestrutura (CLI) adquiriu 80% do controle acionário de dois terminais da Rumo Logística – empresa do grupo Cosan – situados no Porto de Santos (SP). O contrato, no valor de R\$1,4 bilhão, foi assinado na última sexta-feira (15).

A CLI, braço da companhia de investimentos IG4 Capital, passará a operar, em parceria com a Rumo, a Elevações Portuárias SA (EPSA), responsável pelos terminais 16 e 19, na margem direita do complexo santista.

O T16 e T19 movimentam açúcar e grãos como soja, farelo de soja e milho. Como parte do contrato, a CLI vai investir R\$ 600 milhões nos próximos anos, com o objetivo de ampliar a movimentação de produtos nos terminais em mais de 20%.

Atualmente, segundo o CEO da CLI, Hélcio Tokeshi, os terminais têm capacidade de 16 milhões de toneladas de grãos, embora tenham registrado queda no volume de carga operada em 2021 devido à quebra de safra. “No ano passado, com a quebra de safra, esses terminais movimentaram apenas 12 milhões de toneladas”, comentou.

A aquisição do T16 e do



O T16 e T19 movimentam açúcar e grãos como soja, farelo de soja e milho. Capacidade é de 16 milhões de toneladas

T19 permitirá à CLI expandir a sua capacidade de movimentação de grãos como soja, farelo de soja e milho, adicionando, agora, o açúcar. Hoje, a companhia é uma das quatro operadoras do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram), no Porto de Itaqui, com capacidade de movimentação de 4 milhões de toneladas de produtos agrícolas. Com a expansão dos negócios para o Porto de Santos, a empresa ampliará a sua capacidade de armazenagem e operação de carga “para mais de 20 milhões de toneladas de grãos”.

O acordo envolve apenas o T16 e o T19 e, portanto, não inclui os demais terminais em

que a Rumo permanece como sócia no Porto de Santos: TXXXIX, Termag e TGG. O contrato de arrendamento das duas áreas tem vigência até 2035, não renovável.

Tokeshi salientou que as aquisições de Santos ampliam a oferta de escoamento de grãos do Centro-Oeste e dos produtores de São Paulo, no caso do açúcar.

“O importante é que a gente, agora, pode servir os clientes no corredor que atende o Itaqui, o Mapito (região que compreende os estados do Maranhão, Piauí e Tocantins), o Nordeste e o Mato Grosso. E, estando em Santos, conseguimos atender outros clientes

por um outro canal de saída de grãos, abrangendo Mato Grosso do Sul, Goiás e São Paulo, no caso do açúcar”, disse Tokeshi.

O CEO da CLI explicou que o acordo permitirá à Rumo concentrar os seus investimentos em infraestrutura de ferrovias. Falando nisso, o vice-presidente Comercial da Rumo, Pedro Palma, comentou sobre os investimentos realizados na chamada Malha Central, com o objetivo de expandir os corredores ferroviários.

“As obras de conclusão da Ferrovia Norte-Sul, que batizamos de Malha Central, e a construção da primeira ferrovia estadual de Mato Grosso – cuja licença de instalação (LI)

COMO PARTE DO CONTRATO, A CLI VAI INVESTIR R\$ 600 MILHÕES EM INFRAESTRUTURA NOS PRÓXIMOS ANOS, COM O OBJETIVO DE AMPLIAR A MOVIMENTAÇÃO DE PRODUTOS NOS TERMINAIS EM MAIS DE 20%

dos primeiros quilômetros foi recentemente emitida –, bem como os investimentos em melhorias que a gente vem realizando em Santos, fazem parte da nossa estratégia de expansão de uma logística ferroviária competitiva para o agronegócio. Já temos quatro terminais em operação na Malha Central, sendo três em Goiás e um em Minas Gerais, e três destes pertencem a empresas parceiras. É esse formato bem-sucedido que estamos replicando, agora em Santos, com a CLI”, explicou Palma.

Antaq e Cade

Após o contrato assinado, a documentação está sendo encaminhada para análise e aprovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Somente após a manifestação desses órgãos é que a CLI poderá dar início às operações nos terminais.

Aumento de capital em mais de R\$ 500 milhões para investir nos terminais



A SOCIEDADE COM O MACQUARIE E A PARCERIA COM A RUMO VEM FORTALECER A CLI QUE, COM ESSA AQUISIÇÃO, PASSA A SER O MAIOR OPERADOR INDEPENDENTE DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA PORTUÁRIA PARA O AGRONEGÓCIO NO BRASIL”

PAULO MATTOS
co-fundador e CEO da Ig4 Capital

A Corredor Logística e Infraestrutura (CLI), cujas ações pertencem à IG4 Capital (IG4), firmou parceria com a Macquarie Infrastructure Partners V (MIP V), um fundo voltado a ativos de infraestrutura nas Américas, em busca de capital para fechar negócio com a Rumo Logística. O aumento de capital é de mais de R\$ 500 milhões.

O MIP V é gerido pela Macquarie Asset Management, divisão de gestão de fundos de investimento do banco australiano Macquarie, e maior investidor institucional

em infraestrutura do mundo, incluindo investimentos nos setores de logística portuária e agricultura.

Após o investimento, IG4 e MIP V compartilharão o controle da CLI, com 50% cada das ações ordinárias com direito a voto, que, por sua vez, controlará a EPSA com 80% das ações, permanecendo a Rumo com 20% das ações.

“Para além de nossa atuação no setor de infraestrutura global, inclusive em vários ativos portuários, temos longa exposição ao agronegócio bra-

sileiro. A parceria com a IG4 e a Rumo, por meio do investimento na CLI, é um passo natural para fortalecer essa conexão entre infraestrutura e agricultura”, afirmou o diretor-executivo do Macquarie e responsável por investimentos em infraestrutura no Brasil, Fernando Lohmann. “Temos forte convicção no potencial de crescimento do setor, e de que investimentos como esse ajudam o Brasil a fortalecer seu papel de liderança na exportação de produtos agrícolas”, acrescentou.

“A sociedade com o Macquarie e a parceria com a Rumo vem fortalecer a CLI que, com essa aquisição, passa a ser o maior operador independente de infraestrutura e logística portuária para o agronegócio no Brasil. Estamos muito confiantes em poder ampliar a atuação da CLI como uma plataforma de infraestrutura no setor e participar de uma gestão tão robusta e estratégica em parceria com a Rumo, no maior complexo portuário do país”, disse o co-fundador e CEO da IG4 Capital, Paulo Mattos.

REGIÃO SUL

Porto de Itajaí (SC) movimentou 8,3 milhões de toneladas de cargas no primeiro semestre

Volume engloba as operações no cais público e nos terminais privados do complexo catarinense

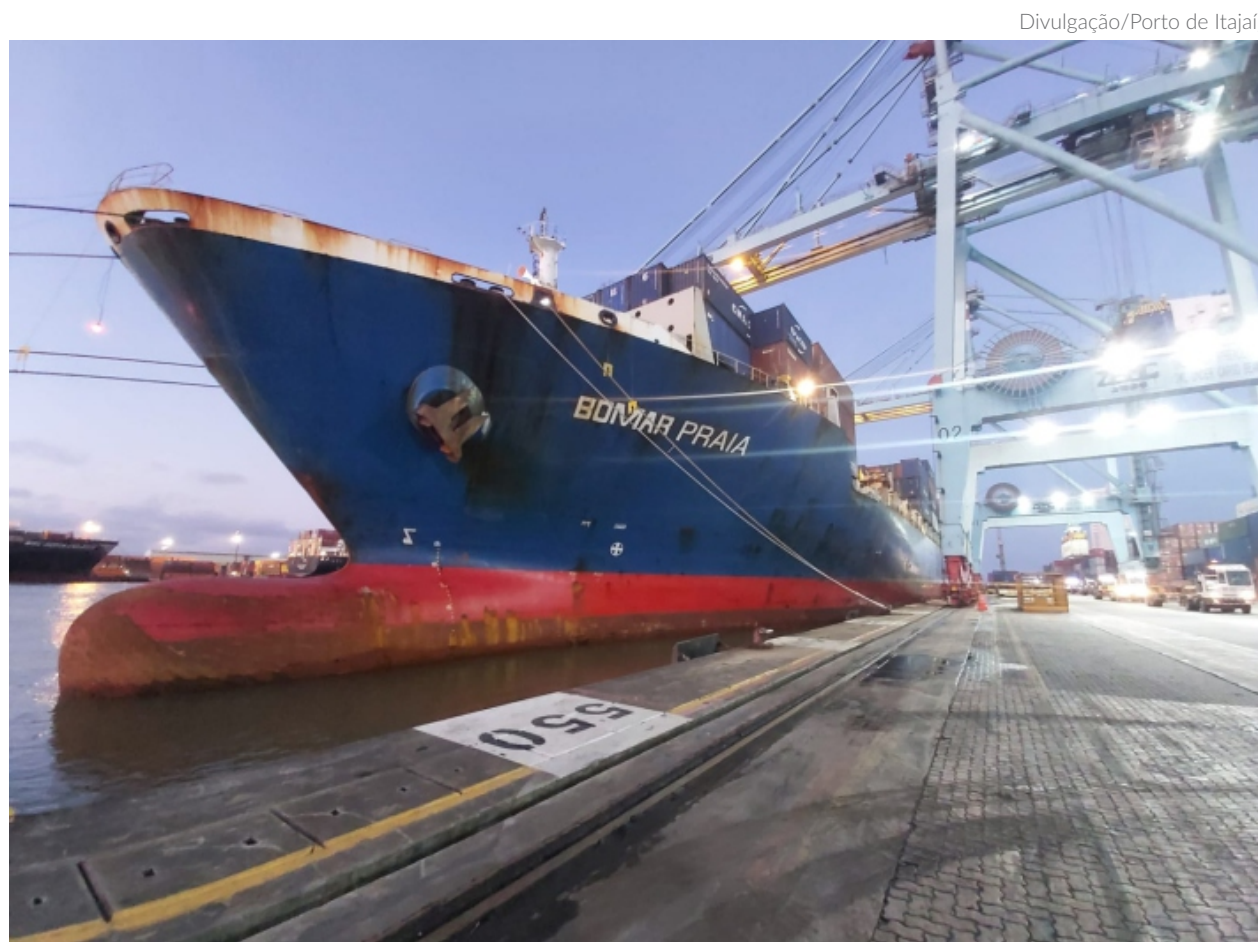
BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O complexo portuário de Itajaí (SC) movimentou 8,3 milhões de toneladas de cargas nos primeiros seis meses do ano. Somente na margem direita, 2,06 milhões de toneladas de mercadorias foram operadas no período.

Em números absolutos, a movimentação atingiu 2.064.950 nos berços públicos e na APM Terminals, segundo dados divulgados pela Autoridade Portuária.

Já em relação aos contêineres, no mês de junho, passaram pelo terminal APM Terminals e pelo cais público, 28.228 TEU (sigla de Twenty foot Equivalent Unit, unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), com 321.867 toneladas. Desses, 21.543 TEU corresponderam a contêineres cheios e 6.685 TEU, vazios, ambos de importação e exportação na APM Terminals e no cais público. No semestre, a movimentação de contêineres somou 175.427 TEU, com 2.064.950 toneladas.

“Neste primeiro semestre,



Divulgação/Porto de Itajaí)

A MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES TOTALIZOU 175.427 TEU, COM 2.064.950 TONELADAS NO PERÍODO DE JANEIRO A JUNHO DESTA ANO

município. “Houve contínuo crescimento operacional ao longo deste semestre”, declarou.

Portonave

O Terminal Portuário de Navegantes (Portonave) movimentou 553.274 TEU e 6.072.486 toneladas, no primeiro semestre, representando um crescimento de 1% em relação ao mesmo período do ano anterior (2021), que somou em sua totalidade 547.926 TEU e 6.083.947 em toneladas.

As movimentações no terminal da Braskarne no mesmo período apontaram quatro escalas, com 6.944 em tonelaagem. O Teporti registrou 20 escalas, com 77.889 toneladas. Na Poly Terminals, a movimentação semestral somou quatro escalas, com 20.965 toneladas. O terminal Barra do Rio evidenciou cinco escalas, com 30.076 toneladas durante o primeiro semestre.

Somente na margem direita do Porto de Itajaí, 2,06 milhões de toneladas de mercadorias foram operadas no período

o Porto de Itajaí apresentou números expressivos em suas movimentações. Para os próximos meses, provavelmente alcançaremos números ainda mais favoráveis e significativos. O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes apresenta um histórico operacional exuberante. Isso revela que todos os investimentos aplicados ao longo dos anos foram necessários e bastante eficazes para

o seu crescimento e aprimoramento”, afirmou o superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga.

Ao todo, o complexo portuário movimentou, no mês passado, 1.307.391 toneladas em 73 escalas, totalizando a movimentação do semestre para 478 escalas com 8.335.984 toneladas.

Com base no segmento de contêineres, foram movimen-

tados 113.285 TEU, sendo 86.871 cheios.

Segundo Veiga, o volume de contêineres movimentado entre janeiro e junho também é “expressivo” em comparação aos primeiros seis meses de 2021, registrando 729.399 TEU.

O prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni (MDB), ressaltou a relevância das atividades portuárias para a economia do

PORTUGAL

Consórcio europeu quer produzir e exportar hidrogênio verde de Sines

Shell, Engie, Vopak e Anthony Veder assinaram memorando de entendimento com o porto para estudar viabilidade do projeto

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

As empresas Shell, Engie, Vopak e Anthony Veder querem produzir hidrogênio verde no Porto de Sines, em Portugal, e exportá-lo para a Holanda a partir de 2027.

Para isso, o consórcio assinou um memorando de entendimento que visa estudar a viabilidade do projeto, que prevê uma cadeia de abastecimento entre o complexo portuário e o país europeu.

A ideia é produzir o hidro-

gênio verde na zona industrial de Sines e exportá-lo por navio, a partir do próprio complexo, até Roterdã, onde será armazenado para venda e posterior distribuição.

O cronograma aponta o início das exportações em 2027, com uma produção diária de cerca de 100 toneladas do combustível e capacidade

de crescimento à medida da demanda do mercado.

Não por acaso, o consórcio reúne duas companhias especialistas em energia — a holandesa Shell e a francesa Engie —; outra em armazenamento em tanques, a Vopak; e uma empresa com experiência em transporte marítimo de gás, a Anthony Veder.

O CONSÓRCIO ASSINOU UM MEMORANDO DE ENTENDIMENTO QUE VISA ESTUDAR A VIABILIDADE DO PROJETO QUE PREVÊ UMA CADEIA DE ABASTECIMENTO ENTRE O COMPLEXO PORTUÁRIO PORTUGUÊS E A HOLANDA



Divulgação

A ideia é produzir o hidrogênio verde na zona industrial de Sines e exportá-lo por navio, a partir do próprio complexo, até Roterdã