

**HUB** Exportações de grãos em Paranaguá (PR) crescem 42% ▶ **p3**

**CABOTAGEM** Antaq analisa atividade de navios de bandeira brasileira ▶ **p3**

**ELEIÇÕES** Sinaval apresenta a candidatos propostas para indústria naval ▶ **p4 e p5**



## Os desafios do Arco Amazônico em debate no Norte Export

Fórum começa hoje em Porto Velho (RO), analisando o desenvolvimento da região que lidera as exportações de grãos no Brasil ▶ **p6**

## EDITORIAL

# O Norte Export e a busca pelo desenvolvimento

A logística do comércio exterior do Brasil têm evoluído intensamente nos últimos anos. E nesse processo, o Arco Norte - denominação dada aos portos localizados acima do paralelo 16° S, nas regiões Norte e Nordeste do País - vem ganhando um protagonismo ímpar, especialmente a partir de 2015, quando passou a responder pela maioria relativa dos embarques de soja e milho. Essa liderança se consolidou em definitivo neste ano, quando, no primeiro semestre, as instalações portuárias nessa área começaram a movimentar 51% desses carregamentos, de acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), órgão regulador do setor.

É nesse cenário em que os portos do Arco Norte - pontualmente, Santarém (PA), Santana (AP), Itaqui (MA), Ilhéus (BA), além de terminais como o de Vila do Conde (PA) e Ponta da Montanha (PA) - e o crescimento de suas operações serão destaques da edição deste ano do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, que começa hoje e segue até amanhã, no auditório da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO).

Entre os temas que serão debatidos, estará a necessidade de obras para impulsionar ainda mais as exportações de grãos pelo Arco Norte. Um dos empreendimentos considerados essenciais é o aprofundamento dos rios utilizados para a navegação dos avios envolvidos nessas operações. Outro desafio para os portos dessa região é a qualidade de seus acessos, aliás, um problema para a maioria dos complexos portuários brasileiros.

Nesse contexto, o Norte Export se torna o espaço ideal para que autoridades, empresários e especialistas debatam os desafios dos portos, da logística e dos transportes na Região Norte, apontem seus maiores obstáculos e defendam as soluções mais eficientes.

Enfim, o fórum é a grande oportunidade para se destacar os principais gargalos e as saídas mais indicadas, permitindo que as mesmas autoridades e os agentes privados em questão possam adotar as resoluções acordadas. E dessa forma, garantam o desenvolvimento da região que, a cada ano, se mostra cada vez mais importante para a economia nacional.

## NESTA EDIÇÃO

FOTO  
Divulgação



- ▲ **CAPA**
- 6 Movimentação de grãos do Arco Norte é destaque no Norte Export

### HUB

- 3 Exportações de grãos por Paranaguá (PR) aumentam 42%

### NACIONAL

- 3 Antaq promove debate sobre embarcações de bandeira brasileira na cabotagem
- 4 “A indústria naval tem solução, mas precisa de vontade política”: entrevista com Sérgio Bacci, vice-presidente do Sinaval

### REGIÃO NORDESTE

- 7 Vereadores aprovam ZPA que permite ampliação do Porto de Natal

### OPINIÃO

- 8 “Ao sabor do tacacá”, por Luiz Dias Guimarães



**Sede**  
Alameda Campinas, 802, 6º andar,  
São Paulo, São Paulo  
01404-200, BR

**Sucursal Brasília**  
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110  
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul  
Brasília, Distrito Federal  
70340-000, BR

**Sucursal Santos**  
Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12  
Santos, São Paulo  
11075-000, BR

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

#### Diretor-presidente

Fabrcio Julião

#### Diretor-superintendente

Marcio Delfim

#### Diretora Administrativo-financeira

Jacyara Lima

#### Diretor de Redação

Leopoldo Figueiredo

#### Editor

Alexandre Fernandes

#### Equipe de reportagem

Bárbara Farias, Vanessa Pimentel  
e Tales Silveira

#### Design Gráfico

Mônica Mathias

## FALE COM A GENTE

### ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para [atendimento@portalbenews.com.br](mailto:atendimento@portalbenews.com.br)

### INSCREVA-SE

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

### PUBLICIDADE

Maurício Almeida | (11) 995540-4282  
[mauricio.almeida@portalbenews.com.br](mailto:mauricio.almeida@portalbenews.com.br)

Margrethe Wallau | (11) 99786-1655  
[megwallau@portalbenews.com.br](mailto:megwallau@portalbenews.com.br)



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

#### Paranaguá 1

As exportações de grãos por Paranaguá (PR) aumentaram 42% no mês passado, em relação a agosto de 2021, chegando a 1,662 milhão de toneladas, segundo dados da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa). No acumulado do ano, totalizaram 13 milhões de toneladas, uma alta de 7,65%. Entre as commodities mais embarcadas, o milho foi o destaque, com 520 mil toneladas em grãos e 55,5 mil toneladas em farelo em agosto. Somando os resultados dos oito primeiros meses de 2022, chegou-se a 2,4 milhões de toneladas, um crescimento de 302%.

#### Paranaguá 2

O forte aumento dos embarques de milho por Paranaguá foi destacado pelo diretor de operações da Appa, Luiz Teixeira da Silva Júnior. Ele lembrou que, nos meses anteriores, as operações com milho haviam sido praticamente suspensas, crescendo apenas com a entrada da nova safra.

#### Operador ferroviário 1

A concessionária ferroviária MRS Logística, que opera linhas de trem em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, está com inscrições abertas para uma nova edição de seu curso de formação para operador ferroviário. Os interessados devem se cadastrar até quinta-feira, dia 15. O curso, gratuito, é destinado para residentes nos três estados onde ela atua, moradores das seguintes cidades: em Minas Gerais, Congonhas, Ouro Branco, Itabirito, São Brás do Suaçuí, Conselheiro Lafaiete, Jeceaba, Juiz de Fora, Santos Dumont, Mário Campos, Sarzedo, Brumadinho, Bom Jardim de Minas; no Rio, na capital fluminense e em Volta Redonda; e em São Paulo, na capital paulista e em Jacareí, Paranapiacaba, Sumaré, Campinas, Pederneiras, Bauru, Itirapina, São Carlos, Santo André.

#### Operador ferroviário 2

Os interessados em realizar o curso também devem ter mais de 18 anos e o Ensino Médio Completo. As inscrições podem ser feitas no endereço <https://bit.ly/3eAWZH>.

# Antaq promove debate sobre embarcações de bandeira brasileira na cabotagem

Representantes da agência, associações e entes ligados ao modal participarão do webinar que tratará do panorama atual das cargas conduzidas

Divulgação/Antaq



O debate contará com a participação das embarcações nacionais para cada um dos perfis dos carregamentos transportados pelo setor de cabotagem

TALES SILVEIRA  
tales@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realiza amanhã o webinar "A Utilização de Embarcações de Bandeira Brasileira na Cabotagem". O objetivo é debater os principais resultados do estudo produzido em parceria com a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) sobre o panorama atual das cargas conduzidas nessa categoria.

Estarão presentes o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e o diretor substituto, José Renato Fialho, representantes da Diretoria de Navegação e Hidrovias do Ministério da Infraestrutura e da Abac.

O debate contará com a participação de executivos de armadoras nacionais que atuam com cada tipo de carga transportada em serviços de cabotagem - granel sólido, líquido, carga geral e carga containerizada. A ideia é ampliar o conhecimento sobre o setor aquaviário, cujo trabalho foi desenvolvido para criar um índice de participação das embarca-

ções de bandeira brasileira na cabotagem por perfil de carga.

O índice será resultado do cálculo da quantidade de toneladas transportadas por embarcações nacionais por meio da cabotagem, dividida ao total de cargas desembarcadas nos terminais portuários nesse tipo de navegação durante o mesmo período.

#### Reuniões de diretoria

Hoje a Antaq inicia a sua reunião ordinária virtual de diretoria. Destaque para uma série de análise de revisões e reajustes de tarifas e preços na Companhia Docas da Bahia (Codeba) e do Rio de Janeiro (CDRJ) e de serviços de transporte aquaviário prestados na linha de travessia de passageiros e veículos em terminais brasileiros

Também está em pauta uma proposta normativa para tratar sobre o procedimento e os critérios para celebração de Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta (TAC) pela Antaq.

No mesmo dia a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Os diretores analisam a 6ª Revisão Ordinária, a 9ª Revisão Extraordinária e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) aplicável ao

trecho concedido da BR-163/MT.

#### Congresso

O Senado vive a expectativa de mais uma rodada de esforço concentrado em setembro. O objetivo é votar Medidas Provisórias que estão perto de perder o prazo de validade. Destaque para a MP 1.118/2022 restringe até 31 de dezembro deste ano o uso de créditos tributários decorrentes de contribuições sociais (PIS/ Pasep e Cofins) a produtores e revendedores de combustíveis.

Segundo o governo, a MP "não causa impacto fiscal", pois apenas põe fim a uma insegurança jurídica causada pela redação original da lei. O Executivo alega que a redação do artigo 9º estaria levando à judicialização da questão dos créditos, ao dar a possibilidade de interpretação de que o comprador final do combustível poderia tomar créditos dos tributos mesmo com os produtos vendidos com alíquotas zero. AMP foi aprovada no fim de agosto e perderá a validade já no próximo dia 27.

Tanto o plenário do Senado quanto o da Câmara dos Deputados não publicaram as suas pautas até o fechamento desta edição.

#### TCU

Após o recesso devido ao fe-

riado de 7 de Setembro, o Tribunal de Contas da União (TCU) volta a realizar a sua sessão de plenário. O ministro Antônio Anastasia relata uma denúncia por suposta ilegalidade em decisão da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) que não prorrogou contrato de arrendamento no âmbito do Porto de Santos.

O ministro Vital do Rêgo analisa um recurso contra decisão que multou e condenou servidores por superfaturamento identificado no contrato para execução de serviço da construção do lote 4 da Ferrovia Norte Sul (FNS), no trecho Santa Izabel/Uruaçu-GO.

Já o ministro Jorge Oliveira trata de uma auditoria nas obras de reforma e ampliação da Rodovia BR-135/MA, no segmento compreendido entre o km 25 e o km 127,75, realizada no âmbito do Fiscobras 2021.

O ministro-substituto Augusto Sherman, por sua vez, relata uma tomada de contas especial instaurada em razão do descumprimento de determinações de medidas para acabar com o superfaturamento identificado em obras de convênio, cujo objeto era a duplicação da rodovia BR-230/PA no trecho de travessia urbana de Marabá/PA.

ENTREVISTA

**SÉRGIO BACCI**

vice-presidente do Sinaval, fala sobre propostas aos candidatos a presidente para a retomada do setor

# “A indústria naval tem solução, mas precisa de vontade política”



HOJE A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA NÃO TEM NENHUM INCENTIVO PARA CONSTRUIR NO PAÍS. NÓS CHEGAMOS A TER UM CENÁRIO PROMISSOR, MAS COMO NÃO FOI IMPLEMENTADA UMA POLÍTICA DE ESTADO, AS CONQUISTAS SE PERDEM A CADA MANDATO”



Divulgação/Sinaval

Segundo Sérgio Bacci, países considerados potências na indústria naval contam com o apoio do governo para manterem o setor fortalecido

entre outras.

Os estaleiros alegam que fortalecer o setor evitará também o desperdício de cerca de R\$ 10 bilhões do Fundo da Marinha Mercante (FMM) já investidos, em anos anteriores, em instalações modernas para projetos navais. O Sinaval frisa que “está aberto ao diálogo e pretende oferecer suas visões e propostas a todos os candidatos”.

Em sua introdução, o documento descreve que em 2014 a indústria naval brasileira vivia um momento de ápice, impactada positivamente com uma política de conteúdo local ativa, encomendas da Petrobras e aumento da produção offshore. Este cenário, aponta o texto, permitiu que o setor avançasse, em média, 19,5% ao ano entre 2000 e 2013, segundo dados do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea).

Ainda de acordo com as informações do sindicato, de 2007 a 2016 foram construídas no País 605 embarcações, financiadas pelo FMM, que desembolsou no período R\$30,2 bilhões. Além disso, foram criados mais de 80 mil empregos diretos e 400 mil indiretos, o que melhorou a qualificação da mão de obra e o desenvolvimento da economia dos municípios onde os estaleiros estão localizados.

Mas a crise política e econômica que assolou a Petrobras em meados de 2014 impactou fortemente a indústria naval, já que a estatal, principal demandante de navios e plataformas no País, diminuiu definitivamente suas encomendas e engavetou projetos.

Além disso, o Governo Federal definiu novas diretrizes ao segmento, entre elas, uma redução “drástica” dos percentuais de conteúdo local. ▶

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

ções detalhadas sobre o setor e elenca sugestões para retomar a produção nacional.

Com carta assinada pelo presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha, o documento propõe que sejam priorizadas políticas públicas que fortaleçam as atividades do setor naval para que o segmento possa retomar seu papel na economia brasileira.

Entre as sugestões estão assegurar a construção no Bra-

sil de plataformas, torres e navios para os novos segmentos de energias renováveis, principalmente a energia eólica; retomar a construção dos navios de apoio marítimo necessários à exploração e produção de petróleo e gás natural; aperfeiçoar e ampliar os incentivos fiscais, estaduais e federais à construção naval; fortalecer o ensino técnico e superior nas especialidades essenciais à indústria da construção naval,

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) lançou recentemente um documento com propostas da indústria naval aos candidatos a presidente nas eleições deste ano. O texto reúne informa-

## ENTREVISTA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

“Até 2014, todo navio construído no Brasil tinha que ter 65% dos materiais comprados dentro do País. Em 2016, essa porcentagem cai para 25%, o que encarece a cadeia produtiva e desestimula novas encomendas nacionais. A Petrobras passa a encomendar novos projetos com a China e, aliado à essa política de conteúdo local diminuída, a indústria naval praticamente acaba”, explica Sérgio Bacci, vice-presidente do Sinaval.

A política de conteúdo local, inclusive, é muito destacada no documento porque, segundo o órgão, foi este mecanismo que proporcionou a modernização do parque industrial e de toda a cadeia produtiva de bens e serviços da indústria de óleo e gás.

Foi ela que “criou condições para que o Brasil – seguindo os passos de países que possuem uma indústria naval forte, como a Coreia do Sul e o Japão – investisse em uma década mais de R\$ 20 bilhões via FMM na construção de novos estaleiros e na modernização dos existentes. Na vigência dessa política, a indústria brasileira construiu e entregou nove plataformas com índices de nacionalização e prazos plenamente satisfatórios”, destaca o Sinaval.

*Estaleiro Inhaúma, no Rio: dos 42 estaleiros no Brasil, cinco estão efetivamente construindo embarcações e fazendo reparos, segundo Bacci*

Já com dados mais recentes, de julho deste ano, Bacci diz que, dos 42 estaleiros que existem no Brasil, apenas cinco estão com obras efetivas de construção de embarcações, além dos serviços de reparos. “O segmento sobrevive gerando pouco mais de 22 mil empregos no País”, ressalta.

Em entrevista ao **BE News**, o vice-presidente do Sinaval dá mais detalhes das propostas do órgão ao governo vindouro.

**No texto há um trecho que diz “a tese de que a indústria naval (nacional) é cara e ineficiente fez escola, mas não é verdadeira”. Poderia explicar por quê?**

Quando você compara o preço de um navio construído na Ásia e no Brasil, é claro que os custos são diferentes porque existe uma política de incentivo lá que não existe aqui, e que impacta no valor de todo o processo, inclusive o de mão de obra. Então não faz sentido essa comparação, a não ser que o Brasil tivesse as mesmas condições de lá.

**E que condições são essas?**

Cronograma de longo prazo, incentivos fiscais e programas de financiamento, por exemplo.

**Isso permitiria uma indústria naval saudável no Brasil?**

Basicamente, a indústria naval

se sustenta em três pilares. O primeiro é a demanda perene, que é um planejamento, uma programação de longo prazo que permite um cronograma da construção dos navios. Com isso, a curva de aprendizagem e a produtividade melhoram, baixando o custo. O segundo é uma política de conteúdo local que atinja percentuais que viabilizem a indústria dentro do País, ou seja, se as peças são produzidas no Brasil, barateia o projeto porque não será necessário o custo da importação. E o terceiro é uma política de financiamento com taxas de juros subsidiadas.

**É desta forma que a indústria naval de países considerados potências no segmento se fortalece?**

É. No Japão, por exemplo, os bancos têm programas de financiamento com juros zero. É uma política de incentivo à indústria naval que funciona muito bem. Na China, o estado é sócio dos estaleiros. Se não tem demanda, o estado encomenda para evitar o desemprego. A Noruega levou 30 anos para ser a maior fabricante de barcos de apoio do mundo, e só conseguiu isso criando mecanismos de estímulo ao setor. Nos Estados Unidos existe, há mais de 100 anos, uma lei que obriga que os navios de cabotagem sejam construídos em

estaleiros americanos e tripulados por americanos. O que há em comum entre essas nações? Todas têm o apoio do governo, até porque é uma indústria que gera muito emprego, depende muito de mão de obra humana. Mas infelizmente, hoje a indústria naval brasileira não tem nenhum incentivo para construir no País. Nós chegamos a ter um cenário promissor, mas como não foi implementada uma política de Estado, as conquistas se perdem a cada mandato.

**O senhor comentou sobre a importância da demanda perene. Como é feito esse planejamento que permite prospectar um cenário para o segmento por décadas?**

A Petrobras vai continuar, por pelo menos 50 anos, explorando petróleo, o que demonstra que nos próximos 30 anos vai precisar de navio para o transporte, além de embarcações de apoio nas plataformas. A Marinha do Brasil também precisa renovar a sua frota, que está sucateada. Ou seja, apenas os projetos destas duas entidades já seriam suficientes para o setor ter um cronograma e planejar o seu futuro. Assim, com a indústria funcionando dia a dia, o custo passa a ficar competitivo e os estaleiros conseguem atrair as demandas das empresas privadas também,

que precisam de barcas, por exemplo, e podem construir aqui. Mas, o primeiro passo vem do governo, através da estatal Petrobras e da Marinha.

**O que o setor espera do Governo Federal?**

Que seja implementada uma política industrial de Estado, de longo prazo. Que, independentemente de quem esteja no governo, coloque em prática os incentivos acertados para a indústria. Hoje o que temos é uma política de governo, ou seja, muda o mandato e mudam os incentivos ofertados aos segmentos.

**No documento, o sindicato elenca que é preciso assegurar recursos ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) para ampliar a construção local de navios. Há esses recursos?**

Sim, recurso tem. A arrecadação é feita via AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante), que é um tributo cobrado sobre o frete nas operações marítimas. Mas é um recurso que ultimamente não é usado em sua potencialidade porque não há demanda. Falta incentivo do governo para construção naval no País. A indústria tem solução, mas precisa de vontade política.

Reprodução/Enseada Indústria Naval SA



## REGIÃO NORTE



# Movimentação de grãos do Arco Norte é destaque no Norte Export

Fórum começa hoje em Rondônia e um dos temas é o protagonismo da região no embarque de milho e soja



Divulgação

Uma vantagem dos complexos do Arco Norte é a localização geográfica, já que ficam a uma distância menor dos portos da Europa e da Ásia

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

O crescimento da participação do Arco Norte em movimentação de grãos será um dos destaques do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. O evento começa hoje e segue até amanhã, na Federação das Indústrias (Fiero), em Porto Velho (RO). A iniciativa, promovida pelo Brasil Export, reúne autoridades do setor portuário, logístico e de infraestrutura para discutir os cenários atuais e possíveis melhorias aos segmentos.

O Arco Norte, formado pelos portos de Santarém (PA), Santana (AP), Itaqui (MA), Ilhéus (BA), além de terminais como o de Vila do Conde (PA) e Ponta da Montanha (PA), foi o responsável por mais da metade da movimentação da soja e do milho do País no primeiro semestre deste ano, de acordo com os dados publicados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A região movimentou 51% desses produtos e, em um resultado inédito, ultrapassou outros complexos brasileiros neste tipo de operação.

Quando se analisam as instalações portuárias que realizam suas operações pelos rios do País, só os terminais do Arco Norte respondem por 91% desse tipo de movimentação.

Ano a ano as regiões Norte e Nordeste vêm crescendo em participação na movimentação portuária. Em 2010, apenas 23% da soja e milho eram movimentadas pelo arco, contra 77% das demais regiões, cenário bem diferente do atual.

Um dos motivos do bom desempenho é a localização geográfica desses complexos, que fica a uma distância menor dos portos da Europa e da Ásia e tem recebido mais infraestrutura de transporte e instalação

de terminais nos últimos anos.

Já o complexo de Porto Velho, localizado na margem direita do rio Madeira e administrado pela estatal Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (SOPH), se prepara para novas oportunidades de exploração, como a energia renovável, e também será destaque na programação.

Em pauta estarão ainda o estudo para o planejamento estadual de transportes que está sendo desenvolvido pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL); o desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte; previsão de investimentos por agentes públicos e privados, e iniciativas governamentais para o fomento de novos negócios na região.

A programação de hoje começa com uma visita técnica em navegação ao porto organizado e terminais privados que operam na região. Às 18h, acontece a solenidade de abertura com autoridades federais, estaduais e municipais. Os palestrantes serão Flavia Takafashi, diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e Bruna Denise Lemes de Arruda Santoyo, coordenadora-geral de Hidrovias no Ministério da Infraestrutura.

Amanhã, às 9h (horário de Porto Velho; 10h de Brasília) começa a abertura da programação técnica com o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e com o presidente do Conselho do Norte Export, Sérgio Aquino. Neste dia, ao todo, serão quatro painéis que levantarão questões pertinentes ao desenvolvimento da região Norte.

A participação presencial no Norte Export é exclusiva para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas. O público em geral terá acesso gratuito à transmissão online e ao vivo das atividades pelo site do Portal BE News.

## PROGRAMAÇÃO DO NORTE EXPORT 2022

### Porto Velho/RO, dias 12 e 13 de setembro

Local: Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero)

Programação sujeita a alterações

(evento exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas)

#### Dia 12 | Segunda-feira

08h00 (Porto Velho)/9h00 (Brasília) | Saída do hotel Slaviero Porto Velho

09h (Porto Velho)/10h (Brasília) | Embarque e visita técnica em navegação ao porto organizado e terminais privados da região

12h30 (Porto Velho)/13h30 (Brasília) | Almoço

14h00 (Porto Velho)/15h00 (Brasília) | Retorno ao hotel

17h00 (Porto Velho)/18h00 (Brasília) | Saída do hotel para a Fiero

Início da transmissão online e gratuita;

18h00 (Porto Velho)/19h00 (Brasília) | Solenidade de Abertura com autoridades federais, estaduais e municipais

Palestras de Flavia Takafashi, diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e Bruna Denise Lemes de Arruda Santoyo, coordenadora-geral de Hidrovias no Ministério da Infraestrutura

20h00 (Porto Velho) | Jantar de abertura em celebração aos 25 anos da Superterminais

#### Dia 13 | Amanhã

Início da transmissão online e gratuita;

09h00 (Porto Velho)/10h00 (Brasília) | Abertura da programação técnica com o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e com o presidente do Conselho do Norte Export, Sérgio Aquino

09h15 (Porto Velho)/10h15 (Brasília) | Painel 1: Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária

> O estudo para o planejamento estadual de transportes em desenvolvimento pela EPL

> O horizonte de novos negócios no setor portuário

> As ações para melhoria da eficiência do transporte terrestre de cargas

> Integração entre Brasil e nações vizinhas que fazem fronteira a Noroeste

Apresentação: Alessandro Reichert, diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística (EPL)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Fernando Cesar Parente, diretor-presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias (SOPH) do Governo de Rondônia

– Victor Paiva, diretor-executivo da Aprosoja Rondônia

– Gilberto Baptista, superintendente da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero)

– Jorge Lima, presidente do Conselho Internacional do Brasil Export e sócio e vice-presidente de Estratégias e Negócios do Grupo H

10h45 (Porto Velho)/11h45 (Brasília) | Coffee break

11h15 (Porto Velho)/12h15 (Brasília) | Painel 2: O desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte

> O transporte aquaviário como fator de desenvolvimento da região

> Ações para ampliar a quantidade de vias navegáveis

> Fragilidades na segurança das operações de navegação interior

> Propostas para aumentar a integridade das cargas e dos profissionais envolvidos no transporte aquaviário

Apresentação: Sergio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Dodó Carvalho, presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani)

– Raimundo Holanda, vice-presidente de Transporte Aquaviário da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (Fenavega)

– Adalberto Tokarski, Conselheiro Nacional do Brasil Export e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

12h45 (Porto Velho)/13h45 (Brasília) | Almoço

14h30 (Porto Velho)/15h30 (Brasília) | Painel 3: Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte

> Previsão de investimentos por agentes públicos e privados

> Prioridades para projetos de infraestrutura de transporte

> Barreiras ambientais e burocracia a serem superadas

> Potencialidades do transporte hidroviário de cargas, inovação e qualificação de mão de obra

Apresentação: Larry Carvalho, sócio da Rabb Carvalho Advogados

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Marcello Di Gregorio, Diretor da Super Terminais

– Renato Freitas, Superintendente da Transglobal

– Guilherme Salles dos Anjos, prático da Praticagem dos Rios Ocidentais da Amazônia (Proa)

16h00 (Porto Velho)/17h00 (Brasília) | Coffee break

16h30 (Porto Velho)/17h30 (Brasília) | Painel 4: Desenvolvimento de novos negócios no Arco Amazônico

> Atração de novas cargas e operações para os complexos portuários da região

> Adoção de medidas para maior agilidade e eficiência na movimentação de cargas

> Iniciativas governamentais para o fomento de novos negócios na região

> Operações ship to ship

Apresentação: Jesualdo Silva, diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Eduardo Bezerra, diretor-presidente da Companhia Docas do Pará

– Ricardo Falcão, presidente da Praticagem do Brasil

– Avenilson Trindade, secretário de Estado de Desenvolvimento Econômico do Estado de Rondônia

18h00 (Porto Velho)/19h00 (Brasília) | Leitura da Carta do Norte Export 2022 pelo presidente do conselho regional, Sérgio Aquino, e Solenidade de Encerramento

## REGIÃO NORDESTE

# Vereadores aprovam ZPA que permite ampliação do Porto de Natal

Projeto seguirá para sanção do prefeito Álvaro Dias; regulamentação deve levar cerca de 40 dias

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

**A PROPOSTA FOI CONSENSUAL ENTRE OS VEREADORES E PERMITIRÁ A AMPLIAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO NATALENSE SOB GESTÃO DA CODERN**

A Câmara Municipal de Natal aprovou a última Zona de Proteção Ambiental de Natal (ZPA) que aguardava regulamentação. A chamada ZPA-8 teve 22 emendas encartadas, incluindo uma possível expansão da área do Porto de Natal (RN) e a permissão da continuidade da carcinicultura (aquicultura voltada à criação de camarão em cativeiro) em áreas de conservação já ocupadas pela atividade.

Com a anuência, os textos finais serão enviados à Secre-

taria de Meio Ambiente e Urbanismo (Semurb) antes de serem encaminhados para a sanção do prefeito Álvaro Dias, o que pode levar 40 dias.

A proposta foi consensual

entre os vereadores e permitirá a ampliação do complexo portuário natalense sob gestão da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), com participação da sociedade mediante diagnóstico e estudo de impactos socioambientais, compensações e contrapartidas por danos.

A ZPA-8 abrange parte dos bairros da Redinha, Salinas e Potengi (Zona Norte) e parte dos bairros de Quintas, Nordeste, Bom Pastor e Felipe Camarão (Região Oeste). Apesar de ter recebido 22 emendas, o projeto original não ficou descaracterizado, de acordo com os vereadores.

Entre elas, foi permitida a criação de um parque ecológico com equipamentos pú-



Divulgação

A chamada ZPA-8 incluiu uma possível expansão da área do Porto de Natal

blicos de esporte, lazer e turismo. Outra, manteve as atividades da carcinicultura na área em questão que já estavam consolidadas desde 2008.

A permissão conserva empregos que beneficiam cerca de 1.500 famílias. A avenida João Medeiros Filho também poderá receber novas construções.

**NORTE EXPORT**  
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

12 e 13 de setembro  
Porto Velho - RO

Acompanhe a transmissão online no BE News

BE NEWS



O Norte Export será uma grande oportunidade de debater e visualizar oportunidades de negócios na região. Teremos uma visita técnica em navegação muito aguardada, que passamos a chamar de 'seminário flutuante' desde o evento do último ano. Vamos abordar também os desafios e a segurança da navegação interior. A região Norte tem uma imensa potencialidade de navegação, mas precisamos transformar isso efetivamente em hidrovias."

**Sergio Aquino**

Presidente do Conselho do Norte Export

PATROCÍNIO

REALIZAÇÃO



**BRASIL EXPORT**  
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

## OPINIÃO



LUIZ GUIMARÃES

jornalista

opinio@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

## Ao sabor do tacacá

A poeira da Transamazônica me inebriou, quando Kleber Menezes postou, no grupo zap do Conselho do Norte Export, vídeo da chegada a Porto Velho com duas embarcações a reboque, três dias após seu amigo partir de Santarém. 'Que vontade de ir por aí...', cantaria Milton Nascimento.

Triste ver a obra rodoviária inacabada, da qual ouço falar há quarenta anos. Mas há uma beleza nisso tudo. A beleza da Amazônia, a coroa da rainha na visão de um mundo que se perdeu.

A imagem da estrada poeirenta paralisou meu final de domingo, enquanto pensava nos amigos que estariam chegando ao mesmo tempo para mais um fórum. Imaginar essa chegada me lembrava, não sei por que, uma cena de filme de líderes se apresentando para decisivo conclave. Não chefes de clãs escoceses, tampouco presidentes de nações estrangeiras. Mas homens e mulheres deste imenso Brasil, vindos de várias latitudes e longitudes dispostos a, em dois dias, passar a limpo aquele lugar. E que lugar!

Invejo não estar presente. Envergonho-me de sequer conhecer tão vasto mundo. Minha única experiência nessa parte do Brasil foi em Belém, da qual trago as melhores lembranças. O Ver o Peso, o Pato no Tucupi, o Museu de Arte Sacra, o Pará 2000, exemplo nacional de revitalização portuária com fins turístico-culturais.

Olhar aquela imensidão da Baía de Marajó mexeu com meu labirinto e com minha alma. Era a imensidão de um país que eu desconhecia.

Orgulha-me que um grupo de homens e mulheres chegue para esse conclave com verdadeiros bandeirantes, empreendedores amazônicos de um país que o país desconhece.

O amigo de Kleber viajou três dias Transamazônica afora, e agora Kleber se prepara para retornar a Santarém pelas águas do boto-cor-de-rosa. Outros, porém, chegaram e voltarão pelo céu, extasiados pela visão aérea daquela água caudalosa do Madeira, que, tal qual uma serpente de 3.315 quilômetros, surge da comunhão do Beni com Mamoré nos Andes bolivianos, até desaguar com seus sedimentos na Bacia do Amazonas. É parte do sistema vascular de um organismo vivo que produz e quer produzir ainda mais para o progresso dos povos ribeirinhos e do resto do Brasil que, tristemente, desconhece tanto esplendor.

Recentemente, festejamos a conclusão de trecho do sistema hidrovial no Madeira, é certo. Mas o fórum tem a proposta de discutir muito mais. O potencial é imenso, a disposição dos empreendedores privados é grande e o desafio, maior que tudo. Tão maior quanto o que a rica natureza oferece naquela vasta região que um dia mexeu com meu labirinto.

Nossa, que rico momento este em que personagens extra-amazônicos e desbravadores locais se encontram com autoridades nacionais, para entabular projetos e soluções que permitam que o nosso Norte brasileiro seja muito mais que uma cobiçada coroa da rainha para os estrangeiros e uma exuberante série televisiva para nós, brasileiros apartados disso tudo.

Parabéns, visionários que assumem a merecida luta dos que não se contentam em apenas saborear o apetitoso tacacá e trabalham por implementar esse caminho de águas escuras que tanto pode oferecer. E que, agora, Kleber e outros aventureiros façam bom retorno a Santarém sem a poeira de uma estrada que ficou no sonho, que naveguem com o sentimento da missão cumprida por águas ricamente navegáveis.



A IMAGEM DA ESTRADA POEIRENTA PARALISOU MEU FINAL DE DOMINGO, ENQUANTO PENSAVA NOS AMIGOS QUE ESTARIAM CHEGANDO AO MESMO TEMPO PARA MAIS UM FÓRUM. IMAGINAR ESSA CHEGADA ME LEMBRAVA, NÃO SEI POR QUE, UMA CENA DE FILME DE LÍDERES SE APRESENTANDO PARA DECISIVO CONCLAVE. NÃO CHEFES DE CLÃS ESCOCESSES, TAMPOUCO PRESIDENTES DE NAÇÕES ESTRANGEIRAS. MAS HOMENS E MULHERES DESTA IMENSO BRASIL, VINDOS DE VÁRIAS LATITUDES E LONGITUDES DISPOSTOS A, EM DOIS DIAS, PASSAR A LIMPO AQUELE LUGAR. E QUE LUGAR!