BE NEWS

QUARTA-FEIRA, 14 DE SETEMBRO DE 2022 | ANO 1 | Nº 180 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

HUB Arco Amazônico se consolida como corredor de importação de fertilizantes ▸**p3**

BR DO MAR Decreto para regulamentação está alinhado entre órgãos do governo ▸**p3**

RECURSOS GNL e mineração podem alavancar investimentos na Região Norte ▸**p7**

Norte Export defende foco em hidrovias

Encerramento do fórum regional, realizado em Porto Velho (RO), também foi marcado pelo anúncio da criação dos conselhos estaduais do Brasil Export ▸**p4**

EDITORIAL

Os conselhos estaduais

Um dos grandes objetivos do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e de seus eventos associados é a absoluta defesa do setor de infraestrutura, especialmente os mercados portuário, de logística e transporte. É identificar os principais desafios encarados por seus players para o desenvolvimento desses segmentos e para a geração de emprego e renda, destacar tais questões, debatê-las, elaborar possíveis soluções e cobrar sua implantação. Foi para melhor realizar tais metas que fóruns que se limitavam uma versão local - o Santos Export - e uma nacional - o Brasil Export - se multiplicaram em eventos regionais - com o Norte Export, o Nordeste Export, o Centro-Oeste Export, o Sudeste Export e o Sul Export -, temáticos - o Think Tank, voltado a tecnologia, experiências internacionais, ESG e participação feminina nesse mercado de trabalho - e internacionais - o Portugal Export e, a partir do próximo ano, o Mercosul Export.

Seguindo essa linha de atuação e buscando uma melhor aproximação com os desafios encarados em cada unidade da Federação, o Brasil Export anunciou ontem, no encerramento da edição deste ano do Norte Export 2022, em Porto Velho (RO), a criação de seus conselhos estaduais. A proposta é reunir nesses colegiados os principais empresários, autoridades e especialistas de cada estado para debater como superar barreiras e desenvolver a infraestrutura, especialmente a de transporte. Será uma rede nacional permanente, atuando o ano todo, mapeando as demandas destes mercados e, aproveitando a própria estrutura do Brasil Export e seus fóruns, auxiliando na implantação das soluções.

Como destacou o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, "é papel do Brasil Export e das entidades que hoje compõem esse fórum impor a força da união, para mostrarmos ao governo e aos entes governamentais que é preciso defender o setor, a geração de emprego e renda. Somos otimistas, mas somos também muito importantes para a economia do país e isso precisa ser colocado como regra".

Nesta iniciativa, já se conta com um primeiro conselho estadual, de Rondônia Export, medida anunciada ontem pelo presidente do conselho do Norte Export, Sérgio Aquino, que também preside a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

Com o anúncio de ontem, o Brasil Export deu um passo definitivo em sua missão de defesa do setor de infraestrutura. O compromisso foi firmado e já está sendo colocado em prática. As empresas desse segmento ganham a ferramenta ideal para crescer e expandir a economia de seus estados e o País, uma oportunidade única de vencer seus desafios e, em última análise, garantir o desenvolvimento de sua população.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Livian Neto

CAPA
4 Carta do Norte Export defende o desenvolvimento do setor hidroviário

HUB
3 Arco Amazônico se consolida como corredor de importação de fertilizantes

NACIONAL
3 Decreto que regulamentará BR do Mar já está alinhado entre órgãos do governo

REGIÃO NORTE
5 "É urgente o investimento em logística", diz superintendente da Fiero

6 Conflito de competências atrasa desenvolvimento de hidrovias

7 GNL e mineração podem alavancar investimentos no Norte

8 Instituto Praticagem do Brasil cobra celeridade do poder público

BE NEWS

www.portalbenews.com.br

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

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, n° 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

Diretor-presidente
Fabrício 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

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

PUBLICIDADE
Maurício Almeida | (11) 995540-4282
mauricio.almeida@portalnenews.com.br

Margrethe Wallau | (11) 99786-1655
megwallau@portalbenews.com.br

NACIONAL

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

Fertilizantes 1
O volume de fertilizantes importado pelo Arco Amazônico praticamente dobrou nos últimos meses. A carga acaba sendo transportada por barcaças nas viagens de retorno à zonas de produção agrícola, após elas trazerem os carregamentos de milho e soja para exportação. Segundo operadores portuários que atuam na região, os dados mostram a consolidação de um novo corredor de importação de fertilizantes no Brasil. O caso foi debatido ontem durante o Norte Export 2022 - Fórum Regional de Infraestrutura e Logística Portuária, em Porto Velho (RO).

Fertilizantes 2
Ainda sobre fertilizantes, o Porto de Santos (SP) recebeu o maior navio carregado com esse produto nos últimos dias. Segundo a agência Wilson Sons, que atendeu a embarcação, a descarga das 82,5 mil toneladas do insumo iria terminar na tarde de ontem. O cargueiro é o MV Red Marlin, que tem 229 metros de comprimento, zarpou de Huanghua, na China, e chegou ao litoral de São Paulo no dia 27 do mês passado. A carga tem como destino a Região Centro-Oeste, onde chegará por ferrovia. O Porto de Santos integra um dos mais tradicionais corredores de importação de fertilizantes do País.

Desestatização
Após ter obtido a aprovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para o projeto de desestatização do Porto de Santos (SP) na última segunda-feira, dia 12, o Ministério da Infraestrutura vai encaminhar o processo para o Programa de Parcerias de Investimento (PPI), para referendá-lo. Na sequência, a documentação seguirá para o Tribunal de Contas da União (TCU).

Paranaguá
O Ministério da Infraestrutura preparava mudanças no desenho da poligonal do Porto de Paranaguá (PR) - os limites da área de jurisdição do porto organizado. O proposta previa a inclusão de espaços particulares nesse espaço, o que inviabilizaria empreendimentos privados, como o Porto Guará e o Novo Porto. Por isso, o processo foi interrompido para ajustes. A sugestão foi apresentada pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), da pasta federal, como parte do processo de concessão do canal de acesso do complexo marítimo.

Decreto que regulamentará BR do Mar já está alinhado entre órgãos do governo

Segundo Dino Batista, a publicação ainda não aconteceu devido à alta demanda de textos na Consultoria jurídica do Minfra

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (DNHI/SNPTA), Dino Batista, afirmou que o decreto que regulamentará o BR do Mar já está acordado entre os órgãos do governo. A publicação aguarda somente a aprovação da Consultoria Jurídica da pasta.

"O decreto já tramitou há mais de mês. Não temos mais nenhuma discussão de mérito com as instituições envolvidas. Compartilhamentos do texto com mercado e com as associações envolvidas. Dentro do governo também temos tudo alinhado. Mas ele depende de uma tramitação. Passar por todas as consultorias jurídicas que estão fazendo a parte deles. Foi dada uma prioridade pela Casa Civil", disse.

A fala aconteceu durante o webinar "A utilização de Embarcações de Bandeira Brasileira na Cabotagem", realizado ontem. O debate tratou do estudo publicado da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que comparou o quantitativo de cargas de cabotagem transportadas em embarcações nacionais com as estrangeiras.

Segundo Dino, o atraso na publicação do decreto e da liberação da consultoria jurídica do Minfra se dá pelo fato de que a pasta está cheia de demandas, entre elas, a desestatização do Porto de Santos. Outro fator que atrasa as análises é o cronograma eleitoral que provoca entraves de tramitação e de prioridades dentro do governo.

"Tínhamos a expectativa de que saísse em setembro, mas estamos com muitas prioridades e em ano eleitoral. Sabemos dos desafios e não queremos pesar na Consultoria jurídica, que está trabalhando, entre outras questões, como a desestatização de Santos. Mas os trabalhos estão finalizados", explicou.

Vale lembrar que em junho deste ano, ao BE News, Dino afirmou que o Minfra trabalhava para que o decreto que regulamenta o programa BR do Mar fosse publicado em agosto. Segundo apuração feita com fontes ligadas à pasta, ainda há uma esperança de que o decreto seja publicado neste mês.

Entenda o caso
O BR do Mar foi sancionado em janeiro deste ano. Em março, o Congresso Nacional derrubou nove itens vetados pelo governo, dentre eles o que retirava a extensão do regime Tributário Para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).

Os parlamentares também rejeitaram o veto ao dispositivo relacionado às alíquotas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), uma taxa paga por cada frete realizado no Brasil para bancar um fundo para manutenção e compra de navios no país.

Contudo, desde que foi promulgado, no mesmo mês, o decreto, que deverá ser usado para regular pontos importantes do programa, não foi publicado. As incertezas em relação a regulação do setor impedem que o BR do Mar consiga trazer grandes estímulos à cabotagem no País.

Os principais pontos que serão regulados via decreto estão nos incisos um, quatro e cinco do parágrafo primeiro do artigo 5º da Lei do BR do Mar (Lei 14.301/2022). Tratam da possibilidade de afretamento por tempo de embarcações estrangeiras ou de Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs).

Conforme matéria publicada em julho deste ano, o atraso aconteceu principalmente devido à regulação do inciso quatro, que trata do atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo.

O Minfra e a Marinha entendem que o decreto deve estabelecer períodos longos, fazendo com que haja um comprometimento das empresas em manter os contratos. Já o Ministério da Economia entendeu que prazos menores fomentarão a entrada de novas empresas.

Segundo apuração do BE News, a decisão é de que os prazos sejam estipulados em cinco anos. Houve um entendimento de que prazos longos como desejados pelo Ministério da Infraestrutura, poderia dificultar a demanda e lógicas de mercado como os prazos de manutenção das embarcações e os certificados de classe.

Estudo da Antaq
O relatório do quantitativo de cargas de cabotagem transportadas em embarcações nacionais e estrangeiras foi publicado em junho deste ano. O estudo avaliou a participação de embarcações que usam a bandeira brasileira no mercado de navegação de cabotagem. Utilizou um conjunto de índices individualizados de acordo com os perfis de cargas, considerando os granéis sólidos, líquidos, carga geral e carga conteinerizada.

O trabalho concluiu que existem atualmente 375 embarcações que carregam a bandeira brasileira na cabotagem. Dentro desse universo, há 78 de grande porte utilizadas no transporte dos mais variados tipos de carga (25 petroleiros, 5 químicos, 9 gaseiros, 20 conteineiros, 7 graneleiros e 12 navios de carga geral).

Dentre essas 78 embarcações, 13 são estrangeiras com a bandeira suspensa temporariamente arvorando a bandeira brasileira por estarem inscritas em Registro Especial Brasileiro ("rebiadas").

As incertezas em relação a regulação do setor impedem que o BR do Mar consiga trazer grandes estímulos à cabotagem no País

AdobeStock

REGIÃO NORTE

Carta do Norte Export defende o desenvolvimento do setor hidroviário

Além da leitura do documento, encerramento foi marcado pelo anúncio dos conselhos estaduais do Brasil Export

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Livian Neto

O presidente da Fenop e do conselho do Norte Export, Sergio Aquino, fez a leitura da carta no encerramento do evento

A edição 2022 do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária teve seu encerramento na noite de ontem, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO). Durante dois dias, o evento reuniu especialistas para debater temas que tratam das peculiaridades e características da região Norte, os desafios da navegação fluvial, novas possibilidades de negócios, entre outros.

Promovido pelo Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e realizado pela Una Marketing de Eventos, o Norte Export contou com a presença de autoridades do setor, como Flavia Takafashi, diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e Dino Batista, diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias no Ministério da Infraestrutura.

Ao final do evento, o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e do conselho do Norte Export, Sergio Aquino, leu a carta que reúne os principais tópicos que nortearão os trabalhos do fórum pelos próximos anos. Entre os temas destacados estão: defender que a Antaq seja a única entidade de regulação do transporte hidroviário de cargas, o que eliminaria conflitos com as demais agências do segmento; transformar parte dos espelhos da água e de rios da região Norte efetivamente em vias navegáveis; e melhorar o diálogo dos estados do Norte com a produção do Centro-Oeste e com o Porto do Itaqui, no Maranhão.

Confira, a seguir, todos os tópicos da carta do Norte Export 2022:

- Unir os conselheiros regionais em prol da criação de uma Política Nacional Hidroviária, um projeto de Estado, e não de governos, com os necessários desdobramentos locais;
- Defender que a Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários, seja a entidade única na regulação do transporte hidroviário de cargas, eliminando os conflitos com as demais agências reguladoras que têm ligação com a gestão de recursos hídricos;
- Transformar parte dos espelhos da água e de rios da região Norte efetivamente em vias navegáveis, a partir de diretrizes estratégicas e de acordo com a viabilidade econômica de cada trecho;
- Cobrar regras claras e agilidade para os casos de concessão de corredores logísticos envolvendo trechos de mais um modal de transporte;
- Ampliar malhas e conexões rodoviárias e ferroviárias a partir de investimentos privados, dentro de uma política de desenvolvimento sustentável e de distribuição de riquezas entre a população do Arco Amazônico;
- Comunicar melhor e com ênfase mais adequada às oportunidades de desenvolvimento para atração de investimentos na região Norte e também para a sociedade em geral, utilizando também as ferramentas de comunicação do Brasil Export e de seus regionais;
- Melhorar o diálogo dos estados do Norte com a produção do Centro-Oeste e com o Porto do Itaqui, no Maranhão, que faz parte do Arco Amazônico. No caso de Rondônia e dos estados mais ao oeste do País, desenvolver diálogo permanente com Peru e Bolívia;
- Integração do sistema elétrico com a bacia hidroviária da região Norte, de modo que as barreiras físicas criadas a partir da construção de hidrelétricas contemplem eclusas e não se transformem em impedimentos para a navegação;
- Cobrar dos agentes fiscalizadores do meio ambiente que se alinhem com as pautas da navegação sustentável e trabalhem para evitar o lançamento desordenado de troncos nos rios da região Norte.

Conselhos estaduais

Antes de ler a carta do Norte Export, Sergio Aquino anunciou, em nome do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, a criação de conselhos estaduais. Assim como toda a estrutura do fórum nacional, eles serão permanentes para que questões relevantes às demandas estaduais relacionadas à logística e infraestrutura possam ser trabalhadas durante o ano inteiro.

O primeiro conselho estadual do Brasil Export criado foi justamente o Rondônia Export, estado que recebeu a edição 2022 do Norte Export. No próximo ano, o fórum regional será realizado em Manaus, capital do Amazonas.

Fabrício Julião: "Precisamos parar de pedir e passar a exigir"

Livian Neto

O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, fez um discurso breve, mas enfático no encerramento da edição 2022 do Norte Export, considerada por ele próprio como histórica. Pediu ao setor portuário uma cobrança mais forte dos entes governamentais para que seus direitos sejam assegurados. "Precisamos parar de pedir e passar a exigir".

"É papel do Brasil Export e das entidades que hoje compõem esse fórum impor a força da união, para mostrarmos ao governo e aos entes que é preciso defender, mais do que um Brasil organizado, a geração de emprego e renda", disse Fabrício para, logo em seguida, usar os terminais como exemplo.

"Quando um terminal fica 45, 60, 90 dias para iniciar uma operação, está deixando de recolher tributos. Tributo esse que faz falta para construir uma creche, uma escola. Tributo esse que faz falta para promover o desenvolvimento daquela região. E este terminal está deixando de gerar emprego", declarou.

Por fim, enfatizou a força do setor. "A nossa importância para a economia de uma cidade, de um estado de um país, em que 95% das mercadorias passam por tudo o que nós construímos, precisa ser colocada como regra".

REGIÃO NORTE

"É urgente o investimento em logística", diz superintendente da Fiero

Painel do Norte Export sobre desenvolvimento de Rondônia por meio da infraestrutura debateu sobre concessões intermodais e investimento privado

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Livian Neto

"O caminho é a concessão? Talvez, mas a modelagem é o que nos preocupa", disse o superintendente da Fiero, Gilberto Baptista, sobre a concessão da BR-364, em relação ao pedágio e à integração de modais

O caminho para o desenvolvimento econômico de Rondônia, na Região Norte, é investir na logística. A cadeia produtiva quer rodovias, ferrovias e hidrovias estruturadas para o escoamento da carga e participação direta nas discussões de projetos logísticos junto ao Governo Federal. O segundo ponto é avaliar a viabilidade de concessões de modais de transporte integrados. Estas questões foram debatidas durante o primeiro painel do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, na manhã de ontem, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO).

O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e foi realizado pela Una Marketing de Eventos na segunda-feira e ontem. O encontro foi aberto presencialmente a conselheiros, patrocinadores, autoridades e convidados, e a programação, que foi transmitida em tempo real e gratuitamente pelo portal **BE News**, está disponível no canal do Brasil Export, no Youtube.

No painel 1, cujo tema foi "Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária", o superintendente da Fiero, Gilberto Baptista, disse que a Região Norte requer investimentos urgentes em infraestrutura para atender ao escoamento da produção crescente, baixar o custo do transporte e ampliar a competitividade no mercado. "Quando se discute logística, está se discutindo meios de competitividade da indústria. O Brasil é precário em logística e, na Amazônia, o problema é agravado. A grande dificuldade de vir para os rincões do Brasil é como produzir sem entregar o produto. Nós precisamos de uma área produtiva e temos custo de transporte mais elevado do que o restante do País", enfatizou.

Baptista ilustrou a necessidade de investimento em logística no Arco Amazônico citando os números referentes ao volume de carga exportada em 2021 e até agosto de 2022. "No ano passado , nós exportamos em torno de 1,9 milhão a 2 milhões de toneladas de grãos. Neste ano, em agosto, em dois terços do ano, já superamos este número. Isso mostra que a produção vem crescendo. É urgente o investimento em logística", afirmou.

O superintendente da Fiero chamou a atenção para a BR-364, por onde é transportada a produção agrícola dos estados de Mato Grosso e Rondônia. "É a artéria, o vetor de desenvolvimento, mas, ultimamente, está se transformando em um corredor da morte devido à quantidade de acidentes. Falta investimento. O caminho é a concessão? Talvez, mas a modelagem é o que nos preocupa. Como essa empresa (eventual concessionária) vai recuperar os seus investimentos? Que pedágio essa empresa vai ter que cobrar?", questionou.

A concessão da BR-364 à iniciativa privada é uma prioridade dentro do Plano Nacional de Logística (PNL) 2035 para Rondônia, segundo disse o diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística SA (EPL), Alessandro Reichert, durante sua apresentação, antes do início do debate.

"A (BR) 364 Rondônia é uma artéria importantíssima para o escoamento da produção da região. De fato, o Ministério da Infraestrutura tem a intenção de fazer a concessão. A perspectiva é realizar o leilão no ano que vem. O projeto já está em estruturação pelo Ministério da Infraestrutura, não diretamente pela EPL, e prevê investimentos de R$ 5 a 6 bilhões para melhorar as condições de trafegabilidade", afirmou Reichert.

Para a concessão da BR-364, o Ministério da Infraestrutura estuda a integração do modal rodoviário com a Hidrovia do Rio Madeira, como forma de oferecer uma compensação ao eventual concessionário, mas Baptista refuta. "Penso que seria melhor agregar na ferrovia. O usuário comum da BR-364 vai pagar um preço muito caro (pedágio) para poder utilizar, sendo que a maior parte do segmento de grãos vai utilizar a ferrovia", afirmou.

Já o diretor-executivo da Aprosoja Rondônia, Victor Paiva, avaliou que a concessão intermodal "é uma oportunidade para o setor agrícola, pois é o setor privado que tem condições de investir em infraestrutura".

O presidente do Conselho Internacional do Brasil Export e sócio e vice-presidente de estratégias e negócios do Grupo H, Jorge Lima, ressaltou que atrair investimento privado para infraestrutura é a única forma de impulsionar o desenvolvimento econômico do País. "Como eu vou gastar R$ 6,2 bilhões se eu preciso de R$ 300 bilhões? Nós vamos demorar 50 anos", disse Lima. "O que resolve o Brasil é infraestrutura", enfatizou.

PARA A CONCESSÃO DA BR-364, O MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA ESTUDA A INTEGRAÇÃO DO MODAL RODOVIÁRIO COM A HIDROVIA DO RIO MADEIRA, COMO FORMA DE OFERECER UMA COMPENSAÇÃO AO EVENTUAL CONCESSIONÁRIO

Porto seco

Moderador do painel 1, o jornalista e diretor de Redação do jornal e portal **BE News**, Leopoldo Figueiredo, perguntou sobre novos negócios para o Complexo Portuário de Porto Velho ao representante da Autoridade Portuária, o diretor-presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), Fernando César Parente.

Segundo Parente, estão em fase embrionária as conversas para a instalação de um pátio para contêineres reefer em uma área de 37 metros quadrados próxima ao porto. "Existe uma tratativa de se avançar na poligonal portuária, com um porto seco com infraestrutura para atender contêineres reefer. Hoje, tivemos um avanço com relação à possibilidade de fomentar novos negócios no porto organizado através do PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário), mas também pela procura intensa que estamos tendo com relação a essa demanda", revelou.

REGIÃO NORTE

Conflito de competências atrasa desenvolvimento de hidrovias

Segundo o presidente da Abani, a Hidrovia do Madeira poderia movimentar mais cargas se tivesse uma gestão centralizada e policiamento

Livian Neto

O painel "O desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte" reuniu representantes da Abani, Antaq e Fenop

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O conflito de competências entre órgãos federais de regulação foi apontado como um dos principais entraves ao desenvolvimento de hidrovias na região do Arco Amazônico, especialmente a do Rio Madeira, uma das principais vias de transporte aquaviário da região. O debate ocorreu no painel "O desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte", do Norte Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, na manhã de ontem, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO).

O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e foi realizado pela Una Marketing de Eventos nos dias 12 e 13, respectivamente segunda e terça-feira. O encontro foi aberto presencialmente a conselheiros, patrocinadores, autoridades e convidados, e a programação, que foi transmitida em tempo real e gratuitamente pelo portal **BE News**, está disponível no canal do Brasil Export, no Youtube.

O fio condutor da discussão foi a Hidrovia do Madeira — os problemas e os desafios da via por onde são escoados soja e milho produzidos no Mato Grosso e em Rondônia, e de insumos como combustíveis e fertilizantes, bem como alimentos e produtos produzidos na Zona Franca que partem de Manaus com destino a Porto Velho (RO) e Rio Branco (AC). Em 2021, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), mais de 9 milhões de toneladas de produtos foram movimentadas pela Hidrovia do Madeira.

"O Madeira é um monstro. São mil quilômetros de desafios", afirmou o presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), Dodó Carvalho. Para ele, a falta de uma gestão centralizada atrasa o desenvolvimento da via e impede soluções para problemas urgentes como a falta de segurança, por exemplo. "Falta um 'dono' do Madeira. Quem é o 'dono'? É o Governo Federal? Os governos do Amazonas e do Pará? O Dnit? Enquanto não criarmos uma figura que responda pelo Madeira, não teremos uma hidrovia", ressaltou. "O Rio Madeira precisa urgentemente de um ordenamento para que todos possam desenvolver a sua atividade e ele possa continuar atendendo a todos", disse ele.

> O TÉCNICO DE REGULAÇÃO DA ANTAQ EM RONDÔNIA, DERIVALDO GOMES JUNIOR, SUGERIU A FORMAÇÃO DE UMA FORÇA-TAREFA ENTRE OS ÓRGÃOS ENVOLVIDOS E O CONGRESSO NACIONAL COMO SOLUÇÃO PARA O FIM DO CONFLITO DE COMPETÊNCIAS

"Na navegação, uma hora a gente está falando com a Marinha, com a Aneel, com a ANA, com a Receita. Qual é o valor da navegação? Tornar o produto dos produtores do Mato Grosso e do interior de Rondônia mais competitivo", criticou Dodó ressaltando a importância da Hidrovia Madeira para a economia da Região Norte.

Já o técnico de Regulação da Antaq em Rondônia, Derivaldo Gomes Junior, sugeriu a formação de uma força-tarefa entre os órgãos envolvidos e o Congresso Nacional como solução para o fim do conflito de competências.

"Enquanto determinadas competências estiverem sob a alçada da Marinha do Brasil, não vai acontecer nada. Em relação à Antaq, que é uma agência estruturada, as demandas precisam vir do setor", disse o conselheiro nacional do Brasil Export e ex-diretor-geral da Antaq, Adalberto Tokarski.

O presidente do Conselho do Norte Export e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, lembrou da proposta de alteração legal enviada ao Ministério da Infraestrutura há dois anos por uma coalização empresarial portuária. "Em uma das propostas está escrito que quando houver conflito de competências sobre sistema hidroviário e portuário deve prevalecer o posicionamento da Antaq", comentou. O grupo ainda aguarda resposta do Governo.

Sobre a questão da segurança, o presidente da Abani disse que a solução é destacar policiamento para o Rio Madeira. Dodó disse que há empresas recusando a rota por receio de roubo de cargas. "Não querem ir para o fluvial com medo da pirataria. Não tem coisa pior do que a insegurança, do que perder a credibilidade do modal", finalizou.

REGIÃO NORTE

GNL e mineração podem alavancar investimentos no Norte

Para especialistas, atividades são, junto ao agronegócio, atrativos de novos acordos para as cidades locais

Livian Neto

O GNL e a mineração foram debatidos no painel "Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte"

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A EXPLORAÇÃO DE GNL É CONSIDERADA UMA GRANDE APOSTA POR AUTORIDADES DA REGIÃO, E JÁ TROUXE UM INVESTIMENTO DE 1,6 BILHÃO EM LEILÃO DE ÁREA NO PORTO DE VILA DO CONDE

A exploração de Gás Natural Liquefeito (GNL) e a mineração podem ser as atividades responsáveis por trazer esperados investimentos em melhorias nos setores logísticos e de infraestrutura da região Norte do Brasil, segundo autoridades que participaram do painel "Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte", exposto ontem durante o Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho. O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado pela Una Marketing de Eventos.

A operação com o GNL é considerada uma grande aposta em relação à atração de novos investimentos na visão de Eduardo Bezerra, presidente da Companhia Docas do Pará. Para exemplificar, ele citou a chegada dessa operação no Porto de Vila do Conde, em Barcarena, no Pará, após leilão de uma área, em 2020, vencido pelo consórcio liderado pela Centrais Elétricas Barcarena SA (Celba), em um investimento de R$ 1,6 bilhão.

"Estamos agora na fase de construção da acostagem, com previsão de que a operação inicie no primeiro semestre do ano que vem. É uma oportunidade que abre espaço para a indústria e para toda uma cadeia de produção. Então, para mim, o GNL é a carga 'nova' do momento para o Norte do País", disse Bezerra.

Além de ser mais uma alternativa de energia à região do Porto de Vila do Conde, o gás natural abastecerá outras cidades do Pará e estados próximos, como Amapá e Maranhão. A sociedade também se beneficiará da nova operação que, segundo Eduardo, será interligada à Companhia de Gás do Pará.

"A chegada do GNL num posto de gasolina oferece à sociedade uma nova fonte de energia, mais limpa, mais segura que o gás butano", explicou o presidente da Companhia Docas.

Já Avenilson Trindade, secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico de Rondônia (Sedec), destacou o potencial da mineração de Rondônia, informando que o Estado tem as maiores jazidas de calcário e estanho do mundo.

Segundo o secretário, só o agronegócio – atividade de maior movimentação na região – não conseguiria criar demanda suficiente para novos investimentos, como a construção de ferrovias.

"Se nós conseguirmos impulsionar a mineração teremos essa demanda, porque o agro, mesmo crescendo a um percentual grande – só a área de grãos em Porto Velho cresceu 32% nos últimos dois anos – não consegue viabilizar um investimento ferroviário sozinho. É preciso diversificar as cargas para que isso aconteça", analisou Trindade.

Avenilson afirmou ainda que a região Norte precisa diversificar a composição dos produtos que exporta. "Só a carne bovina congelada e a soja representam 85% do conjunto de cargas que o Estado embarca. Então é prudente que diversifiquemos mais esse conjunto de produtos", alertou.

De acordo com ele, o governo do Estado tem trabalhado na atração de investimentos para acelerar a diversificação de cargas, entre eles citou o anúncio, em março deste ano, da instalação da mineradora canadense Canadá Rare Earth Corporation (Crec), na cidade de Ariquemes.

O investimento é de R$1,5 bilhão, com expectativa de geração de 300 empregos diretos e mais 4,5 mil indiretos. Segundo o Governo do Estado, com a implantação, Rondônia será o primeiro Estado da América Latina com indústria de terras raras, que são substâncias químicas usadas na indústria para a produção de diversos itens como eletrônicos, lasers e cabos de fibras ópticas.

O secretário afirmou ainda que a Eneva, empresa do setor de energia, também tem realizado estudos para instalar uma filial no Estado. De acordo com ele, a viabilidade ou não do novo negócio será anunciada no ano que vem e, a partir disso, qual o valor que será investido.

"É mais um indicador positivo de novas operações na região Norte, do nosso potencial de crescimento e que estimula o movimento de variação de produtos que a gente precisa", disse Avenilson.

REGIÃO NORTE

Instituto Praticagem do Brasil cobra celeridade do poder público

CEO Jacqueline Wendpap acredita que o Estado precisa se modernizar para atender demanda atual dos segmentos logísticos

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Livian Neto

Jacqueline Wendpap foi uma das participantes do último painel do Norte Export, que discutiu o "Desenvolvimento de novos negócios no Arco Amazônico"

O maior desafio para atrair investimentos em novos negócios portuários no Brasil, especialmente na região Norte, são as barreiras regulatórias impostas pelo poder público, acredita Jacqueline Wendpap, CEO do Instituto Praticagem do Brasil. Para ela, o Estado não conseguiu acompanhar a demanda crescente dos últimos 20 anos, nem o desenvolvimento alcançado pelas empresas privadas que atuam no setor. "O Estado tem o seu papel regulatório, mas precisa ser mais célere", pontua.

Ainda em sua visão, a região Norte do país sofre mais com a morosidade dos processos porque, ao depender da navegação fluvial, opera com características diferentes e contabiliza necessidades urgentes de investimentos em infraestrutura.

"Falta modernizar os processos do Estado para atender o cenário atual. Nisso, o Estado Brasileiro vira um sócio dos empreendimentos, um custo a mais. A autonomia da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) também diminuiu muito e quando processos que poderiam ser resolvidos pela Autoridade Portuária precisam, necessariamente, ser encaminhados para Brasília, aí trava mesmo", analisa Wendpap.

Para a CEO, o melhor caminho para o desenvolvimento econômico do País seria "deixar as atividades privadas seguirem e implementar uma regulação somente quando for necessário".

Ela foi uma das participantes do último painel de ontem, que discutiu o "Desenvolvimento de novos negócios no Arco Amazônico", dentro da programação do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, sediado pela Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho. O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado pela Una Marketing de Eventos.

Além dela, estiveram presentes Marcello Di Gregorio, Diretor da Super Terminais; Renato Freitas, Superintendente da Transglobal e Guilherme Sales dos Anjos, prático da Praticagem dos Rios da Amazônia Ocidental (Proa).

Ainda em relação às dificuldades encontradas nas operações da região, o prático Guilherme citou as alterações "silenciosas" que ocorrem no leito dos rios amazônicos e que precisariam de sistemas tecnológicos mais ágeis para detectá-las.

De acordo com ele, após a sondagem, a publicação da carta náutica pode demorar até dois anos, "ou seja, a leitura do rio já não é a mesma", explica. Para agilizar este tipo de levantamento, Sales disse que foi criado um Centro de Hidrografia em Manaus, "mas a publicação ainda leva seis meses, não atende a necessidade e é uma dificuldade que a gente não consegue destravar", pontuou.

Contudo, Guilherme garantiu que a praticagem está acompanhando o progresso da região Norte em termos de investimentos e novas oportunidades, o que leva o órgão a aperfeiçoar os métodos de navegação.

Ele explicou que a PROA adquiriu lanchas novas e mais rápidas e tem trabalhado também em um projeto de navegação de navios mercantes via Rio Madeira, através de um estudo de batimetria e informações da carta náutica do leito.

"A demanda para navios graneleiros e conteineiros é crescente e vimos que é possível transitar com embarcações maiores porque, na cheia do rio, passam por ali comboios com 25 balsas, o que dá 340 metros de comprimento por 55 metros de boca. O Rio Madeira consegue ter um amplitude de 14 metros, o que permite entrar com um navio de 12,5m. Então é possível a navegação de navios mercantes de grande porte na região, porém em um período determinado, que é o período da cheia", garante o prático.

Renato, superintendente da Transglobal, também vê o desenvolvimento da região Norte com olhos otimistas. "É a região do país que mais vai crescer em relação à logística nos próximos anos", afirmou, relembrando os dados do anuário da Antaq, que mostraram que o Arco Norte ultrapassou os portos das outras regiões em movimentação de milho e soja, sendo o responsável por 51% desse tipo de operação.

"Estamos crescendo na movimentação das importações de fertilizantes também, o que pode fazer da região Norte um novo caminho logístico para receber adubos", frisou.

SUPER TERMINAIS

Marcello Di Gregorio, diretor da Super Terminais, empreendimento instalado no Porto de Manaus, destacou investimentos feitos pela empresa na ordem de R$ 260 milhões em compra de equipamentos, obras de ampliação e sistemas de informação.

Inclusive, o terminal recebe hoje três novos guindastes elétricos panamax e um terminal tractor, o que aumentará a capacidade operacional da companhia em 25%.

Porém, os equipamentos - adquiridos via Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) - só podem entrar em efetiva operação após a liberação da Receita Federal, o que ainda não aconteceu. "Nosso cronograma original contava com o início da operação desses equipamentos até dezembro, mas com esse atraso, isso só deve ocorer entre fevereiro e março do ano que vem. De qualquer forma, o Super Terminais vai começar 2023 com nova capacidade operacional", comemora Marcello.

PARA JACQUELINE, A REGIÃO NORTE SOFRE MAIS COM A MOROSIDADE DOS PROCESSOS PORQUE, AO DEPENDER DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL, OPERA COM CARACTERÍSTICAS DIFERENTES E CONTABILIZA NECESSIDADES URGENTES DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA