BE NEWS

SEGUNDA-FEIRA, 19 DE SETEMBRO DE 2022 | ANO 1 | Nº 184 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

HUB Setor de transportes arrecada R$ 5,2 bi com debêntures incentivadas ▸ **p3**

FIOL TCU apresentará auditorias feitas nas obras de construção ▸ **p3**

CHINA Importação de carne bovina do Brasil deve cair em 2023 ▸ **p6**

Decreto que regulamenta BR do Mar deve sair esta semana, diz Povia

Em entrevista exclusiva ao **BE News**, secretário de Portos também desmente desavenças entre Minfra e Antaq na modelagem de Santos ▸ **p4 e p5**

EDITORIAL

Na expectativa pela regulamentação da BR do Mar

O programa BR do Mar, série de medidas elaboradas pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra) para impulsionar a navegação de cabotagem, aquela que ocorre ao longo da costa de um país, terá sua proposta de regulamentação enviada à Casa Civil nesta semana. A expectativa é do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Minfra, Mário Povia, que falou sobre essa evolução do projeto em entrevista publicada na edição de hoje do **BE News**. A apresentação das normas à Casa Civil será uma ação decisiva para a aprovação das normas, necessárias para que a legislação pró-cabotagem seja efetivamente implementada.

Segundo Povia, o conteúdo da regulamentação já foi, inclusive, acordado entre as equipes técnicas do Minfra e do Ministério da Economia, este último, crítico de pontos do programa e que poderia criar algum obstáculo de última hora, atrasando a entrada em vigor do programa.

Incentivar a cabotagem é apoiar e impulsionar a logística do transporte de cargas no Brasil. É garantir que a utilização da navegação ao longo da costa - uma opção que, comparativamente a outros modais, é mais econômica e apresenta um menor impacto ambiental - estará fortalecida e potencializada, com uma legislação buscando facilitar seu desenvolvimento.

O setor de transportes está há meses na expectativa dessa regulamentação. E isso não é por acaso, uma vez que o impacto esperado para a adoção do programa será sensivelmente positivo, de acordo com projeções do Minfra e de especialistas do segmento privado. Está mais do que na hora de se ter a BR do Mar regulamentada, com suas regras adotadas em definitivo. O Brasil precisa de uma matriz de transportes mais diversificada e um passo estratégico nessa direção é ter uma cabotagem impulsionada.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Pixabay

CAPA
4 "O decreto precisa sair", diz Povia sobre BR do Mar

HUB
3 Setor de transportes consegue R$ 5,2 bi com debêntures incentivadas no ano

NACIONAL
3 TCU apresenta auditorias feitas na Fiol

6 Importação de carne bovina do Brasil pela China deve cair em 2023

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@portalbenews.com.br

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

NACIONAL

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

Debêntures 1
O setor de transportes do Brasil foi beneficiado com a emissão de um total de dez debêntures incentivadas neste ano, até o mês passado, o que representou um aporte de R$ 5,2 bilhões. Esse capital foi aplicado em seis projetos rodoviários, dois aeroportuários e dois portuários. Desde 2019, essa estratégia de financiamento já foi adotada por 54 empreendimentos, com a liberação de R$ 27,9 bilhões. Os números são do Ministério da Infraestrutura, que autoriza esse tipo de investimento de longo prazo, via mercado de capitais.

Debêntures 2
As debêntures incentivadas são títulos de dívida emitidos por uma empresa. Quem os adquire está, na prática, emprestando recursos a essa companhia, recebendo, em troca, um rendimento de longo prazo por meio de juros.

Debêntures 3
Na última semana, o Ministério da Infraestrutura autorizou mais dois projetos a emitir debêntures incentivadas. Um deles é o da concessionária Autopista Fernão Dias S.A., para a BR-381/MG/SP, no trecho entre Belo Horizonte (MG) e São Paulo (SP). A proposta prevê implantar 47,6 quilômetros de terceiras faixas, obras de artes especiais e passarelas sobre pistas duplas nessa rodovia, que tem 562,1 quilômetros de extensão. O outro projeto é o de manutenção, ampliação e exploração dos sete aeroportos do Bloco Norte, administrados pela Concessionária dos Aeroportos da Amazônia S.A. São eles: Aeroporto Internacional de Porto Velho - Governador Jorge Teixeira de Oliveira (RO), Aeroporto de Rio Branco - Plácido de Castro (AC), Aeroporto Internacional Cruzeiro do Sul (AC), Aeroporto Internacional de Boa Vista - Atlas Brasil Cantanhede (RR), os aeroportos internacionais de Manaus (AM) e de Tabatinga (AM) e o aeroporto de Tefé (AM).

Malha Oeste
O projeto de relicitação da Ferrovia Malha Oeste já está formatado e deve ser publicado pelo Ministério da Infraestrutura "em breve", informou o ministro Marcelo Sampaio, segundo o governador de Mato Grosso do Sul, Reinaldo Azambuja. Em visita ao estado no final do mês passado, Sampaio havia destacado que essa relicitação seria publicada até dezembro deste ano.

TCU apresenta auditorias feitas na Fiol

Levantamentos mostrarão se cronograma de obras vem sendo seguido corretamente

Divulgação/Ministério da Infraestrutura

A Ferrovia de Integração Leste-Oeste passará por 20 municípios com a instalação de mais de 30 pátios de carga ao longo rota

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O ministro-substituto do Tribunal de Contas da União (TCU), Augusto Sherman, apresentará uma série de auditorias feitas nas obras de construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). As análises fazem parte do Fiscobras 2022 e serão apresentadas na sessão plenária desta quarta-feira.

O Fiscobras é o plano de fiscalização anual que engloba um conjunto de ações de controle do TCU com o objetivo de verificar o processo de execução de obras públicas financiadas, total ou parcialmente, com recursos da União.

Ao todo, serão três lotes analisados pelo ministro – 5F, 6F e 7F. Todos tratam do trecho compreendido entre Caetité e Barreiras, ambas cidades da Bahia. Vale ressaltar que os primeiros relatórios da Corte de Contas nas obras do corredor 5F não tiveram achados que pudessem impactar no cronograma de obras.

A Fiol irá contribuir para o escoamento do minério de ferro e grãos, ao interligar a ferrovia ao Porto Sul, que está sendo construído no município de Ilhéus, em conjunto com o governo da Bahia, concluído até 2026. Ao mesmo tempo, desafogará as estradas e evitará o tráfego intenso de caminhões nos centros urbanos.

Na mesma sessão, o ministro Augusto Sherman relata um embargo de declaração contra decisão que negou recurso em tomada de contas especial que apurou os prejuízos verificados na execução das obras de construção do Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR).

Já o ministro Walton Alencar apresenta um relatório de auditoria que analisou as obras da Nova Subida da Serra de Petrópolis/RJ (NSS), pertencente à rodovia BR-040/MG/RJ.

Agências reguladoras
A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia hoje a sua reunião deliberativa eletrônica. Destaque para análise do estabelecimento das metas anuais de produção para o quinquênio 2023-2027 da Ferrovia Norte-Sul (FNS).

Na mesma sessão os diretores apresentarão o termo de recebimento definitivo referente ao contrato de Subconcessão da Rumo Malha Central SA.

No dia seguinte a ANTT realiza a sua reunião de diretoria. Destaque para o relatório final da Audiência Pública nº 007/2022. A consulta tratou das minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da rodovia BR-381/MG, trecho com início em Belo Horizonte, no entroncamento com a BR-262/MG (Sabará) até o entroncamento com a BR-116/ MG (Governador Valadares), com extensão de 304 km.

Também será analisada a proposta de regulamentação da Operação do Agente Transportador Ferroviário de Cargas (ATF-C) no Subsistema Ferroviário Federal (SFF). Os diretores analisam ainda a proposta de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) e o início da cobrança de pedágio existentes P1, P2 e P3 do trecho concedido da BR-116/465/493/RJ/MG.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) realiza amanhã a sua reunião deliberativa da diretoria. O único destaque fica para análise do recurso administrativo contra decisão que negou autorização para continuidade de obras e investimentos no Píer B do TPS, durante a relicitação do Aeroporto Internacional de Viracopos.

Já a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou as inscrições para o Prêmio Antaq 2022. Os interessados em concorrer nas categorias de Iniciativas Inovadoras em Governança Socioambiental e Artigo Técnico-Científico devem atentar para o novo prazo de envio dos trabalhos e documentações exigidos no regulamento. O órgão não terá reuniões deliberativas nesta semana.

Congresso
Até o fechamento desta edição tanto o Plenário da Câmara dos Deputados quanto o do Senado não haviam publicado suas respectivas pautas.

ENTREVISTA

MARIO POVIA

Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura

"O decreto precisa sair" diz Povia sobre BR do Mar

SECRETÁRIO DE PORTOS TAMBÉM REBATEU A IDEIA DE POSSÍVEIS DESAVENÇAS ENTRE MINFRA E ANTAQ NA MODELAGEM DE SANTOS

"SANTOS É A JOIA DA COROA. É UM ATIVO ÚNICO. NENHUM LUGAR DO MUNDO ESTÁ DISPONIBILIZANDO UM ATIVO TÃO IMPORTANTE PARA A INICIATIVA PRIVADA. O MUNDO NÃO TEM EM AGENDA A PREVISÃO DE DISPONIBILIZAÇÃO DE ALGO TÃO GRANDIOSO. RISCO ALGUM DE NÃO TER INTERESSADOS"

Gabriel Imakawa

Mario Povia durante o Santos Export, em agosto: segundo o secretário, o decreto que regulamentará o BR do Mar deve sair esta semana

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Mario Povia, afirmou que o decreto que regulamentará o programa de incentivo à cabotagem, o BR do Mar, deverá ser enviado à Casa Civil nesta semana.

"O decreto precisa sair. Precisamos virar essa página. Ele está na nossa consultoria jurídica pela segunda vez e deve sair para o Planalto na próxima semana", disse ele em entrevista exclusiva ao **BE News** concedida na última sexta-feira. "O texto está acordado entre os ministérios da Economia e da Infraestrutura (Minfra) e deve ter um pequeno trâmite na Casa Civil. Queremos entregar essa questão na caixinha do Planalto na próxima semana".

O secretário de Portos confirmou que os dois ministérios chegaram ao acordo de que o afretamento por tempo de embarcações estrangeiras ou de Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) será de cinco anos.

Mario Povia também rebateu as informações de que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) foi monocraticamente contrária à decisão de alterar o período de concessão do Porto de Santos.

Afirmou ainda que as companhias Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e do Pará (CDP) deverão ser qualificadas para desestatização na próxima reunião do Conselho do Programa de Parceria de Investimentos (CPPI). Confira a entrevista completa abaixo:

O TCU recentemente concordou em manter a decisão do Governo de não renovar arrendamento de terminal em Santos. Qual o ganho com essa decisão?

Essa decisão é importante e mantém o cronograma. É uma decisão marginal a todo o processo de desestatização e concessão do Porto de Santos. Tanto o STS 10 quanto o STS 53 caminham em paralelo, mas não inviabilizam a concessão em sentido estrito. O que precisamos é, durante o período pré-edital, fazer um balanço dos estágios do processo para informar aos interessados se essas áreas ficarão disponíveis ao concessionário ou se serão previamente licitadas.

A área de expansão do Porto de Santos foi retirada. O período também mudou. Para quem está querendo entrar nesse leilão, o porto fica menos atrativo?

Essa é uma oportunidade para colocar uma questão importante: muito se disse que a Antaq foi contra o ministro e isso não é verdade. Essa foi uma decisão em conjunto do BNDES, Minfra, PPI, SPA e Antaq. O BNDES disse que o porto já está atrativo por si só. Os dois cálculos para os dois ▶

ENTREVISTA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

cenários já haviam sido feitos. Prós e contras foram apresentados e o ministro, democraticamente, acolheu os argumentos do BNDES que argumentou que Santos já é atrativo por si só. Santos é a joia da coroa. É um ativo único. Nenhum lugar do mundo está disponibilizando um ativo tão importante para a iniciativa privada. O mundo não tem em agenda a previsão de disponibilização de algo tão grandioso. Risco algum de não ter interessados. Tanto sabemos disso que tivemos que colocar questões dentro da modelagem limitando o controle. Teremos uma boa briga de interessados. Os dois cenários [35+5 anos e 50 anos de concessão] já estavam feitos. Foi com as duas equações que o BNDES nos deu esse feedback

Os cálculos foram refeitos com projeção de receita aumentada?

Não. Os dados macroeconômicos e de mercado foram sempre mantidos. O único recálculo foi em função desse período de concessão. Diretamente a mudança aconteceria nos dois paybacks e nos fluxos de caixa. Mas não houve alterações de ticket médio, projeções econômico-financeiras e outras premissas.

De qual ponto a audiência pública do BNDES sobre o Porto de Santos vai tratar especificamente?

O processo de desestatização de Santos vai como um todo para o TCU. Não é só concessão, mas venda da companhia. Vai passar pelo crivo do tribunal que já está tendo acesso a toda a base de dados produzida. Temos duas questões distintas. Uma é a concessão do porto e a outra é a desestatização da SPA. Esse segundo processo está com o BNDES e com o Ministério da Economia. O primeiro, nós estamos envolvidos umbilialmente. Voltando ao BNDES, é preciso que haja atos formais para que seja concluído esse processo de desestatização. Aqui estamos esperando uma resolução do CPPI. Depois concluímos a audiência pública do banco, que está aberta e termina no dia 23. A partir daí o processo é anexado ao nosso e enviamos todos os papéis de desestatização e concessão para o TCU. O que posso dizer é que onde a corte de contas deruçará 90% de seu tempo será no modelo. E essa proposta está fechada. Estamos somente terminando as justificativas para colocarmos o modelo que será apresentado. De pendências aqui no Minfra, temos a questão da audiência da poligonal do porto e, nas próximas semanas, já soltaremos a conclusão. Ressalto que o TCU vem acompanhando todo o processo pari passu conosco.

O leilão acontecerá ainda este ano?

Claro que ainda temos algumas incertezas, mas com forte expectativa de conseguirmos fazer na segunda quinzena de dezembro. Temos um prazo exíguo, mas estamos fazendo um estudo robusto para que o TCU não tenha dúvidas e peça novas instruções.

Os terminais STS 53 e STS 10 serão realmente entregues às novas concessionárias?

Em Santos o nosso plano A é colocar STS 53 e STS 10 para decisão da futura concessionária. Estamos trocando o pneu com o carro andando. Claro que é um poder de barganha de atratividade. Não que isso nos preocupe, até porque é uma circunstância de fato. Mas, sem dúvida, são duas cerejas nesse bolo.

Ainda sobre o TCU, como estão as questões do Porto de São Sebastião e de Itajaí? Qual a expectativa?

Dúvidas e diligências pontuais. São Sebastião ainda tem algumas pendências, mas são questionamentos do relator que devem ser resolvidos nos próximos dias. A área técnica já emitiu parecer. Já Itajaí ainda não há relatório. Mas estão muito próximos da conclusão. O que há de diferença são os estágios. Itajaí e São Sebastião não são administrados por docas federais. Em ambos os casos acontecerá um processo de concessão pura. Claro que com características diferentes, mas modelos parecidos. Queremos bater o martelo ainda este ano. Estamos trabalhando com o cronograma de que o leilão de São Sebastião e de Itajaí aconteça no decorrer de novembro. No máximo, na primeira semana de dezembro. Tudo isso sem correria.

> A CODEBA JÁ ESTÁ QUALIFICADA PARA O PROGRAMA DE PARCERIA DE INVESTIMENTOS. DEPOIS TEMOS OS PORTOS DE SANTA CATARINA QUE JÁ ESTÃO COM A EPL. ESTOU FALANDO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, IMBITUBA E LAGUNA. EM BREVE ESTAREMOS QUALIFICANDO A CDRJ E CDP"

E quais os próximos portos cuja desestatização podemos esperar?

A Codeba (Companhia Docas da Bahia) já está qualificada para o Programa de Parceria de Investimentos. Houve todo um preparativo para que isso fosse feito. Ela já está com estudos em aberto. Depois temos os portos de Santa Catarina que já estão com a EPL. Como lá não é Docas Federal, há um rito próprio com a Empresa de Planejamento. Estou falando de São Francisco do Sul, Imbituba e Laguna. Em breve estaremos qualificando a CDRJ e CDP. Isso deverá acontecer na próxima reunião do CPPI. As possibilidades são grandes.

Sobre o decreto do BR do Mar, já há alguma previsão para que ele seja publicado? Esse atraso na saída desse decreto está ocasionando estagnação nos pedidos. Como o senhor entende essa questão?

Não acredito que estamos estagnados. Estamos conversando diariamente com as empresas de navegação, que estão interessadas em se inserir no programa. Eu concordo que o decreto precisa sair. Precisamos virar essa página. Ele está na nossa consultoria jurídica pela segunda vez e deve sair para o Planalto nesta semana. Sai acordado com o Ministério da Economia e ainda deve ter um pequeno trâmite na Casa Civil. O principal ponto de debate era sobre o afretamento por tempo de embarcações estrangeiras ou de EBNs. Já há um acordo entre os órgãos sobre o período. A decisão é de que os prazos sejam estipulados em cinco anos.

No BR dos Rios, há um interesse em fazer uma concessão patrocinada atrelada à concessão de rodovias? Como aconteceria isso?

Esse é um desejo que temos. Trabalhar em corredores logísticos. Não necessariamente um modelo que irá abranger hidrovias poderá abranger rodovias e ferrovias. Mas, de fato, isso é algo que estamos pensando para o programa. A ideia é conversarmos entre as secretarias. No caso, a de Portos e a de Transportes Terrestres e a de Fomento. Trabalhamos juntos e articulados. Não há um caso concreto em que estamos nos baseando. Temos algumas teses e casos potenciais. O que queremos, na verdade, é desenvolver uma visão holística de corredor, com licenciamento ambiental conjunto, o que faz mais sentido e é mais moderno. Olhamos a multimodalidade principalmente no sentido operacional. Mas, nesse caso, a multimodalidade viria em termos de infraestrutura. É uma outra vertente, mas muito interessante.

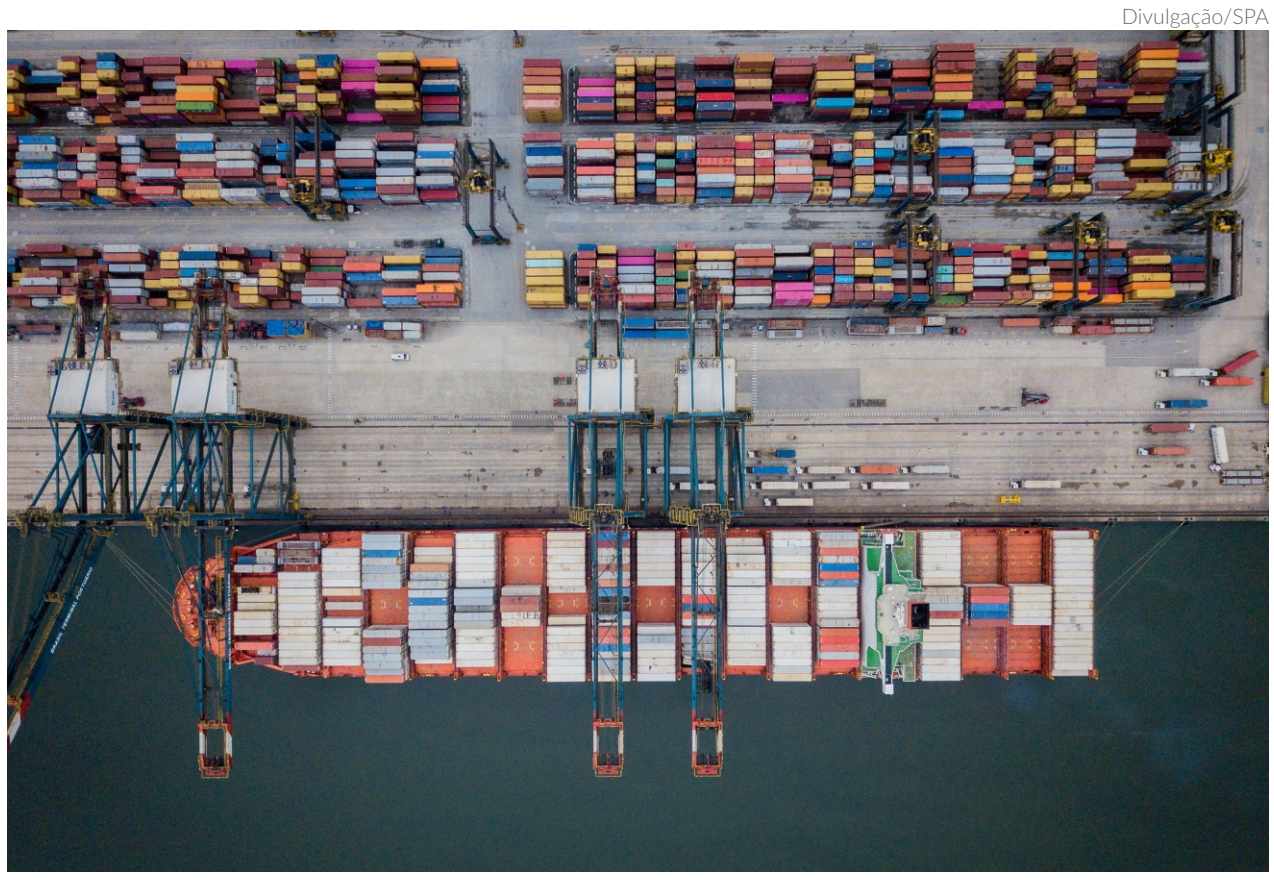
E quando haverá alguma publicação sobre o BR dos Rios?

Queremos ter algo no final de novembro. Devo sentar com o ministro no decorrer dessa semana para alinharmos a agenda e mostrar o que já temos de produção. Também vamos falar com o mercado no final de setembro e início de outubro para dividir o que estamos pensando. Devemos muito às hidrovias. Nunca tivemos uma política pública para este setor. Será muito importante avançarmos, nem que seja minimamente nessa agenda. O que virá primeiro, uma série de decretos ou um PL? Ou vai vir por MP? Essa questão está em aberto. O ministro já sinalizou que essa matéria também é muito cara ao Congresso. Claro que a proposta irá para lá se for preciso. Mas há a possibilidade de fazer uma série de portarias e atos normativos que nos trarão avanços. Essa resposta virá somente após os encontros que teremos nesses meses.

O Reporto já está previsto para 2023. Agora, esse imbróglio em 2022 está trazendo um sentimento de ano perdido para o setor. Há o entendimento por parte da Secretaria de que o benefício deve ser estendido até 2024?

Precisamos definir uma estratégia. A nossa ideia era ter esse incentivo de forma perene. O setor merece, mas temos que respeitar algumas linhas de atuação. É um assunto dinâmico. Vamos ter um novo Congresso tomando posse e acredito que esse assunto pode ser discutido tendo essa possibilidade de renovação. Tudo que puder melhorar o setor, iremos fazer.

Divulgação/SPA



O secretário acredita que, apesar das incertezas, o leilão da Autoridade Portuária de Santos deve acontecer na segunda quinzena de dezembro

NACIONAL

Importação de carne bovina brasileira pela China deve cair em 2023

Segundo relatório norte-americano, fatores econômicos e incertezas ainda impostas pela pandemia são alguns dos motivos

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

As exportações de carne bovina à China, principal parceiro comercial do Brasil, devem ter uma queda de 19,4% no ano que vem, apontou o relatório do Departamento da Agricultura dos Estados Unidos (USDA), divulgado no último dia 8. De acordo com o documento, o consumo interno de carne bovina no País deve apresentar uma queda de 3% em 2023, com 9,9 milhões de toneladas, e uma importação de 2,5 milhões de toneladas ante 3,1 milhões esperados para este ano.

Os motivos são o cenário econômico, as incertezas no segmento de hotéis e restaurantes devido às restrições impostas pela pandemia e a baixa oferta internacional. Outro fator que influencia na queda é o aumento de até 37% no preço da proteína, o que preocupa os importadores chineses. Para tentar driblar este problema, parte deles deve colocar o produto no varejo abaixo do preço que pagaram e, assim, evitar maiores custos com refrigeração e estocagem.

Ainda assim, na avaliação do mercado, a queda nas importações chinesas não deve afetar os embarques brasileiros, hoje em patamares recordes. O motivo seria o perfil das exportações brasileiras de carne bovina para a China, que se concentra em cortes dianteiros usados justamente na elaboração de produtos industrializados e outros pratos populares.

Divulgação

O mercado acredita que a queda nas importações chinesas não deve afetar os embarques brasileiros

Segundo o último balanço divulgado pela Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), as exportações de carne bovina do Brasil para a China no acumulado deste ano até agosto 786.872 toneladas, resultado 31% superior ao observado no mesmo período do ano passado, com receita 69,7% maior, de US$ 5,32 bilhões. Os números representam 51,8% do total das exportações brasileiras e por 60,3% da receita gerada nesse período.

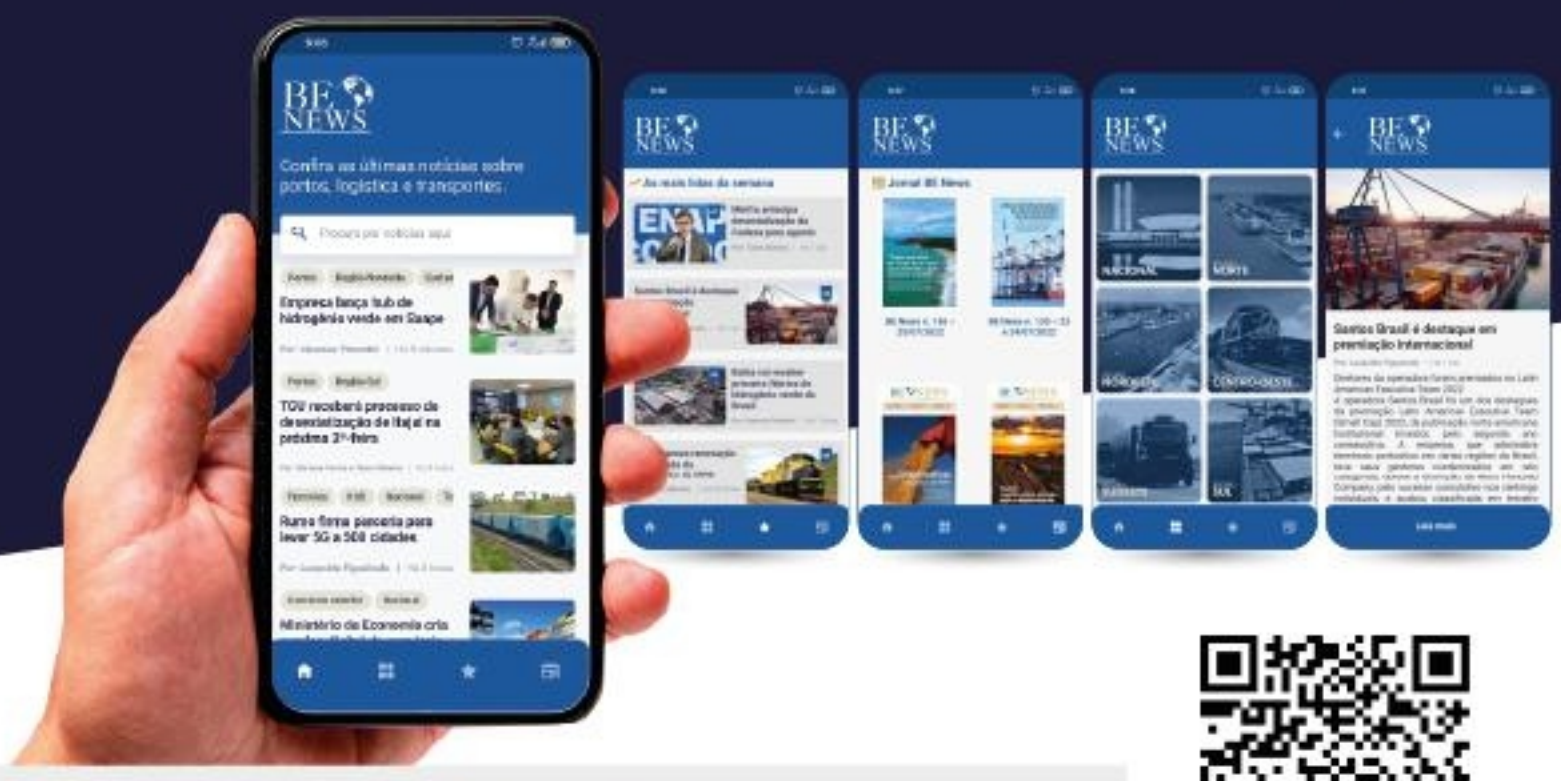
Porém, as perspectivas para as empresas brasileiras do segmento, como JBS, Marfrig e Minerva, são menos positivas. Isso porque o consumo per capita de carne do Brasil encontra-se no menor patamar dos últimos 20 anos, reflexo da perda do poder de compra da população. Neste cenário, os resultados positivos obtidos pelas companhias têm vindo das operações na América do Norte e demais países da América do Sul – justamente os mais afetados pela queda das importações chinesas, segundo a avaliação do USDA.

Nesse contexto observa-se ainda o aumento dos custos de importação diante das medidas mais rígidas e controle da Covid-19 em cargas refrigeradas nos portos chineses, com a suspensão de plantas frigoríficas em diversos países (incluindo o Brasil) e o aumento dos estoques locais no primeiro semestre deste ano.

BE NEWS APLICATIVO

As informações que movem o mercado, na palma da sua mão.

Baixe o aplicativo BE News e seja o primeiro a saber das principais notícias sobre portos, logística e transportes, confira as matérias mais acessadas da semana e leia o jornal BE News.



Baixe o aplicativo do BE News
Procure BE News na sua loja de aplicativos, ou acesse pelo QR code.

Siga-nos nas mídias sociais.

@portalbenews
Portal BeNews

App Store
Google Play

www.portalbenews.com.br