



portalbenews.com.br

**BUNKER** ANP autoriza Petrobras a vender combustível de navegação com 24% de biodiesel ▶ **p5**

**OPINIÃO** José Geraldo Vantine fala sobre infralógica e a geografia da Amazônia e do Norte do Brasil ▶ **p8**



Divulgação



## Câmara aprova marco legal do hidrogênio verde

Projeto de Lei que institui a política de incentivo à energia limpa com foco nesse combustível segue para sanção do presidente Lula ▶ **p3**

Divulgação



**Azul e Gol iniciam venda de 40 rotas compartilhadas no Brasil** ▶ **p5**

**REFORMA TRIBUTÁRIA** Discussão sobre imposto de veículos elétricos e importados divide opiniões ▶ **p4**

**PARANÁ** Exportações do estado para Ásia, África e Oriente Médio batem recorde no 1º semestre ▶ **p6**

**NORDESTE** Ministro Silvio Costa Filho destaca desenvolvimento portuário da região em seminário ▶ **p7**

## EDITORIAL

# Hidrogênio V e a nova sustentabilidade energética no Brasil

A aprovação pela Câmara dos Deputados do Projeto de Lei 2308/23, que institui a política de incentivo à energia limpa com foco no hidrogênio verde, é um importante passo para o futuro energético do Brasil. Com a sanção presidencial, que deve ocorrer nos próximos dias, o País poderá avançar de forma mais concreta na busca por alternativas sustentáveis aos combustíveis fósseis, alinhando-se às tendências globais de redução das emissões de carbono.

A criação da Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono é um passo estratégico, que inclui cinco programas destinados a fomentar a inserção competitiva deste combustível na matriz energética nacional. Entre eles, estão a previsibilidade na concessão de incentivos, o aproveitamento da infraestrutura existente e o estímulo à pesquisa e desenvolvimento. Tais medidas são fundamentais para assegurar que o Brasil não apenas adote o hidrogênio verde, mas também se torne um líder global neste setor.

A produção do hidrogênio verde deverá ser realizada por empresas ou consórcios com sede e administração no Brasil, sob a autorização da Agência Nacional do Petróleo (ANP). Este requisito é essencial para garantir que os benefícios econômicos e tecnológicos permaneçam no País, promovendo a nacionalização das tecnologias desenvolvidas. A utilização de fontes renováveis como etanol, energia eólica, solar e hidrelétricas para a produção de hidrogênio reforça o compromisso com a sustentabilidade.

Entretanto, a alteração no limite de emissão de dióxido de carbono por quilograma de hidrogênio produzido, de 4 kg para 7 kg, e a retirada da previsão de redução gradual desse limite a partir de 2030, são pontos que exigem atenção. É imperativo que o Governo mantenha um rigoroso controle sobre as emissões para assegurar que os benefícios ambientais do hidrogênio verde sejam efetivamente alcançados.

A isenção de PIS/Cofins para empresas produtoras de hidrogênio verde e a aquisição de matérias-primas no mercado interno representam um incentivo fiscal significativo. Contudo, a estimativa de impacto de cerca de R\$ 5 bilhões ao ano nas contas públicas demanda uma gestão financeira cuidadosa para que os benefícios econômicos e ambientais do projeto não sejam comprometidos.

A responsabilidade do setor público é crucial para o sucesso desta política. A celeridade nos investimentos é estratégica para a economia brasileira e para o atendimento da crescente demanda global por biocombustíveis de baixa emissão. O Ministério de Minas e Energia, ao apresentar semestralmente um relatório sobre a utilização da política pública, deve assegurar transparência e eficiência na implementação do Regime Especial de Incentivos para a Produção de Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (Rehidro).

A aprovação deste projeto de lei é apenas o começo. É essencial que o Governo Federal ofereça um suporte contínuo ao setor de produção de hidrogênio com baixa emissão de carbono, promovendo investimentos em pesquisa e desenvolvimento, infraestrutura e capacitação profissional. Somente assim será possível transformar o hidrogênio verde em uma realidade viável e competitiva, posicionando o Brasil na vanguarda da sustentabilidade energética.

## NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 3 Deputados aprovam marco legal do hidrogênio de baixo carbono

### HUB

- 3 Exportadores já podem pedir financiamento pré-embarque pelo Proex

### NACIONAL

- 3 Brasil recebe aprovação para exportar camarões à Austrália
- 4 Discussão sobre imposto de veículos elétricos e importados divide opiniões

Gecex prorroga tarifas de importação para resíduos sólidos por mais um ano

- 5 ANP autoriza Petrobras a vender combustível de navegação com 24% de biodiesel

Azul e Gol iniciam venda de 40 rotas compartilhadas no Brasil

### REGIÃO SUL

- 6 Exportações do PR para Ásia, África e Oriente Médio batem recorde no 1º semestre

Empresa anuncia instalação de fábricas para produção de fertilizante verde no RS

### REGIÃO NORDESTE

- 7 Ministro destaca desenvolvimento portuário do Nordeste

### OPINIÃO

- 8 “Infralogística e a geografia da Amazônia e do Norte do Brasil”, por José Geraldo Vantine
- 10 “O potencial aquaviário interior navegável no Brasil”, por João Gomes Ribeiro Neto



#### Sistema BE News de Comunicação

**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**  
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11  
Santos, São Paulo  
11013-919, BR

**Diretor-presidente**  
Fabrício Julião

**Diretor-superintendente**  
Márcio Delfim

**Diretora administrativo-financeira**  
Jacyara Lima

**Diretor-geral**  
Leopoldo Figueiredo

**Diretora comercial**  
Roberta Riccioppo

**Editor-executivo - Jornal BE News**  
Alexandre Fernandes

**Editora-executiva - Portal BE News**  
Vanessa Pimentel

**Editor-executivo - TV BE News**  
Gustavo Zanaroli

**Editora de Arte - Jornal BE News**  
Mônica Mathias

**Equipe de reportagem**  
Cássio Lyra, Marília Sena, Paulo José Ribeiro,  
Yousefe Sipp e Vitória Malafati (estagiária)

**Colunistas**  
Cândice La Terza e Ivani Cardoso

## 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@redebenews.com.br](mailto:atendimento@redebenews.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

[publicidade@redebenews.com.br](mailto:publicidade@redebenews.com.br)

(11) 91615.1200



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

#### Financiamento 1

As empresas exportadoras já podem pedir financiamentos da modalidade pré-embarque dentro do Programa de Financiamento às Exportações (Proex). O início dos desembolsos foi aprovado pelo Comitê Executivo de Gestão (Gecex), da Câmara de Comércio Exterior (Camex). Em abril, a Camex havia aprovado a ampliação do Proex para financiar exportações antes do carregamento das mercadorias. O início das operações, no entanto, dependia de regulamentação do Tesouro Nacional e do Conselho Monetário Nacional (CMN), que autorizou a modalidade em sua reunião no mês passado.

#### Financiamento 2

Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), a ampliação do Proex deve beneficiar principalmente o setor de defesa e empresas de pequeno e médio porte. Segundo a pasta, esses segmentos têm maior dificuldade de acesso aos financiamentos a exportações ofertados por bancos privados.

#### Financiamento 3

Até agora, o financiamento do Proex só ocorria na fase pós-embarque, com o crédito sendo liberado após a comprovação do embarque das mercadorias ou do faturamento dos serviços. Com a nova medida, o desembolso poderá ocorrer até 180 dias antes da exportação, o que deverá ser comprovado em até 15 dias da data prevista no cronograma aprovado. Nesse caso, o financiamento começará no momento do desembolso, e não no da exportação.

#### Fórum

Representantes do Governo Federal, Governo do Ceará, Complexo do Pecém, entre outras instituições, se reuniram na última terça-feira, dia 9, em Brasília (DF). O objetivo foi discutir e planejar ações para a realização do fórum Porto do Pecém: Porta de Ingresso do Brasil para o Caribe. O evento, marcado para agosto, será coordenado pelo Ministério das Relações Exteriores, com apoio do Governo Estadual e entidades parceiras.

#### Expectativa

"Com as novas rotas marítimas, entendemos que haverá ampliação significativa das oportunidades comerciais do Brasil, considerando que há 43 milhões de habitantes nas ilhas caribenhas", disse o ministro-chefe da Divisão de Integração de Infraestrutura do Itamaraty, João Carlos Parkinson de Castro, que esteve presente na reunião.

#### Países

O fórum será realizado nos dias 21, 22 e 23 de agosto, no Ceará. Segundo o Governo Estadual, são esperados ministros e empresários de oito países: Bahamas, Barbados, Cuba, Guiana Francesa, Jamaica, República Dominicana, Suriname e Trinidad e Tobago.

# Deputados aprovam marco legal do hidrogênio de baixo carbono

Projeto de Lei que institui a política de incentivo à energia limpa com foco nesse combustível segue para sanção do presidente Lula

MARÍLIA SENA  
marilia.sena@redebenews.com.br  
YOUSEFE SIPP  
yousefe.sipp@redebenews.com.br

A Câmara dos Deputados aprovou na quinta-feira (11) o Projeto de Lei que institui a política de incentivo à energia limpa no Brasil, com foco no hidrogênio verde. O texto segue agora para sanção presidencial de Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

O PL 2308/23 foi revisado após a inclusão de destaques e emendas feitas pelo Senado Federal. Uma das alterações significativas foi o aumento do limite de emissão de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) por quilograma de hidrogênio produzido. A versão original da Câmara estabelecia um limite máximo de 4 kg de CO<sub>2</sub>, enquanto o Senado propôs um aumento para 7 kg. Além disso, foi retirada a previsão de redução gradual desse limite a partir de 2030.

O projeto cria a Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono, que inclui cinco programas. Entre os princípios da iniciativa estão a inserção competitiva do combustível na matriz energética nacional, previsibilidade na concessão de incentivos, aproveitamento da infraestrutura existente e fomento à pesquisa e desenvolvimento.

A produção no país deverá ser realizada por empresas ou consórcios com sede e administração no Brasil, com autoriza-



Produzido a partir de fontes renováveis, com pouca ou nenhuma emissão de carbono, o hidrogênio verde é considerado uma alternativa aos combustíveis fósseis, que emitem CO<sub>2</sub>

ção da Agência Nacional do Petróleo (ANP). Os fabricantes beneficiados poderão utilizar etanol, energia eólica, solar e outras fontes renováveis, incluindo hidrelétricas.

O hidrogênio verde é produzido a partir de fontes renováveis, com pouca ou nenhuma emissão de carbono, sendo uma alternativa aos combustíveis fósseis, que emitem dióxido de carbono, um dos principais responsáveis pelo aquecimento global.

O relator do PL, deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), destacou que o projeto vai estimular o mercado dos biocombustíveis. "A maior parte do hidrogênio que o mundo produz é a partir de combustíveis fósseis. Toda rota que esta legislação prevê é hidrogênio de baixa emissão de carbono", afirmou.

O Ministério de Minas e Energia deverá apresentar semestralmente um relatório sobre a utilização da política pública e enviar um plano de trabalho do Regime Especial de Incentivos para a Produção de Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (Rehidro) em até 90 dias da sanção da proposta.

O texto incorpora a isenção de PIS/Cofins para empresas produtoras de hidrogênio verde e na aquisição de matérias-primas no mercado interno por negócios beneficiários da política. A proposta sofreu mudanças no Senado, que estendeu os benefícios a produtores de vários tipos de fontes renováveis. Antes, apenas produtores de biogás ou biometano tinham direito ao benefício fiscal.

A isenção de PIS/Cofins

gerará um crédito fiscal que poderá ser recuperado pelas empresas, com um limite máximo de R\$18,3 bilhões. A devolução dos benefícios começará em 2028, com valores escalonados até 2032. Os valores anuais de crédito serão definidos pelo Executivo e previstos no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA). O impacto estimado é de cerca de R\$5 bilhões ao ano nas contas públicas.

A deputada Adriana Ventura (Novo-SP), uma das autoras da proposta, comemorou a aprovação. "O hidrogênio é o combustível do futuro, pode ser usado para várias coisas: para transporte, aquecimento, energia elétrica. E tem avançado muito esse mercado em muitos países. No Brasil estamos plantando esta semente", disse.

## Brasil recebe aprovação para exportar camarões à Austrália

Governo espera que a nova abertura de mercado aumente o fluxo comercial entre os dois países

YOUSEFE SIPP  
yousefe.sipp@redebenews.com.br

O Ministério da Agricultura e Pecuária anunciou nesta quinta-feira (11) que o Brasil obteve a aprovação sanitária do governo da Austrália para exportar

camarões e carne de camarões.

Em fevereiro deste ano, a Austrália já havia permitido a importação de pescados brasileiros. De acordo com o Ministério, as exportações de produtos agrícolas ao mercado australiano já ultrapassaram US\$

111 milhões em 2024. A expectativa é que a nova abertura de mercado aumente o fluxo comercial entre os dois países.

No ano passado, o Brasil comercializou para a Austrália produtos do agronegócio no valor de US\$ 293 milhões, com café, produtos florestais, pro-

ductos de origem animal e sucos representando 74% do total das vendas agrícolas nacionais para o país.

Com este anúncio, o Brasil alcança sua 78ª abertura de mercado em 2024, totalizando 156 novos acessos em 53 países desde o início de 2023.

## NACIONAL

# Discussão sobre imposto de veículos elétricos e importados divide opiniões

Importadores se preocupam com mais taxas. Anfavea diz que medida é para proteger o mercado nacional

JÚNIOR BATISTA  
junior.batista@redenebenews.com.br

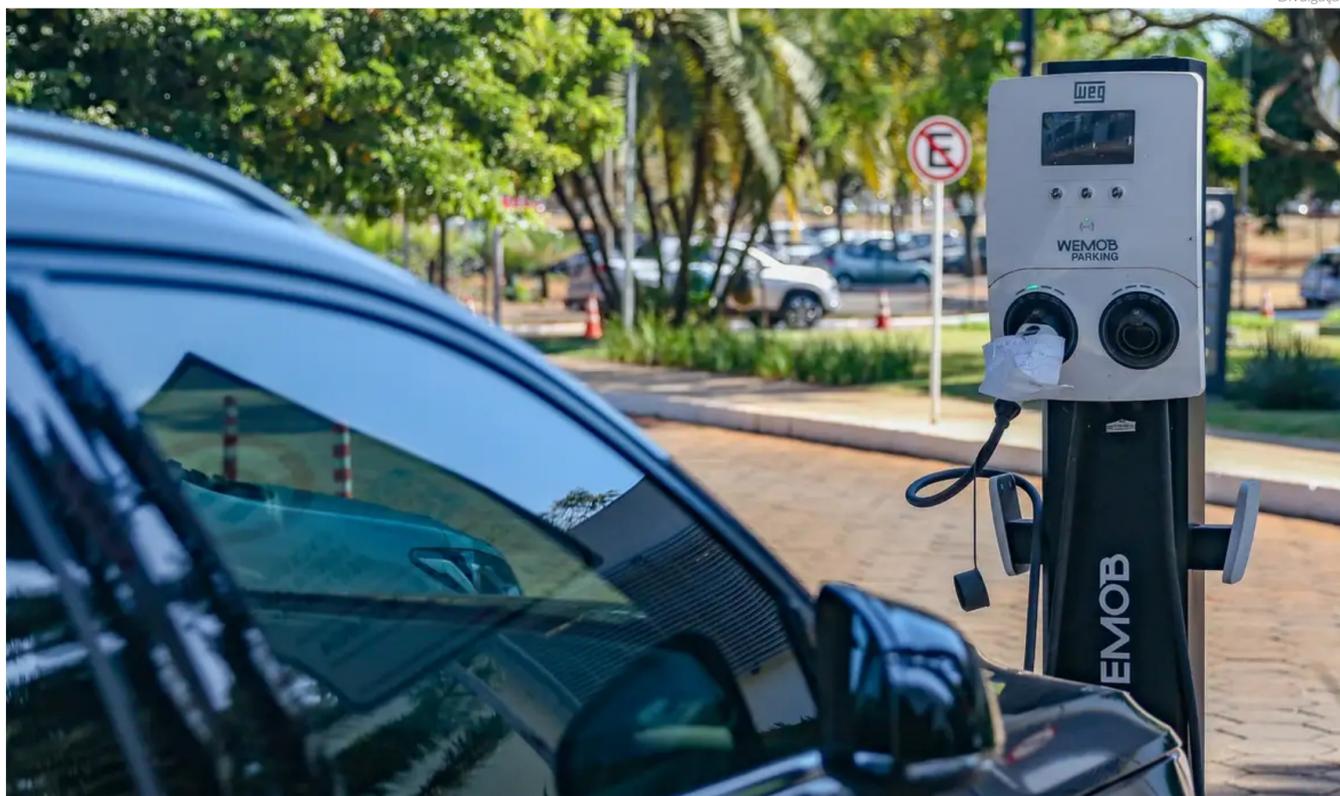
O presidente da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), Ricardo Bastos, fez duras críticas à inclusão dos veículos elétricos e híbridos no substitutivo da reforma tributária que estabelece o Imposto Seletivo, o chamado "imposto do pecado".

Bastos considera um "equívoco" da área de Desenvolvimento do Governo (ele refere-se ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, MDIC) ter sugerido à comissão que regulamenta a reforma tributária na Câmara dos Deputados a inclusão dos veículos em geral e especialmente os elétricos e híbridos no "imposto do pecado".

"Os elétricos e híbridos beneficiam o meio ambiente e a saúde da população e, portanto, estão em sintonia com o conceito do Imposto Seletivo, e não o contrário", afirma ele.

Segundo Ricardo Bastos, a decisão "não permitirá o crescimento da demanda por veículos em geral e por veículos elétricos em particular, inibindo a escala necessária inclusive para a produção local". "Estamos assim comprometendo o futuro da produção nacional com essa tributação excessiva", conclui.

A regulamentação da Reforma Tributária, aprovada na terça-feira (10) na Câmara dos



A regulamentação da Reforma Tributária, aprovada na Câmara, manteve o Imposto Seletivo para uma série de setores, de montadoras de automóveis à mineração de carvão

Deputados, manteve o Imposto Seletivo (IS) para uma série de setores, de montadoras de automóveis à mineração de carvão. Isso significa que seus produtos poderão pagar mais imposto que a alíquota padrão, de 26,5%. O texto vai agora para o Senado Federal.

Em entrevista ao jornal Valor Econômico, o novo presidente da associação dos importadores de veículos, Abeifa, Marcelo Godoy, disse que uma das principais discussões, no momento, é tentar evitar a pressão feita por montadoras com fábricas no Brasil para antecipar a elevação do Imposto de Importação sob o argumento de proteger a produção nacional.

No âmbito das discussões tributárias feitas pelo Governo, no começo do ano o Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex-Camex) decidiu voltar a tributar carros elétricos e híbridos fora do país.

Essa tributação vai ser gradual, até atingir 35% em julho de 2026. Atualmente, não há fábricas de carros 100% elétricos no Brasil. Para Godoy, "essa é uma briga estrutural" e que tem caráter "protecionista".

## Antecipação

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) e o Sindipeças,

que representam as autopeças, querem a antecipação das taxas para proteger o mercado nacional.

Na semana passada, a Anfavea revisou para baixo a previsão de produção nacional. "(A) queda considerável nas exportações, somada à alta desenfreada nas importações, faz com que a produção deixe de crescer no mesmo ritmo do mercado interno. Assim, o crescimento da produção foi revisto para baixo, de 6,1% para 4,9%. Nos primeiros seis meses do ano, 165,3 mil autoveículos deixaram o país, uma queda de 28,3% sobre o mesmo período de 2023. É o pior resultado desde 2009, excetuado 2020, auge da pandemia", disse a Anfavea, em nota.

O presidente da entidade, Márcio Lima Leite, ressaltou a questão mencionando um "desequilíbrio". "Temos o Imposto de Importação mais baixo para modelos elétricos de origem chinesa no planeta, entre os países produtores, o que serve de atrativo para a importação acima de um saudável patamar de equilíbrio. Isso vem prejudicando nossa produção e ameaçando nossos investimentos e empregos. Por isso a demanda urgente da elevação do Imposto de Importação para 35%, como ocorre com outros importados. E que seria um patamar relativamente baixo frente ao de outros mercados importantes", defendeu.

## Gecex prorroga tarifas de importação para resíduos sólidos por mais um ano

Taxas para restos de papel, plástico e vidro, que estão em 18% desde julho do ano passado, vão permanecer nesse nível

Da Redação  
redacao.jornal@redenebenews.com.br

As tarifas de importação para resíduos de papel, plástico e vidro, que estão em 18% desde

julho do ano passado, permanecerão nesse nível por mais um ano. A decisão foi tomada na quinta-feira (11) pelo Comitê Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex), em Brasília (DF).

Em comunicado, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços

(MDIC) informou que a medida, implementada em 2023, teve sucesso em reduzir as importações desses resíduos. "De agosto de 2023 a maio de 2024, as importações de restos de papel caíram 48,3%, e as de plásticos tiveram uma redução de 33%, contribuindo para o mercado nacional de reciclagem

e promovendo a gestão adequada dos resíduos", afirmou o Ministério.

A maior parte dos resíduos importados vem de países fora do Mercosul. A elevação das tarifas, que expiraria em 31 de julho, foi prorrogada para continuar estimulando o mercado nacional e evitar a entrada de

materiais de baixa qualidade ou de origem duvidosa.

"O prolongamento da medida abrange todos os tipos de resíduos de papel, plástico e vidro relevantes. Isso evita a 'fuga' de produtos para outras classificações fiscais, garantindo a eficácia da política adotada", destacou o MDIC.

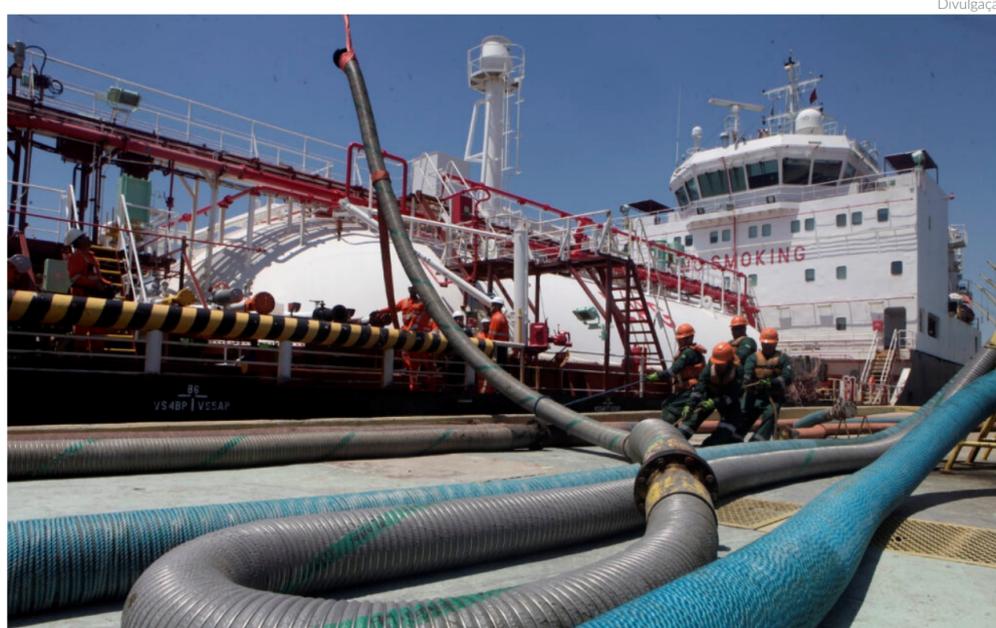
# ANP autoriza Petrobras a vender combustível de navegação com 24% de biodiesel

Segundo a empresa, os testes com a mistura não apontaram ocorrência atípica no funcionamento dos motores das embarcações

Da Redação  
redacao.jornal@redenebnews.com.br

A Petrobras obteve na quinta-feira, dia 11, a autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para a comercialização de combustível marítimo (bunker) com conteúdo renovável. A companhia é a primeira no país a receber a permissão para entregar ao mercado um bunker com 24% de biodiesel.

No ano passado, a estatal e sua subsidiária Transpetro conduziram testes no Terminal de Rio Grande (RS) utilizando misturas variadas de biodiesel no bunker de origem mineral. No primeiro houve a inclusão de uma mistura com 10% de biodiesel, e nos dois últimos, com 24%. Em todos os casos, na matéria-prima da parcela renovável foi adicionado o percentual de 30% em volume de gordura animal (sebo de boi) somados aos 70% de óleo de soja. Esses têm sido os ingredientes



Divulgação

No ano passado, a Petrobras e sua subsidiária Transpetro conduziram testes no Terminal de Rio Grande utilizando misturas variadas de biodiesel no bunker de origem mineral

comuns na produção de biodiesel veicular no Brasil.

Segundo a Petrobras, o produto foi testado em situações reais de navegação e acompanhamento de dados de navios, como consumo, potência desenvolvida, distância percorrida, além do desempenho do combustível em filtros e siste-

mas de purificação. Os resultados indicaram que não houve ocorrência atípica no funcionamento dos motores das embarcações, tampouco nos sistemas de tratamento do combustível (centrífugas e filtros), confirmando as viabilidades operacionais e comerciais do bunker com conteúdo renovável.

No primeiro teste com 24% de biodiesel, realizado em junho de 2023, a redução na emissão de gases de efeito estufa (GEE) em relação ao bunker totalmente mineral ficou em torno de 17%. E no segundo, feito em dezembro, 19%.

Ainda de acordo com a estatal, o biodiesel presente no

VLS (Very Low Sulfur) B24, produzido pela companhia, é certificado pela ISCC EU RED, uma das mais tradicionais certificações existentes no mercado, aplicável para rastreabilidade e cálculo das emissões de gases de efeito estufa de matérias-primas e bioprodutos sustentáveis.

“A autorização da ANP reforça a estratégia da Petrobras no desenvolvimento de produtos mais sustentáveis para oferecer ao mercado combustíveis com maior valor agregado e com baixa pegada de carbono”, disse a empresa em nota.

Segundo o diretor de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, Claudio Schlosser, “o desenvolvimento de tecnologias e produtos mais sustentáveis é prioridade para a companhia. A autorização concedida pela ANP para a comercialização do VLS B24 é mais um indicativo da correção da nossa estratégia de apresentar soluções economicamente viáveis e adequadas às demandas da sociedade por sustentabilidade”.

## Azul e Gol iniciam venda de 40 rotas compartilhadas no Brasil

Venda de passagens dá início ao acordo de cooperação firmado entre as companhias no mês de maio

Da Redação  
redacao.jornal@redenebnews.com.br

As companhias aéreas Azul e Gol iniciaram nesta quinta-feira (11) a venda de voos compartilhados pelo Brasil a partir do acordo de cooperação comercial firmado entre as duas empresas no mês de maio. Ao todo, serão 40 novas rotas compartilhadas.

Juntas, Azul e Gol possuem cerca de 1,5 mil decolagens diárias. Com o início do codeshare, mais de 2.700 oportunidades de viagens com apenas uma conexão serão criadas dentro do Brasil, facilitando o acesso ao transporte aéreo no país.

Nos canais de vendas da Azul, já estão disponíveis 20 itinerários operados pela Gol: Belém-Rio Branco, Confins-São José dos Campos, Curitiba-São



Divulgação

Em trechos em que a Azul e a Gol concorrem, não haverá compartilhamento de voos, de maneira que as empresas complementem suas malhas aéreas com destinos domésticos

José dos Campos, Juazeiro do Norte-Galeão, Pato Branco-Brasília, Recife-São José dos Campos, São Gabriel da Cachoeira-Guarulhos, Tabatinga-Brasília, Tabatinga-Guarulhos, Tefé-Brasília, Tefé-Guarulhos, Uruguiana Brasília, Viracopos-Boa Vista, Viracopos-Porto Ve-

lho, Viracopos-Rio Branco, além dos que já estavam no sistema Manaus-Rio Branco, Fortaleza-Galeão, Curitiba-Brasília, Manaus-Guarulhos, Manaus-Brasília, Brasília-Boa Vista, Brasília-Porto Velho e Brasília-Rio Branco.

Já os clientes da Gol podem

comprar diretamente nos canais de venda da empresa passagens de voos da Azul no Amazonas, entre Manaus (MAO) e Tefé (TFF); Mato Grosso, ligando Cuiabá (CGB) a Alta Floresta (AFL); no Pará, de Belém (BEL) para Altamira (ATM); em Minas Gerais, entre Belo

Horizonte (CNF) e Ipatinga/Vale do Aço (IPN) e de Campinas/Viracopos (VCP) ao aeroporto de Correia Pinto (EEA), na serra catarinense, atendendo a região de Lages (SC).

Conforme já anunciado, o codeshare entre as empresas só abrange trajetos em que apenas uma das companhias aéreas opere.

Em trechos em que as duas concorrem, não haverá compartilhamento de voos, de maneira que as empresas complementem suas malhas aéreas com destinos domésticos.

Segundo as empresas, nas próximas semanas está previsto o anúncio de mais rotas conjuntas que poderão ser consultadas nos sites das duas companhias aéreas.

## REGIÃO SUL

# Exportações do PR para Ásia, África e Oriente Médio batem recorde no 1º semestre

Dados do Governo apontam que as vendas totais do estado para o exterior somaram mais de US\$ 11,5 bilhões entre janeiro e junho

Claudio Neves/Portos do Paraná

CÁSSIO LYRA  
cassio.lyra@redenebnews.com.br

O estado do Paraná obteve no primeiro semestre de 2024 o melhor desempenho nas vendas para os mercados do Oriente Médio, África e Sudeste Asiático, com parte da produção escoada pelos portos do Paraná. Os dados são do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços organizados e analisados pelo Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes).

O desempenho recorde para estas regiões do mundo se soma aos de mercado tradicionais, como é o caso de China, Estados Unidos e Argentina, resultando num valor total de mais de US\$ 11,5 bilhões em produtos exportados entre janeiro e junho deste ano. É o quinto melhor resultado em todo o Brasil.

As exportações do Paraná para o Oriente Médio, bloco formado por 14 países, somaram US\$ 1,1 bilhão nos seis



As exportações do Paraná para o Oriente Médio somaram US\$ 1,1 bilhão nos seis primeiros meses deste ano; para países da Ásia, US\$ 844 milhões, e para a África, US\$ 586 milhões

primeiros meses deste ano, superando os US\$ 774,4 milhões registrados no mesmo período de 2023 e o primeiro semestre de 2019, com US\$ 893 milhões, até então o melhor resultado para o período. A carne de frango e o açúcar foram os principais destaques da lista das mercadorias mais vendidas para a região.

O maior volume de transações comerciais foi com os Emirados Árabes Unidos, com US\$279 milhões em receitas para o estado no primeiro semestre de 2024. Na sequência, estão o Irã, com US\$ 244 milhões em receitas, a Arábia Saudita, com US\$180 milhões, e o Iraque, com US\$ 127 milhões.

Os produtos do agro tam-

bém tiveram peso relevante nas exportações paranaenses para a Associação das Nações do Sudeste Asiático (Asean), composta por Singapura, Tailândia, Malásia, Filipinas, Myanmar, Brunei, Camboja, Laos, Indonésia e Vietnã.

Com US\$ 244 milhões em receita, a Indonésia foi o maior mercado consumidor dos pro-

ductos paranaenses na região até a metade de 2024. Depois, aparecem Vietnã (US\$ 196 milhões), Singapura (US\$ 156 milhões) e Tailândia (US\$ 120 milhões).

No total, os países que compõem a Asean adquiriram US\$844 milhões entre janeiro e junho deste ano, 57% acima do valor contabilizado no mesmo período de 2023, que foi de US\$ 538 milhões. O resultado também é quase três vezes superior ao comércio com essa região no primeiro semestre de 2018 (US\$ 308 milhões). O desempenho mais recente foi puxado pelo comércio de soja em grão e açúcar.

## África

No continente africano, as exportações do estado saltaram de US\$ 499 milhões para US\$586 milhões, com destaque para o Egito, África do Sul e Argélia, que atingiram US\$ 112 milhões, US\$ 83 milhões e US\$ 71 milhões, respectivamente. O recorde anterior tinha sido no primeiro semestre de 2022, com US\$ 552 milhões. A carne de frango e o açúcar lideraram entre as mercadorias.

## Empresa anuncia instalação de fábricas para produção de fertilizante verde no RS

A BeGreen vai implantar novos empreendimentos nos municípios de Passo Fundo, Tio Hugo e Vacaria

Divulgação

Da Redação  
redacao.jornal@redenebnews.com.br

tendimento com o governo do estado e o encaminhamento de licenças ambientais para a operação de unidades de produção de fertilizante verde.

A BeGreen fabrica amônia verde, produzida a partir de hidrogênio e nitrogênio verdes. O resultado final é um fertilizante nitrogenado, cujo volume utilizado nas lavouras do Rio Grande do Sul é 100% importado.

A empresa já atua em Passo Fundo, onde possui uma usina-escola no campus da Universidade de Passo Fundo.

Segundo o Governo Estadual, as questões fundiária e de fornecimento de energia para a implantação das unidades de Tio Hugo e Passo Fundo já



estão resolvidas, faltando apenas a emissão de licença prévia. A previsão é que as novas fábricas comecem a operar em 20 meses após a obtenção da licença.

Já em Vacaria, ainda existe pendência em relação ao fornecimento de energia, aspecto muito importante, uma vez que 70% da matéria-prima utilizada no processo produtivo é

A BeGreen fabrica amônia verde, produzida a partir de hidrogênio e nitrogênio verdes. O resultado final é um fertilizante nitrogenado, cujo volume utilizado no RS é 100% importado

energia.

A empresa tem planos de construir cinco pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), que são usinas que usam a força e a velocidade da água para gerar energia. Junto às PCHs, serão instaladas unidades de produção de amônia, que também dependem da licença ambiental prévia.

A estimativa é de que sejam gerados 500 empregos diretos no período de construção e cerca de 90 vagas fixas para manutenção da fábrica.

## REGIÃO NORDESTE

# Ministro destaca desenvolvimento portuário do Nordeste

Resultados e projetos do MPor foram apresentados durante seminário Infraestrutura e Desenvolvimento do Nordeste

Da Redação  
redacao.jornal@redenebenews.com.br

10% neste ano. Temos um grande potencial de expansão no Porto de Suape (PE), que tem recebido investimento privado da ordem de quase R\$ 2 bilhões”, argumentou.

Os resultados e projetos do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para os estados do Nordeste foram apresentados na quinta-feira (11), em São Paulo, durante o seminário Infraestrutura e Desenvolvimento do Nordeste.

Durante sua participação, Costa Filho destacou a importância das obras para a competitividade e desenvolvimento sustentável não só do Nordeste, mas de todo o país, e mencionou a expansão na movimentação de cargas que os portos da região tiveram nos primeiros meses de 2024. “Nós tivemos um crescimento de mais de

Outro porto da região Nordeste mencionado pelo ministro neste ano é o do Pecém, no Ceará. Costa Filho lembrou que o complexo cearense está investindo cada vez mais em energia limpa, de modo a garantir maior sustentabilidade do modal portuário. “Pecém está realizando o maior investimento de hidrogênio verde do Brasil e da América Latina, com investimento da ordem de R\$ 8 bilhões. A gente sabe do crescimento que está se tendo, sobretudo na área de granéis líquidos no estado do Ceará”.

O evento foi promovido pelo jornal Valor Econômico e Editora Globo, com o apoio do



Vosmar Rosa/MPor

Durante sua participação, Costa Filho destacou a importância das obras para a competitividade e desenvolvimento sustentável não só do Nordeste, mas de todo o país

## Principais obras públicas do Novo PAC no Nordeste:

- Dragagem de aprofundamento no Porto de Ilhéus (R\$ 81 milhões);
- Dragagem do Porto de Suape (R\$ 226 milhões);
- Recuperação do Molhe 4 do Porto de Suape (R\$ 140 milhões).

## Setor aéreo

Para o segmento aéreo da região, atualmente, o MPor trabalha na requalificação de 22 novos aeroportos do Nordeste para fortalecer a aviação regional. O ministro lembrou que o modal é fundamental na geração de emprego e aumento da renda aos moradores locais.

Banco do Nordeste, e reuniu especialistas de diversos setores para debater investimentos em obras de infraestrutura com o objetivo de impulsionar o desenvolvimento da região.

## Investimentos

O ministro garantiu que o Ministério de Portos e Aeroportos tem trabalhado de forma coordenada com os operadores por-

tuários para alavancar os investimentos, com medidas específicas na estruturação e modernização dos portos.

O Governo Federal também tem investido em obras de dragagem para garantir a navegação durante períodos de seca, mantendo a circulação de mercadorias e pessoas, além de fomentar o turismo, que é fundamental para a economia regional.

BE NEWS 19h

VOCÊ É NOSSO CONVIDADO!

Fique por dentro de tudo que move o mercado.

APRESENTAÇÃO

NÚRIA BIANCO

De segunda a sexta-feira, às 7 da noite, o telejornal BE News 19 horas traz as principais notícias do setor de Infraestrutura em todo o Brasil e nos principais mercados internacionais.

ACESSE E INSCREVA-SE



TV BE News no Youtube  
@tv\_benews



www.tvbenews.com.br

REDE  
BE NEWS  
JORNAL • PORTAL • TV

## OPINIÃO

**JOSÉ GERALDO VANTINE**

CEO da Vantine Logistics Consulting e conselheiro de Administração do Porto de São Sebastião  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

## ▶ GESTÃO

## Infralogística e a geografia da Amazônia e do Norte do Brasil

Começo minha resenha criando um neologismo não técnico com o termo “Infralogística” para tratar da região mais complexa e plural do Brasil: o Norte, composto por estados tão díspares que vai do Acre ao Amapá, do Tocantins a Roraima, passando por Rondônia e emendando os dois maiores estados do País – Amazonas e Pará. Com cerca de 3,9 milhões de quilômetros quadrados e enorme diversidade de apenas 18,5 milhões de habitantes, na Região Norte temos a linha do Equador, que cruza a capital Macapá (além do Amazonas, Roraima e Pará), e por isso uma parte está no hemisfério norte e outra no hemisfério sul.

Ao adicionar o estado do Mato Grosso e do Maranhão, temos a chamada “Amazônia Legal” (criada pelo Governo Federal em 1953, com foco no desenvolvimento regional), com de 5,2 milhões de quilômetros quadrados, equivalente a 60% do território nacional, com apenas 12% da população brasileira. Essa região concentra a maior diversidade do bioma global. A Amazônia Legal é dividida em duas partes: Amazônia Ocidental (Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima) e Amazônia Oriental (Pará, Maranhão, Amapá, Tocantins e Mato Grosso).

Para finalizar a análise situacional do cenário geográfico/político da Região Norte e da Amazônia Legal, acrescento a Zona Franca de Manaus, instituída em 1967 com o objetivo de impulsionar a ocupação do território amazonense, com a criação da “área de livre comércio” e “incentivos fiscais”, que originou o Polo Industrial de Manaus (em 1968 os benefícios foram ampliados para os estados do Acre, Rondônia, Roraima, além do Amazonas, e incluindo as cidades do Macapá e Santana no Amapá). Portanto, ignorar essa realidade ou querer mudá-la é, no mínimo, ignorância de neófitos e acadêmicos. Afirmo isso com base na minha experiência em muitos estudos e projetos nos últimos 25 anos que conduzi para a Suframa (Superintendência da Zona Franca de Manaus), o Governo do Estado do Amazonas e o Cieam (Centro da Indústria do Estado do Amazonas).

Embarquei em comboio de balsas (rota Belém-Manaus), sobrevoei o Rio Amazonas de Belém até Santarém, passando pelo Estreito de Óbidos em direção à Mineração Rio do Norte, no afluente Rio Trombetas. Isso para entender as operações fluviais, a fim de elaborar e implantar um projeto “Ro-Ro” para abastecimento no Porto Trombetas, no município de Oriximiná (PA), onde vivem mais de 8 mil pessoas (em um projeto de extração do minério de alumínio, a bauxita).

Depois, fechei o foco no Polo Industrial de Manaus (PIM) e, no Cieam, criei o Logam – Comitê de Logística do Amazonas, com a participação de 30 a 40 empresas, porque delas deveriam nascer as demandas e soluções para uma realidade da

natureza onde “estradas são rios”. Rios navegáveis que não são hidrovias. Assim, para quem depende, por exemplo, do Rio Amazonas e do Rio Madeira, há muito tempo já deveria ter solução para as operações regulares tanto nas cheias como nas vazantes. Não existe o fator surpresa.

Um dos estudos que fizemos por solicitação da Suframa foi o que denominamos “Corredor de Contêiner Santana -Manaus”, pelo qual (a exemplo de Manzanillo, transshipment port no Canal do Panamá, no lado Atlântico) os navios oriundos do hemisfério norte (Ásia, EUA e EUR) fariam o transbordo em terminais privados em Santana (AC) e, dali, seguindo em comboios de balsas até Manaus. E os navios cada vez maiores seguindo sua rota oceânica para o Nordeste, o Sudeste e o Sul. Engavetado! Aí percebi a discrepância entre prazo de governo e prazo de projeto.

Embora façam parte da mesma macrorregião, aprendi que cada estado é um ecossistema específico com solução de “Infralogística” adequada à cada realidade. No entanto, tendo o Polo Industrial de Manaus como eixo da produção industrial, desenvolvemos alguns dos seguintes estudos ou projetos contemplando a integração entre eles.

1.) Saída para o Caribe: Utilização da BR-174/432 de Manaus a Boa Vista e daí para Georgetown (Guiana), que se mostrou inviável, mas essa rota tinha uma variante de Boa Vista até Santa Elena (Venezuela), podendo seguir até Colômbia. Esse tramo foi muito utilizado pela Transportadora Michelin, transportando insumo para a Coca-Cola Company da fábrica de Manaus;

2.) Saída para o Pacífico: Desenvolvido em conjunto com a Secretaria do Planejamento do AM, o estudo foi baseado na integração do Rio Solimões, que após a fronteira com o Peru, chama-se Marañon, com um sistema hidroviário até Iquitos (Peru) e, daí, um rodoviário até o Porto de Paita (700 km de estrada a ser construída). Zero viabilidade econômica, com elevado investimento e muito baixa demanda para o fim a que se propunha, que era a ligação com a Ásia sem usar o Canal do Panamá, nem o sul da América do Sul ou o sul da África;

3.) Ligação Manaus – Porto Velho via rodoviária pela BR-319: Afora os clássicos problemas ambientais (que a engenharia moderna sabe como resolver), os estudos “origem-destino” como “Infralogística” não se justificaram, prevalecendo o Rio Madeira com balizamento e batimetria - atualmente em fase final de concessão, o que é muito bom. Assim, a BR-319 se faz necessária para a ligação terrestre Manaus-Porto Velho-Cuiabá pela tradicional rota da BR-364. Projeto pendente para decisão do Governo Federal; ▶

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 8

EMBARQUEI EM COMBOIO DE BALSAS (ROTA BELÉM-MANAUS), SOBREVUEI O RIO AMAZONAS DE BELÉM ATÉ SANTARÉM, PASSANDO PELO ESTREITO DE ÓBIDOS EM DIREÇÃO À MINERAÇÃO RIO DO NORTE, NO AFLUENTE RIO TROMBETAS. ISSO PARA ENTENDER AS OPERAÇÕES FLUVIAIS, A FIM DE ELABORAR E IMPLANTAR UM PROJETO “RO-RO” PARA ABASTECIMENTO NO PORTO TROMBETAS, NO MUNICÍPIO DE ORIXIMINÁ (PA)

4.) Ligação rodo-fluvial via Santarém: Estudos mostraram redução de 3 dias em comparação à via Belém para São Paulo. Não aprovamos o projeto pois a rota rodoviária a partir de Santarém usando a BR-163/BR-364 não apresentava condições de tráfego seguro. É uma boa solução para ligar o Polo Industrial de Manaus com o Sudeste, mas tem uma infralógica deficiente que não viabiliza - resalto aqui que o escoamento de grãos até Miritituba tem ocorrido com alto volume e, com futuro incerto, poderá existir o Ferrogrão;

5.) EIZOF – Entrepósito Internacional da Zona Franca de Manaus: Concebemos como conceito de central de trânsito com 3 diferentes operações: a) Entrestagem de insumos importados; b) Armazenagem de matéria-prima e insumos para o PIM de origem do Brasil com suspensão do ICMS até “importação” e c) Armazenagem de produtos acabados da ZFM para consumo no Brasil e para exportação. Foi transformado em lei e instalado no porto público. A Suframa, responsável pela operação, vendo o potencial de crescimento, solicitou projeto para utilização da Siderama (antiga siderúrgica) numa região estratégica tangente ao Rio Amazonas, conhecida como Porto da Ceasa, onde a BR-319 para às margens do rio, em frente do “encontro das águas do Rio Negro com o Rio Solimões, para ser um mega entreposto similar ao existente em Miami. Com mudança de governo, o projeto foi engavetado;

6.) CLAD – Centro Logístico de Abastecimento e Distribuição: Um projeto que incluiu a instalação de um entreposto da Zona Franca (com produtos de todos os estados a ela pertencente) dentro do Porto Everglades, na Flórida; a criação de voo direto, três vezes por semana, Manaus/Fort Lauderdale/Manaus, e a criação da rota marítima Manaus/Porto Everglades, “pier to pier”, sem escala, incluindo uma integração ferroviária com os portos da Costa Leste (LA), com alternativa multimodal (aéreo-ferroviário-marítimo). O projeto foi completamente estruturado, incluindo a busca de companhias aéreas e armadores. Houve interesse grande da VarigLog e de um NVOCC de Miami. Novamente, mudança de governo e da superintendência da Suframa e, como esperado, infelizmente foi para a gaveta;

7.) Logística Integrada: Projeto exclusivamente dedicado às empresas, com apoio do Cieam e foco no modelo compartilhado de contratação de transporte “door to door”, contando ainda com gerenciamento de risco integrado e uma plataforma de gestão que chamei de “Sislog”. Fizemos ampla pesquisa “O/D”, inúmeras reuniões com as empresas, chegando até o ponto de lançar no mercado uma concorrência para contratação de operador logístico. Tal qual as mudanças de governo alteram os planos e ações, o mesmo ocorreu com esse projeto. Em decorrência de mudanças de alguns

executivos (diretores locais) e má compreensão do sistema, houve esvaziamento e cada empresa continuou “tocando a vida” de forma independente. Importante destacar que, durante os estudos desse projeto, chegamos a repensar no sistema “rodo-aéreo” muito utilizado principalmente pelo Grupo GPT-Tecnocargo, com frota própria de aviões cargueiros com sua companhia Beta Cargo, e muitas vezes também utilizando aeronaves da Skymaster. Usamos duas rotas: Manaus-Cuiabá (aéreo) / Cuiabá-SP (rodo) e Manaus-Brasília (aéreo)/Brasília-SP (rodo). Esse modelo só funciona com fretamento de aeronaves ou mesmo com companhias dedicadas a cargas como a Modern Logistics. Mas aí é assunto de mercado.

Reflexão final: Minha geração viveu acreditando no slogan “Brasil, país do futuro”. O futuro chegou e os problemas de gestão oficial só cresceram, em especial na infraestrutura de transporte que foi transformada em Logística (daí o neologismo “Infralógica”). Por quê? Ora, cada estado tem seu governador, seus deputados federais, seus senadores, e cada município tem seu prefeito e seus vereadores. Então por que os projetos não evoluem? Por que não saem do papel? Mais do que intrigante para minha experiência na região (mais de 25 anos), a causa maior está no “longo prazo” de maturação dos projetos de “Infralógica”, que não resistem aos mandatos eletivos de presidentes e governadores. E na sucessão, tudo muda. São projetos de governo e não projetos de Estado, o que aliás acontece também em outras regiões do Brasil. Há atualmente um grande alento para mudar essa realidade, através do exaustivo e produtivo trabalho desenvolvido pelo Fórum Brasil Export e seus conselhos.

Importante registrar que, na estrutura privada, temos ótimos exemplos de soluções operacionais na região. No fluvial, Bertolini e a Linave no Rio Amazonas e a AMaggi no Rio Madeira, com o projeto de transbordo de grãos em Itacoatiara. Nas atividades portuárias, enquanto o porto público bem no centro de Manaus não é mais utilizado para cargas, temos os portos Superterminais e o Chibatão com ótimas soluções de operação fluvial flutuante.

Afinal, do auge do ciclo da borracha ao status atual, com foco apenas em “Infralógica” (afora os complexos problemas ambientais e indígenas), se eu tivesse poder, reduziria cinco ministérios atuais de pouca expressão e criaria o “Ministério da Amazônia Legal”, com foco na convergência de projetos e ações integradas para o desenvolvimento da “Infralógica”. Hidrovias, portos, rodovias, aeroportos regionais, bem como diretrizes de gestão e operação logística, resultando num “Plano Estratégico de Estado para Infralógica da Amazonia Legal”.

## OPINIÃO

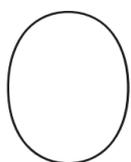
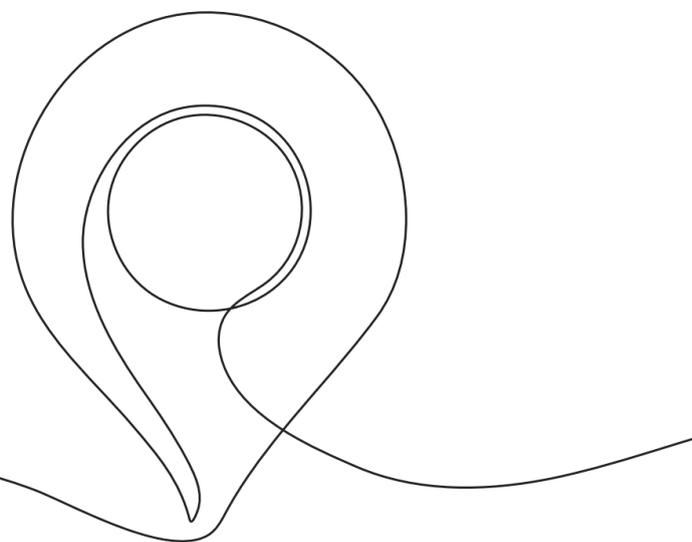
**JOÃO GOMES RIBEIRO NETO**

. Engenheiro e consultor

opinio@portalbenews.com.br

► LOGÍSTICA

# O potencial aquaviário interior navegável no Brasil



Brasil é um país continental com mais de 8 mil quilômetros de costa marítima, navegando nas modalidades Cabotagem, Marítima e Interior com mais de 50 mil quilômetros de vias aquaviárias com potenciais à navegação, mas utilizando apenas 12% de suas potenciais vias naturais.

Alguns fatores que dificultaram um maior aproveitamento dessas vias estão relacionados à falta de uma política de estado continuada, agravada e interrompida há mais de 30 anos com a extinção das poucas estatais estruturantes, que eram núcleo côncavo de organização e planejamento, com programa integrado e profissionais comprometidos.

No nosso setor, tínhamos a Portobrás (para portos marítimos, hidrovias interiores, terminais e travessias, com a estatal investindo em capacitação e infra), a CBD (Companhia Brasileira de Dragagem, que mantinha os canais marítimos de navegação dragados), o DNOS (Departamento Nacional de Obras e Saneamentos, mantendo os rios limpos, evitando carreamentos e enchentes), o Geipot (o órgão pensador de integração multimodal e de infra) e a Sunamam (a Superintendência Nacional da Marinha Mercante).

Depois destas extinções impensadas da inteligência estruturante, temos assistido a dezenas de mudanças no organograma de governança e gestão, que foram aumentadas em cada nova alteração. A estrutura ficou maior e mais lenta, e só pensa com concursados dentro da caixa.

Infelizmente os novos gestores não conhecem o que funcionou e porque parou. E os atuais, imponderados, não têm interesse nisso. Buscam soluções viajando para fora, para ver como funciona lá, sem saber como já operou aqui. Também são vítimas da descontinuidade, no entanto ouvem, mas não consideram o passado.

Podem ocorrer com sucesso revitalizações e novas rotas, se conhecerem erros e acertos do passado, ajustando os quadros e o organograma, que mais que dobrou - no passado, tínhamos empregados das estatais também nas bases.

Algumas possíveis revitalizações já: a fim de impulsionar a logística de cargas no Mercosul, deve-se recuperar a operação de cargas na Hidrovia do Paraná entre Foz do Iguaçu e Três Lagoas (1.000 km), além de revitalizar os portos de Panorama e Presidente Epitácio, todos com ferrovias inoperantes que tinham acessibilidade ao Porto de Santos.

ALGUNS FATORES QUE DIFICULTARAM UM MAIOR APROVEITAMENTO DESSAS VIAS ESTÃO RELACIONADOS À FALTA DE UMA POLÍTICA DE ESTADO CONTINUADA, AGRAVADA E INTERROMPIDA HÁ MAIS DE 30 ANOS COM A EXTINÇÃO DAS POUCAS ESTATAIS ESTRUTURANTES