# LIDE

Ano 15 - nº 94 | 2020

DORIA EDITORA
ISSN 1980-3664
00094
9 771980 366004
R$ 15,00



## VIVEKA KAITILA

**NOVA MATRIZ ENERGÉTICA IMPULSIONA A INOVAÇÃO NA GE DO BRASIL**

**INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA**
MERCADO DEBATE NOVAS FORMAS DE FINANCIAMENTO PARA O SETOR

LIDE

Ano 15 - nº 94 | 2020

private.bradesco @Bradesco Bradesco Private Bank
Fone Fácil Bradesco Private Bank: 3004 9980 / 0800 718 9980
SAC – Alô Bradesco: 0800 704 8383
SAC – Deficiência Auditiva ou de Fala: 0800 722 0099
Ouvidoria: 0800 727 9933

Autorregulação ANBIMA
Private

Seguir seus próprios passos
não significa caminhar sozinho.

Na hora de escolher
o melhor para o seu futuro,
conte com quem está
sempre com você.



Leo Burnett TM

Wealth MANAGEMENT

bradesco private bank

*Para todo mal,*
*imagine a cura.*

Para você imaginar sempre o melhor, a EMS realiza pesquisas inovadoras, investe em tecnologia e desenvolve novos medicamentos que cuidam da sua saúde.

EMS

Sua saúde merece

PARQUE GLOBAL

O MUNDO SE ENCONTRA AQUI.

**BREVE LANÇAMENTO**

AGENDE SUA VISITA

O QUE VOCÊ NUNCA OUSOU SONHAR,
**NÓS OUSAMOS REALIZAR.**



*Perspectiva ilustrada do wine room*

## CONHEÇA DE PERTO ESSA REALIDADE E FAÇA DELA SEU NOVO SONHO. AGENDE SUA VISITA AO SHOWROOM E DECORADOS.

Nosso stand de vendas conta com a consultoria técnica da BP – Beneficência Portuguesa de São Paulo, baseada em boas práticas preventivas para o enfrentamento da Covid-19.

REALIZAÇÃO: BUENO NETTO · Benx Incorporadora · RELATED BRASIL

FUTURA INTERMEDIAÇÃO: BEM Imobiliária · R.BROKERS · ABYARA · FERNANDEZ MERA

RESIDÊNCIAS INTERNACIONAIS
142 A 330 M²
UNIDADES DUPLEX DE ATÉ 552 M²

WWW.PARQUEGLOBAL.COM.BR
11 5199 1919
Marginal do Rio Pinheiros, 14.500
Eixo Marginal Pinheiros Sul
Entre o Shopping Cidade Jardim
e Parque Burle Marx

*O empreendimento imobiliário residencial foi aprovado pela Prefeitura do Município de São Paulo sob o nº 2013/27407-01, publicado em 22/10/2013, com projeto modificativo aprovado sob o P.A. 2014-0.160.178-9. A incorporadora promoverá cartório de registro de imóveis, nos termos da Lei nº 4.591/64. O empreendimento Shopping Center será objeto de aprovação de projeto legal perante a Prefeitura Municipal de São Paulo. Após aprovação, a incorporadora promoverá o registro da da Lei nº 4.591/64. O empreendimento Complexo de Inovação, Saúde e Educação será objeto de aprovação de projeto legal perante a Prefeitura Municipal de São Paulo. Após aprovação, a incorporadora promoverá o registro da incorporação Todas as imagens e perspectivas contidas neste material são meramente ilustrativas e poderão sofrer alterações, inclusive quanto a forma, cor, textura, posição e tamanho. As unidades autônomas e áreas comuns do empreendimento serão intermediação: BEM – Bem Vendas/Benx Incorporadora. Av. Dr. Cardoso de Melo, 1.460 – 9º andar – Vila Olímpia – CEP 04548-004 – São Paulo-SP. Creci- 20.197J; F. MERA – Fernandez Mera Negócios Imobiliários. Av. Brigadeiro Luís Antônio, CEP 04028-002 – Tel.: 3888-9200 – São Paulo – diariamente até as 21 horas, inclusive sábados, domingos e feriados. Creci 20.363-J; R Brokers / GHI Negócios Imobiliários. Creci: 25687J – Rua Cunha Gago, 700 – conj. 91 – CEP perante o 15º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo – SP o registro da rerratificação da incorporação imobiliária. O empreendimento será comercializado após o registro da rerratificação do Memorial de Incorporação no referido incorporação imobiliária no 15º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo – SP. O empreendimento somente será comercializado após o registro da Memorial de Incorporação no referido cartório de registro de imóveis, nos termos imobiliária no 15º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo – SP. O empreendimento somente será comercializado após o registro do Memorial de Incorporação no referido cartório de registro de imóveis, nos termos da Lei nº 4.591/64. entregues conforme Projeto Legal, Memorial de Incorporação e Memorial Descritivo de Acabamento do empreendimento, que prevalecerão em caso de conflito com qualquer outro material ou informação relativa ao empreendimento. Futura 4.910 – Jardim Paulista – CEP 01402-002 – São Paulo-SP. Creci: 22.061-J – Tel.: (11) 3066-1000 – www.fmera.com.br; ABYARA – Central de Atendimento da ABYARA BROKERS Intermediação Imobiliária. Av. Ibirapuera, 2.332 – Indianópolis – 05421-001 – São Paulo-SP – Tel.: 113467-1100 – www.ghiimobiliaria.com.br.*
























# 19º FÓRUM® EMPRESARIAL LIDE

DE 10 A 12 DEZEMBRO

São Paulo - SP

## O líder de todos os fóruns.

**TEMA CENTRAL 2020**

"BRASIL: COMO SUPERAR OS DESAFIOS FRENTE AOS CENÁRIOS NACIONAL E MUNDIAL"

**Para mais informações, acesse: lideglobal.com**

LIDE® GRUPO DE LÍDERES EMPRESARIAIS

Mais uma iniciativa LIDE.
Quem é líder, participa.

**REALIZAÇÃO:**

GRUPO DORIA®

**INSTITUTO TÊNIS E TENNIS ROUTE APRESENTAM**

INSTITUTO REDE TENIS BRASIL

Juntos além das quadras

# Esteja com lideranças, atletas e apaixonados pelo esporte no encontro virtual de incentivo aos jovens e ao tênis brasileiro - dentro e fora das quadras.

**PRESENÇAS CONFIRMADAS:**



**JORGE PAULO LEMANN**
Empresário e
Idealizador da
Rede Tênis Brasil



**GLENDA KOZLOWSKI**
Repórter esportiva,
apresentadora e
ex-bodyboarder brasileira



**LARS GRAEL**
Presidente do
LIDE Esporte

**+ entre outros empresários e esportistas em um evento especial com leilão exclusivo**

**7 DE OUTUBRO | DAS 18H ÀS 20H30**

**TRANSMISSÃO VIRTUAL**

**LIDEGLOBAL.COM/REDETENISBRASIL**

ESTA PARTIDA COMEÇA COM VOCÊ

**#JUNTOSALEMDASQUADRAS**

# SUMÁRIO
## edição de setembro




**14** *Carta*
Brasil nos eixos

**16** *Entrevista*
Ricardo Arten, CEO da Brasil Terminal Portuário, antecipa os próximos passos do principal porto do país

**20** *Capa*
Sob o comando de Viveka Kaitila, GE reforça potencial de soluções para a infraestrutura brasileira

**26** *Operacional*
Companhias apostam no coworking para criar modelos híbridos de trabalho

**32** *Finanças*
Mercado se preparada para o PIX, sistema de pagamentos instantâneos que mudará o setor bancário





**82** *Hotel*
O novo eco resort Palmaïa oferece conexão completa com o meio ambiente


## ESPECIAL INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA





**36** *Cenário*
Modelos de financiamento e de desenvolvimento de projetos começam a ser revistos

**44** *Inovação*
Tecnologia ajuda a atender demanda e otimizar cadeia operacional logística

**48** *Ferrovias*
Gestão eficiente é aposta para expandir investimento no transporte ferroviário

**54** *Modal marítimo*
Cabotagem ganha apoio do governo e deve se tornar alternativa estratégica

**60** *Aéreo*
Privatizações de aeroportos regionais e presença empresarial qualificam mercado

**64** *Portos*
Atuação do setor privado na gestão dos portos brasileiros deve melhorar os níveis de serviços

**70** *Rodovias*
Concessionárias preservaram investimentos para ampliar a infraestrutura rodoviária

**74** *Evento*
Desafios do setor são debatidos no 8º Fórum LIDE de Infraestrutura e Logística

**78** *Siderurgia*
Indústria brasileira se prepara para ambiente mais próspero de negócios em 2021

**86** *Carro*
Elétrico Mercedes-Benz EQC 400 oferece dois motores e tração nas quatro rodas

**90** *Aconteceu*
LIDE promove agenda positiva em diversos eventos on-line

**96** *Filiados*
CPPIB, União da Indústria de Cana-de-Açúcar e MC Tech são os novos membros do Grupo




# BRASIL NOS EIXOS



GUSTAVO RAMPINI

Um país continental como o nosso precisa, há décadas, de um verdadeiro e amplo projeto de infraestrutura que conecte suas regiões e estados. Com mão de obra qualificada e gestores eficientes, empresas que compõem o setor de logística, energia e saneamento já perceberam que este é um momento decisivo para tornar o Brasil um grande canteiro de obras, gerando empregos, oportunidades e ótimos negócios para diversas áreas da economia.

A General Electric do Brasil é uma dessas organizações capazes de definir a preocupação em inovar em um país com altas demandas de conectividade, consumo sustentável e qualidade de vida. Por isso, a reportagem de capa da Revista LIDE traz uma das vozes mais importantes do mercado: Viveka Kaitila, presidente CEO da GE do Brasil. A executiva apresenta detalhes sobre o momento da empresa e as principais ações e projetos ligados ao desenvolvimento de novas tecnologias em solo brasileiro.

Ainda sobre infraestrutura e logística, confira entrevista com Ricardo Arten, CEO da BTP, o maior terminal de contêineres da América do Sul, localizado no Porto de Santos. Arten revela de que forma a empresa encarou os primeiros meses da pandemia do novo coronavírus e, agora, como tem se posicionado para a retomada econômica plena.

Neste cenário de mudanças, trazemos ainda uma reportagem com os principais representantes do mercado de coworking, espaços estratégicos para muitas empresas no pós-pandemia. E para ajudar você a planejar sua próxima viagem nestes novos tempos, selecionamos um resort com experiências inusitadas. Conheça o Palmaïa, eco resort de luxo em Playa del Carmen, no México, que propõe um contato único e espiritual com a natureza.

Excelente leitura!

ANA LÚCIA VENTORIM
DIRETORA EDITORIAL



LIDE
www.revistalide.com.br

**PUBLISHER**
Celia Pompeia

**DIRETORA EDITORIAL**
Ana Lúcia Ventorim

**CONSELHO EDITORIAL**
Ana Lúcia Ventorim
Celia Pompeia
João Doria Neto

**EDITORA**
Ana Lúcia Ventorim

**COORDENADORES DE CONTEÚDO**
Alan Cruz
José Claudio Pimentel

**EDIÇÃO, REDAÇÃO E ARTE**
Agência StartUP Comunicação
www.agenciastartup.com.br
edgar@agenciastartup.com.br
11 2369-1707 / 11 99972-6898

**DIRETORA GERAL DE PUBLICIDADE**
Beatriz Cruz
biacruz@grupodoria.com.br

**GERENTE EXECUTIVA DE PUBLICIDADE**
Larissa Dalete
larissadalete@grupodoria.com.br

**PUBLICIDADE**
Carolina Wehba
carolinawehba@grupodoria.com.br

Debora Leopoldo
deboraleopoldo@grupodoria.com.br

Flávia Marangoni
flaviamarangoni@grupodoria.com.br

**OPERAÇÕES COMERCIAIS**
Katia Moreno
katiamoreno@grupodoria.com.br

**VICE-PRESIDENTE EXECUTIVA**
Celia Pompeia
celiapompeia@grupodoria.com.br

**UMA PUBLICAÇÃO**
DORIA EDITORA

Av. Brigadeiro Faria Lima, 2.277, 11º andar,
Jardim Europa São Paulo, SP - CEP 01452-000
Tel./fax: (11) 3039-6011
editora@grupodoria.com.br

Para obter informações sobre como anunciar nesta revista, ligue para (11) 3039-6031 ou envie e-mail para editora@grupodoria.com.br

**CTP, IMPRESSÃO E ACABAMENTO**
Gráfica Oceano

**CAPA**
Viveka Kaitila
Foto: Divulgação



RICARDO ARTEN

# LOGÍSTICA MODERNA

## CEO DA BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO FALA DAS CONQUISTAS E DOS PRÓXIMOS PASSOS DA COMPANHIA



DIVULGAÇÃO

*No contexto de novos serviços, a BTP já vinha expandindo seu portfólio para continuar atendendo às novas necessidades dos clientes com eficiência e muita segurança*

A Brasil Terminal Portuário (BTP) nomeou Ricardo Arten como seu novo diretor-presidente (CEO) em maio de 2019. Graduado em engenharia naval pela Universidade de São Paulo (USP), o executivo possui mais de 20 anos de experiência em diversos cargos de liderança no setor portuário, incluindo os portos de Santos, Rio de Janeiro e Itajaí, onde conduziu as unidades de negócios da APM Terminals no Brasil.

Em operação desde 2013, a BTP se consolidou como o maior terminal de contêineres da América do Sul. Localizada no Porto de Santos, em uma área utilizada antigamente como um lixão, a empresa foi responsável pela remediação de um imenso passivo ambiental. Com capacidade de movimentação anual de até 2,5 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), a companhia mantém 1.108 metros de cais, espaço preparado para receber três navios *new panamax class* simultaneamente. O terminal atende a embarcações com rotas para todos os continentes, além de serviços de cabotagem e feeder.

Joint-venture entre a APM Terminals e a TIL, a BTP conta com mais de 1.300 colaboradores diretos e mantém investimentos constantes na expansão de sua capacidade e produtividade operacional. Nesta entrevista exclusiva, Ricardo Arten destaca que poder comandar um terminal com estratégia e posicionamento consolidados – juntamente com equipe altamente qualificada – é motivo de profundo entusiasmo, além disso, avalia como a empresa tem se posicionado em relação aos principais movimentos do mercado em meio à retomada da economia global.

**LIDE: Como a BTP enfrentou os primeiros meses da pandemia do novo coronavírus?**

RICARDO ARTEN: A adaptação foi bastante eficiente, praticamente imediata. Foram necessários somente dois dias para mobilizarmos toda a equipe de colaboradores da área administrativa, cerca de 180 pessoas, que migraram para o regime home office. Claro que a equipe operacional do terminal não parou, já que somos uma atividade essencial, mas implantamos um regime de diferenciado de turnos com o intuito de não gerar aglomerações. Assim que aconteceu toda essa mudança, a equipe comercial da BTP se colocou à disposição de nossos clientes para verificar como poderíamos ajudar e atuar de maneira bastante eficiente nas rotinas e processos de atendimento. Foi algo bem focado, assumimos o compromisso de, apesar desse contexto sem precedentes, ficar mais próximos deles. Além disso, decidimos congelar nossa tabela pública de preços. Assim, o reajuste anual que estava previsto para abril deste ano não aconteceu, os valores permaneceram os mesmos das tarifas aplicadas em 2019, até o momento.

**As exportações brasileiras têm crescido exponencialmente. Elas já compensam a queda das importações ocasionada pela pandemia?**

A exportação realmente tem tido um papel fundamental nesse equilíbrio de ganha e perda em termos de volume no porto. A pandemia parou fábricas em todo o mundo, o que impactou as escalas dos navios. No entanto, poderia ter sido pior, já que a exportação foi a principal responsável por não deixar o porto parar. Nesse período chegamos a colocar escalas extras para poder atender a essa demanda. O terminal depende muito das importações e, logicamente, quando vemos ela cair, precisamos avaliar se as exportações têm condições de fazer essa compensação, e têm feito. A melhor notícia é que não temos mais perspectivas de novos cancelamentos de viagens e setembro foi um mês decisivo para a recuperação dos volumes. A indústria automotiva está retomando a produção das fábricas, temos também o início das festividades do Dia das Crianças e a proximidade do Natal, esse momento já promove um aumento do consumo das famílias, fazendo a economia girar. Além disso, tivemos muitas importações de fertilizantes e pesticidas por parte do agronegócio em decorrência da franca expansão da produção agrícola nacional. Mesmo com essa queda nas importações, os terminais aqui de Santos, não só a BTP, estão operando acima de 75% de utilização.



DIVULGAÇÃO

**Existe espaço para os terminais de contêineres começarem a ofertar novos serviços?**

No contexto de novos serviços, a BTP já vinha expandindo seu portfólio para continuar atendendo às novas necessidades dos clientes com eficiência e muita segurança. Neste ano, investimos em uma nova área coberta para as operações de DDC (Descarga Direta para Caminhão) que deve encerrar 2020 com crescimento de quase 50%. É um ótimo resultado. Investimento também na construção de uma câmara refrigerada que vai permitir para os nossos clientes realizar serviços de inspeção e transferência de cargas sensíveis. São investimentos altos que promovem aumento vertiginoso na produtividade e também permite a tão necessária eficiência logística no nosso país.

**A melhora na infraestrutura logística brasileira depende apenas das empresas privadas que atuam no mercado?**

Iremos evoluir totalmente só com investimentos federais nos modais, expurgando todos aqueles gargalos, ampliando os acessos ferroviários, aquaviários e rodoviários que a gente já conhece. Acredito que no Porto de Santos seja fundamental a reorganização da área, uma clusterização já prevista no PDC, o qual nós apoiamos. Entendemos que é muito importante a concentração em menos terminais, porém maiores, o que ajuda a garantir a eficiência e cria condições para mais investimentos da iniciativa privada. Temos a oportunidade de oferecer ao armador que Santos seja um Hub Port, um espaço centralizado para que toda a carga nacional possa ser descarregada e depois distribuída. Com isso, é possível colocar navios maiores nas rotas mais longas e navios menores em rotas para fazer a navegação por meio de cabotagem.

**Inclusive, qual a importância do Programa de Incentivo à Cabotagem, BR do Mar, para a BTP?**

Em linhas gerais, a BTP sempre vai ver com bons olhos projetos estruturantes que promovem novos negócios logísticos para o país. A BR do Mar é um bom negócio não só para a BTP, mas para toda a indústria de navegação, incluindo a construção naval que representa um importante marco para tornar o Brasil mais intermodalizado, diminuir o chamado Custo Brasil e ainda ajudar o meio ambiente, considerando que o transporte por navios pode reduzir a quantidade de caminhões nas estradas. Para a BTP e para o Porto de Santos, a promoção da cabotagem tem uma importância muito grande, uma vez que o Porto, com sua localização estratégica, tecnologia e mão de obra qualificada tem vocação para ser o Hub Port que comentei.

Mas não é só a cabotagem, existem outros projetos do Ministério da Economia e da Infraestrutura que também ampliam as fronteiras do desenvolvimento nacional. Se o governo manter este mindset, continuaremos atraindo investimentos estrangeiros e desenvolvendo a economia.

**De que maneira a evolução da infraestrutura ferroviária pode beneficiar a operação de portos no Brasil?**

Esse é outro modal que, assim como a cabotagem, é muito importante para promover a intermodalidade e reduzir o principal custo da cadeia produtiva que é o transporte da carga, seja para o porto ou para o mercado interno. Muitas vezes, a operação no mercado interno é mais caro que trazer a carga da China até o Brasil, por exemplo. A ferrovia é um modal mais eficiente, mais sustentável, beneficia com ganhos diretos a cadeia logística com redução de custos, tempo, emissão de CO2, sem contar que também alivia o tráfego nas rodovias. O atual governo tem a pretensão de dobrar em até oito anos a malha ferroviária com atração de investimentos, isso é muito importante para o país. Nós da BTP podemos ajudar muito com esse plano, somos um dos maiores terminais da América do Sul, temos papel fundamental para o escoamento dessa carga por ferrovia.

**O que tem sido feito no exterior que serve como inspiração e pode ser usado como modelo para o Brasil na área de gestão portuária?**

Somos o resultado de uma joint venture entre dois operadores portuários reconhecidos mundialmente, líderes do mercado de movimentação de contêineres. Desta forma, temos muitas fontes inspiradoras para poder olhar lá fora e verificar o que pode ser trazido aqui para o Brasil. A BTP tem buscado mais produtividade e já conseguimos materializar alguns projetos. O mais significativo neste ano é a mudança de nosso sistema operacional que já foi inicializado e vai aprimorar ainda mais nossa capacidade de gerenciamento de pátio e planejamento de operação de navio. Após o final da implementação vamos partir para a Automação de Gates, a maioria dos terminais no mundo que já trabalha nesse sistema tem tido ganhos excelentes em termos de produtividade.

**Diante das agendas de concessões de novos terminais, quais são as suas expectativas para o setor como um todo?**

As outorgas são sempre positivas, se existe uma área obsoleta tem que ter outorga, ou seja, se existe demanda, tem que ter esse movimento de ampliar a oferta de capacidade. Agora, temos que partir sempre de um estudo se existe realmente essa demanda. É preciso respeitar os contratos dos atuais concessionários, considerando que todos fizeram um investimento muito alto. Colocar um terminal de contêineres em pé carece de um investimento de 1 bilhão de dólares, este é o nosso caso. Nesse sentido, você faz um business case considerando uma receita, um market share, se começam a colocar mais capacidade, o retorno passa a ser menor, o que tira o interesse no país. Acreditamos que antes de qualquer licitação deve ser avaliado um adensamento de área, algo muito positivo por ser um movimento totalmente respaldado por previsão legal.

**Quais os principais desafios e oportunidades na área logística brasileira para os próximos anos?**

Primeiro, é preciso ser feita uma ampla desburocratização do setor. Um terminal que investe 1 bilhão de dólares e quer fazer um novo investimento, precisa antes de tudo pedir autorização para o governo, agência reguladora, ministério. Isso toma muito tempo e quando você vai ver aquela necessidade já passou. Segundo ponto é que precisamos ter mais segurança jurídica. O terceiro ponto é com relação a competitividade, nosso negócio é extremamente competitivo, não precisamos ter uma agência regulando preço, quem regula preço em um mercado livre é o próprio mercado. Sobre oportunidades, já estamos em uma fase de expansão de nossa área, serviços, portfólio, não queremos ser apenas um operar portuário para nossos clientes, mas sim um operador logístico com várias e modernas soluções. ■

# UMA APOSTA NO PROGRESSO

## APÓS COMPLETAR 100 ANOS NO BRASIL, GE REFORÇA O VALOR E POTENCIAL DE SUAS SOLUÇÕES PARA A INFRAESTRUTURA, MATRIZ DE ENERGIA E TECNOLOGIA NACIONAL

Poucas empresas conseguem contribuir durante décadas para o desenvolvimento de um país e ainda atingir essa marca mantendo alto nível de inovação. A General Electric do Brasil conseguiu. Mesmo sendo uma marca reconhecida por atuar em diferentes áreas da tecnologia, poucos sabem que seus equipamentos ajudam clientes a produzir mais de 33% da energia gerada em todo o território nacional, ou que diariamente centenas de aviões decolam com suas turbinas, nem que a empresa também possui por aqui uma das maiores bases industriais instaladas de equipamentos médicos e hospitalares.

Com cerca de 8.500 colaboradores, 28 unidades e nove fábricas no país, a GE passa por um momento de transformação de propósito pelo qual sua maior inovação agora é atuar com o objetivo de simplificar processos e o relacionamento com seus parceiros e a própria comunidade. Essa transformação está sendo apresentada em uma nova campanha de posicionamento global com a assinatura "Construindo um mundo que funciona".

De acordo com Viveka Kaitila, presidente e CEO da GE Brasil e líder de Crescimento Comercial da GE para América Latina, um dos exemplos práticos desse conceito foi a implantação do Service Center da companhia. Criado em 2019, a operação garante que os clientes da empresa tenham o suporte necessário para qualquer tipo de serviço ou orientação que precisem (falta de peças, visitas de engenheiros, dúvidas de contratos e muitos outros). "Desde o anúncio da pandemia do novo coronavírus no início de março, garantimos que todos os funcionários do Service Center tivessem condições de seguir com suas atividades sem interrupções", destaca. Até o início do mês de junho, foram registradas mais de 23 mil ligações de hospitais, clínicas e



DIVULGAÇÃO

consultórios, mais de 10 mil casos corretivos foram realizados de forma 100% remota (contribuindo com o isolamento social) e mais de 11 mil peças foram enviadas para clientes.

**Pura energia**

O engajamento da GE no Brasil em construir uma sociedade moderna e acessível impacta diretamente na evolução da matriz energética do país. Negócio global de US$ 15 bilhões que combina um dos mais abrangentes portfólios da indústria de energia renovável, a equipe de Hydro da GE Renewable Energy iniciou em setembro a execução do projeto de ampliação da Hidrelétrica Curuá-Una, pertencente à Eletronorte e localizada em Santarém, no Pará. A obra tem como objetivo instalar a quarta unidade geradora de 12,5 MW, para aumentar a potência da usina de 30,3 MW para 42,8 MW, energia suficiente para atender a demanda de aproximadamente 100 mil pessoas. O projeto está sendo executado em parceria com a empresa Sistechne, formando juntas o Consórcio Curuá-Uma (CCU).

O escopo da GE Renewable Energy engloba todo o projeto de ampliação, fabricação, montagem em obra, supervisão de montagem e comissionamento da quarta unidade geradora. Os equipamentos que serão instalados consistem em turbina, gerador, regulador de velocidade, sistema de excitação, sistema de proteção e controle, além de um transformador. "No segmento de Hydro, oferecemos um pacote completo de soluções digitais e específicas para toda a cadeia de geração hídrica, incluindo a modernização e repotencialização de hidrelétricas. Nosso objetivo é otimizar as operações nas usinas, trazendo mais competitividade para nossos clientes e levando o setor hidrelétrico para um novo nível no mercado", esclarece Viveka. A previsão é de que a quarta unidade geradora desenvolvida pela GE Renewable Energy entre em operação comercial em 2022, concluindo a ampliação da Usina Curuá-Una.

Combinando soluções para a geração de energia eólica onshore e offshore, aerogeradores, hidrelétricas, armazenamento de energia, usinas solares e transmissão e distribuição, além de oferecer serviços digitais e sistemas híbridos renováveis, a GE Renewable Energy já instalou mais de 400 GW de energia renovável limpa e equipou mais de 90% das concessionárias de energia em todo o mundo.

## *Luta contra a Covid-19*

A GE Healthcare tem uma base instalada superior a 90 mil equipamentos no Brasil e mais de 90% deles já são conectados. Em 2020, foram computadas mais de 1000 horas de suporte clínico remoto. "A GE Healthcare disponibilizou para o Hospital das Clínicas, de forma gratuita, o Edison Datalogue Connect (EDC), uma plataforma de colaboração em que a comunidade médica pode colocar exames de imagens, como raios-x e tomografias, para serem analisados por outros profissionais de diferentes cidades e estados. No caso do HC, a ferramenta vem ajudando a própria equipe e colegas de outros hospitais e localidades na interpretação de exames de imagens e no diagnóstico de pacientes com Covid-19", revela Viveka Kaitila.




DIVULGAÇÃO



DIVULGAÇÃO

**Força dos ventos**

Em fevereiro, a GE Renewable Energy anunciou que obteve o Código Finame para a Cypress, a maior turbina eólica onshore da empresa, após a aprovação pelo BNDES do processo de credenciamento deste modelo de aerogerador. Este procedimento certifica o cumprimento dos requisitos exigidos para a nacionalização dos componentes estabelecidos pelo banco de fomento e oferece condições especiais de financiamento aos clientes interessados em adquirir o equipamento por meio das linhas de crédito da instituição.

Capaz de alcançar mais de 5MW de potência, com torres mais altas e um rotor de 158 metros, a Cypress aproveita melhor a força dos ventos e otimiza a geração de energia. "O lançamento da Cypress no Brasil tem sido um grande marco do compromisso da GE com a produção nacional. Mais de 60% dos componentes da máquina serão fabricados no país, tanto nas fábricas da GE, em Camaçari, na Bahia, e Suape, em Pernambuco, quanto em outros fornecedores locais.", afirma Viveka Kaitila.

A GE já anunciou dois acordos para venda da Cypress no Brasil, somando cerca de 285 MW de capacidade instalada adicional. A instalação das primeiras unidades da Cypress está prevista para o último trimestre deste ano e as turbinas irão operar com potência de 4.8 MW a 5.3 MW, estabelecendo um divisor de águas para a geração eólica brasileira.

**Versatilidade e eficiência**

A GE foi a primeira empresa no mundo a introduzir tecnologia de 1.500V nos inversores solares e já acumula uma base global instalada dos equipamentos de mais de 7,5 GW. Já nos chamados sistemas híbridos, a companhia também atua de maneira pioneira no Brasil, além de ser a única empresa no país que possui praticamente toda a cadeia de um sistema híbrido de geração, começando pelo desenho do projeto. Assim, ela pode oferecer um pacote completo, integrando, por exemplo, turbinas eólicas e inversores para energia solar, além da conexão entre essas fontes, feita por meio de um sistema de controle inteligente desenhado para gerenciar esses recursos.

No campo da energia inteligente, a GE Grid Solutions possui uma gama de softwares e dispositivos. O portfólio inclui Subestações Digi-

O engajamento da GE no Brasil em construir uma sociedade moderna e acessível impacta diretamente na evolução da matriz energética do país

tais e uma série de produtos voltados à automação e digitalização da rede elétrica como um todo. “A unidade Grid de Itajuba, em Minas Gerais, é a responsável mundial pelo equipamento Transformador de Potencial Capacitivo, utilizado no sistema de proteção e medição nas subestações de alta tensão. O desenvolvimento e melhorias são implementadas pelo time local e compartilhadas com as outras unidades GE que fabricam este produto. As atividades de desenvolvimento envolvem estudos, simulações computacionais, protótipos e ensaios que são realizados nessa planta”, detalha Viveka.

A planta de Itajubá também é o Center of Expertise de Reatores com Núcleo de Ar. “Depois do fechamento da unidade da Finlândia em 2018, por otimização do footprint global, somos o único fabricante deste equipamento dentro da GE Grid Solutions, com aproximadamente 80% do volume de negócios voltados para exportação, sendo os principais mercados os Estados Unidos, Europa, Austrália e países do Leste Asiático”, conta.

### Gás natural

Outra iniciativa que mescla a necessidade de utilizar diferentes fontes de energia foi o desenvolvimento da tecnologia HA de turbinas a gás natural. Após investir quase US$ 2 bilhões, as turbinas da classe 7HA são avaliadas como potencialmente as mais eficientes do mundo e compõe a Usina Termelétrica Porto de Sergipe I, construída pela GE em sistema de turnkey para sua cliente Celse. Além disso, as turbinas podem consumir menos combustível e proporcionar níveis de emissão 90% menores do que as usinas térmicas que operam a óleo diesel.

Para a CEO da GE do Brasil, a característica inovadora das térmicas e do uso das turbinas a gás natural se dá porque conseguem modular sua potência, podendo ser desligadas e ligadas em determinadas situações conforme a necessidade de complementação das energias renováveis, aliado a potenciais de baixo impacto ambiental e custo de geração. “Outra inovação que a GE aplicou na térmica sergipana foi a fabricação modular na construção da usina. Essa solução de engenharia reduziu o prazo na execução da obra comparado com obras que utilizam a metodologia tradicional de execução, podendo potencialmente garantir maior qualidade na fabricação e menor risco nos aspectos de segurança”, explica.

### Pelas pessoas

Além de gerir tamanho volume de investimentos e inovações, Viveka Kaitila é movida pela promoção do respeito à diversidade e boas práticas no ambiente corporativo. A executiva enfatiza que na GE, a diversidade está ligada à inovação e melhores resultados, sendo ela própria um símbolo dessa sinergia. “O raciocínio é que novas ideias e insumos disruptivos surgem a partir de times compostos por integrantes diferentes entre si. A possibilidade de ter uma solução verdadeiramente inovadora está atrelada a óticas divergentes”, diz.




MARCOS LARA

**AVIAÇÃO**

A maior oficina de manutenção de motores aeronáuticos no Brasil e uma das principais do mundo, a GE Aviation também utiliza recursos digitais e a manufatura aditiva para impulsionar a produtividade e a confiabilidade da aviação mundial.



BELA FOTO LLC

## Dez anos de história

Em 21 de julho de 2010, a fábrica de Contagem da GE Healthcare, cidade a menos de 20 km de distância de Belo Horizonte, era inaugurada. Instalada em um terreno de 5.448 m², a unidade conta com 50 funcionários que montam e testam equipamentos e armazenam e distribuem aparelhos médicos importados da sede norte-americana e de outras filiais pelo mundo. Além disso, mais dez prestadores de serviço dão suporte em áreas como manutenção, limpeza e segurança. Em dez anos de funcionamento, 5.774 equipamentos já foram fabricados na planta. Como centro de distribuição, função que só passou a exercer no último ano, a fábrica de Contagem já recebeu e enviou para clientes 50 mil produtos vindos de outras unidades da GE espalhadas pelo mundo.

Formada em Matemática Aplicada/Economia pela Brown University em Providence, nos EUA, Viveka chegou à GE em 1997 como gerente de Desenvolvimento de Negócios para a América do Sul na GE Capital Auto Financial Services, ampliando seu papel para a GE Capital Corporate em 1999. Em 2002, mudou-se para a GE Corporate como diretora de Desenvolvimento de Negócios para a América Latina. Posteriormente, assumiu sua posição atual como líder de Crescimento Comercial da GE para América Latina e em maio de 2017 foi nomeada presidente e CEO da GE do Brasil, acumulando as duas funções.

Neste ano, o tema Diversidade e Inclusão estará incluído nos KPIs de avaliação das áreas da divisão de Healthcare no Brasil. Será um piloto que vai ser levado para as outras unidades da companhia em um futuro próximo. “Se uma empresa busca ser bem-sucedida, é extremamente importante que suas equipes sejam o reflexo das comunidades onde atuam e das pessoas com as quais interagem. Segundo estudo atualizado este ano pela McKinsey, empresas abertas à diversidade de gênero, etnia e orientação sexual têm 55% mais probabilidade de obter uma performance financeira superior a outras da mesma área de atuação”, finaliza Viveka. ■



Unidade paulistana da Regus E-Business



Ambiente da GoWork

# VOLTA POR CIMA

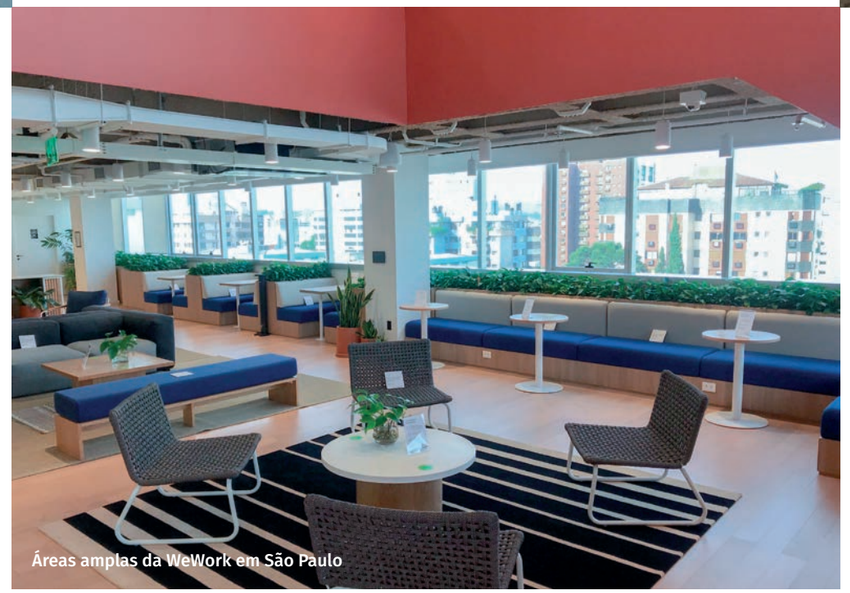
## COM FOCO NA COMPETITIVIDADE, MUITAS COMPANHIAS APOSTAM EM MODELOS HÍBRIDOS DE TRABALHO E ESPAÇOS COMPARTILHADOS



Espaço compartilhado da Osmose customizado para empresa



Bruna Lofego, CEO & Founder da CWK Coworking acredita que o olho no olho ainda fará a diferença



Áreas amplas da WeWork em São Paulo

De acordo com pesquisa realizada pelo ISE Business, 80% dos gestores afirmam gostar do novo padrão remoto de trabalho. Apesar dos profissionais celebrarem o fato de estar no conforto de suas casas, a prática possui algumas desvantagens para as organizações. E acreditar que as empresas passarão a adotar integralmente o home office pode não passar de uma utopia, como acredita a especialista no assunto, Bruna Lofego, CEO & Founder da CWK Coworking. “Embora quase tudo possa ser feito on-line, o olho no olho ainda faz diferença para muitas empresas, principalmente o sentimento de estar dentro da companhia e no direcionamento, controle e motivação das equipes de trabalho”.

Para o Tiago Alves, CEO Brasil da rede Regus & Spaces, um grande catalisador desse novo cenário marcado pela versatilidade no ambiente corporativo é a necessidade de flexibilização, sendo importante repensar a mobilidade e custos. “A relação das empresas com o espaço de trabalho vem mudando cada vez mais e isso afeta o modelo tradicional do mercado imobiliário. Houve um aumento em torno de 30% na demanda pelo serviço de coworking nesse período da retomada. Eu brinco que o metro



FOTOS: DIVULGAÇÃO

Tiago Alves, CEO Brasil da rede Regus & Spaces aposta em um mercado versátil e flexível





FOTOS: DIVULGAÇÃO

*"Tivemos um crescimento de 300% no número de leads e cotações em julho. Vendemos 12% do nosso parque em um mês "*

Fernando Bottura, CEO da GoWork

quadrado mais caro é aquele que você paga e não usa. Então, nessa fase de pandemia, assim como na crise que aconteceu no Brasil no período de 2014 a 2016, as empresas começaram a olhar para o custo que um escritório convencional tem, e levar em consideração alguns entraves como contratos de longo prazo e investimento em infraestrutura", contextualiza. Sobre as tendências que reforçam a alavancada dos escritórios compartilhados, o CEO da rede aponta dois modelos: *close to home office, squad office* (escritórios de equipes). No primeiro, as pessoas não buscarão necessariamente trabalhar em casa, mas sim próximo a ela. O tempo ganho com o deslocamento poderá ser usado para diferentes fins e para aumentar a qualidade de vida. No segundo caso, você mantém pequenas equipes multidisciplinares, trabalhando de forma autônoma, promovendo o aproveitamento dessa troca de experiência e expertise. Nada mais propício que essa interação aconteça em um espaço compartilhado. Apostando em diversificação, a Regus foi responsável por lançar o primeiro coworking fe-



**Mais de 60% dos profissionais priorizam a volta a escritórios inteligentes, que assegurem seu bem-estar.**
**Sua empresa está preparada?**

Prepare seu escritório com as melhores soluções de IoT e digitalização de Vivo Empresas. Tenha um ambiente eficiente e assegure a saúde e o distanciamento social dos seus colaboradores com dispositivos conectados. Fale com a gente.

Fonte: Gartner, julho de 2020.

vivo EMPRESAS






Fale com a gente
vivo.com.br/empresas

Vivo Empresas:
**Digitalizar para aproximar.**

minino no país, o Spaces, operado pela jornalista e apresentadora Fabiana Scaranzi, eleito pela Forbes Brasil como uma das melhores empresas para as mulheres trabalharem.

**Corporativo e personalizado**

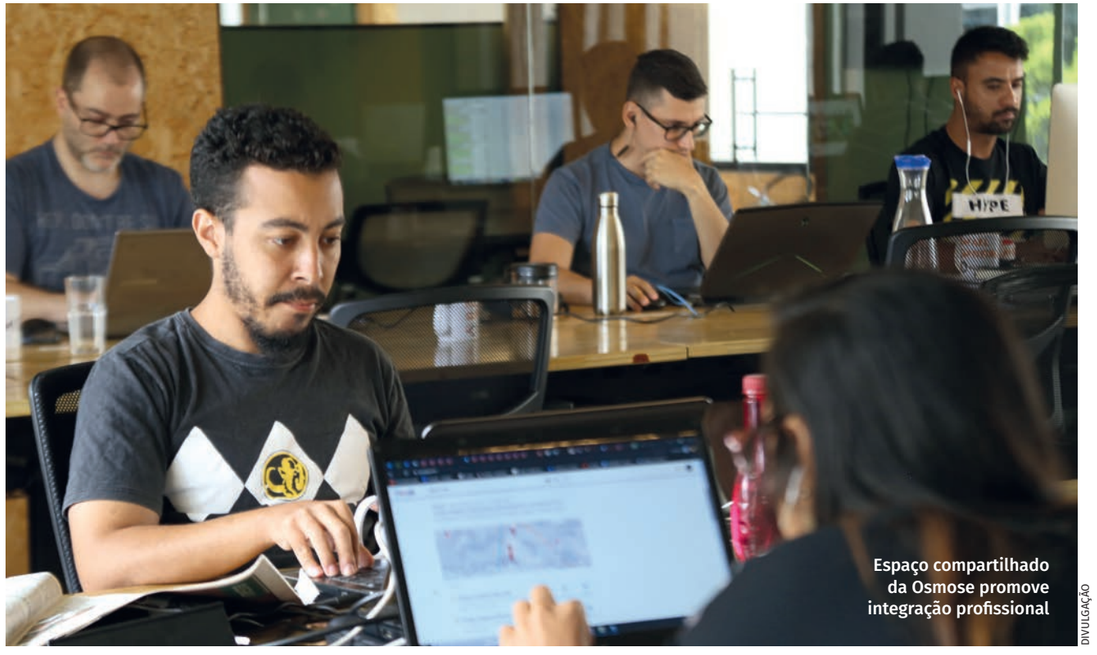
Uma das principais empresas do setor, a GoWork experimenta um crescimento expressivo entre os clientes corporativos, o que representa 85% da sua carteira. Para eles, são oferecidos privacidade, compliance, identidade corporativa, flexibilidade e facilidade na adaptação ao novo normal. "Nosso modelo built-to-go une um projeto de escritório turn-key e o outsourcing dos serviços operacionais como limpeza, copa, recepção, dentro de padrões corporativos internacionais. O coworking é desenhado seguindo as especificações do cliente. Prédios monousuário, áreas de convivência, com lounge e *rooftop*, são também alguns dos nossos diferenciais e itens de grande procura pelas corporações", explica Fernando Bottura, CEO da GoWork e ainda acrescenta: "a tendência é a busca por espaços colaborativos com todas essas facilidades e características, embora já houvesse esse movimento há 15 anos, que foi intensificado pela crise".



DIVULGAÇÃO

*"No fim de 2019, inauguramos novo modelo de negócio, o built-to-suit, em que montamos operação do zero para receber uma única empresa"*

Diogo Cortês Luz, cofundador da Osmose Coworking




Espaço compartilhado da Osmose promove integração profissional

DIVULGAÇÃO



A GoWork sentiu essa volta gradativa das empresas no início de junho, com um aumento na busca por soluções flexíveis. "Tivemos um crescimento de 300% no número de leads e cotações em julho. Vendemos 12% do nosso parque em um mês. É um reflexo da procura de grandes empresas por áreas menores, mas que estejam dentro de um prédio, seguro, que respeite as normas de distanciamento, que ofereça áreas coletivas", pontua Bottura.

Outro exemplo de aposta no mercado corporativo é a Osmose Coworking, que nasceu em 2013 e quatro anos depois fez a transição para esse nicho. "No fim de 2019, inauguramos novo modelo de negócio, o built-to-suit, em que montamos operação do zero para receber uma única empresa. E para essa nova fase, trabalhamos com sistema para gerenciamento e rodízio de usuários (colaboradores). Desta forma, as empresas poderão otimizar ainda mais o espaço de escritório, de forma produtiva e segura", comenta Diogo Cortês Luz, cofundador da Osmose Coworking.

Como o mercado pede por diferenciais, o Osmose iniciou o desenvolvimento do OOND (*office on demand*), uma plataforma que permite o usuário comprar e agendar diárias ou salas de reuniões em espaços de trabalho no Brasil inteiro, com lançamento previsto para outubro desse ano. "A ideia é atender as duas pontas, espaços de trabalho e usuários. Entendemos que o home office cresceu muito e que novas possibilidades e demandas deverão surgir e queremos estar à frente desse movimento, com um serviço ganha-ganha, rentável para os espaços, seguro e produtivo para os usuários, sejam eles corporativos ou autônomos".

> Haverá mudanças permanentes na forma como as companhias e profissionais se relacionam com os espaços de trabalho no mundo pós-pandemia. Líderes de grandes empresas estão priorizando a flexibilidade, mas com foco na segurança

**Grandes operações**

Lucas Mendes, diretor-geral da WeWork no Brasil, acredita que a necessidade atual do mercado é a busca por ofertas personalizadas, que se adequem às necessidades específicas de cada empresa. "Mais da metade de nossos clientes é composta por grandes companhias. Seja com apenas algumas de suas áreas ou com suas sedes inteiras. Nossas ofertas são projetadas para acomodar as distintas necessidades de espaço de trabalho de nossos clientes: estação de trabalho individual, escritório dedicado ou mesmo um andar ou prédio inteiro customizado de acordo com as necessidades específicas da empresa", detalha.

Refletindo sobre esse cenário e como líderes de grandes empresas estão reagindo a ele, o diretor da WeWork expõe que todos estão priorizando a flexibilidade, justamente para voltarem a funcionar com segurança. "Não temos dúvida de que haverá mudanças permanentes na forma como empresas e profissionais se relacionam com os espaços de trabalho no mundo pós-pandemia, mas enxergamos aqui um grande potencial para que possamos atender à demanda", afirma Mendes em um momento que as vendas no segmento triplicaram nos últimos três anos, de 13 mil posições no primeiro trimestre de 2017, para 39 mil posições no mesmo período de 2020. "Falando do setor de maneira mais ampla, no curto prazo, entendemos que empresas devem procurar alternativas com prazos mais flexíveis e mais opções para distribuir os funcionários entre vários locais, em vez de ter apenas um espaço específico. No longo prazo, acreditamos que haja uma tendência no sentido de menos empresas de grande porte quererem fazer a gestão dos seus próprios aluguéis de imóveis", finaliza. ■



123RF

Pix deve favorecer transações bancárias no momento das compras

# DINHEIRO NA HORA

## MERCADO SE PREPARADA PARA O PIX, SISTEMA DE PAGAMENTOS INSTANTÂNEOS QUE PROMETE REVOLUCIONAR O SETOR BANCÁRIO

O PIX, solução do Banco Central do Brasil que permitirá que as pessoas realizem transferências financeiras e pagamentos em até dez segundos, 24 horas por dia, 7 dias da semana e 365 dias por ano, começará a funcionar efetivamente em novembro e deve revolucionar o mercado. A tecnologia reduzirá significativamente os custos das operações, tornará os processos menos burocráticos e abrirá um leque de possibilidades para o varejo e os consumidores.

Segundo Ralf Germer, CEO e cofundador da PagBrasil, fintech brasileira líder no processamento de pagamentos para e-commerce, a iniciativa gera praticidade para os cidadãos e empresas que buscam maior agilidade. "Com o PIX, pagadores e recebedores poderão movimentar seu dinheiro on-line imediatamente para toda e qualquer entidade, empresa e pessoa física, acelerando o fluxo de dinheiro na economia", explica.

A chegada do PIX também permitirá a inclusão das fintechs e das empresas que de alguma forma atuam no setor financeiro, democratizando o acesso e trazendo inovação. "As atualizações do Banco Central são necessárias para levar o ecossistema bancário brasileiro a um novo patamar de inovação e equipará-lo aos mercados mundiais mais avançados. O PIX estará disponível para todos os players do setor e aumentará a inclusão financeira no país, permitindo que os mais de 45 milhões de desbancarizados também se beneficiem com o sistema", avalia Germer.



### Saindo na frente

O Santander Brasil iniciou no final de agosto uma campanha publicitária para apresentar o SX, seu produto que utiliza o PIX para movimentação financeira. "Percebemos que o PIX pode ser uma poderosa ferramenta de bancarização da população e de fidelização dos nossos clientes. Por isso, decidimos oferecer benefícios a quem utilizar a ferramenta para movimentar recursos conosco, e assim nasceu o SX", afirma Marcelo Labuto, diretor do segmento Pessoa Física do Santander Brasil. "Por questões estratégicas, decidimos apresentar agora ao público nosso produto e, em breve, revelaremos os diferenciais", esclarece.

Segundo o executivo, o PIX traz avanços inquestionáveis, mas caberá ao consumidor fazer o melhor uso desta modalidade, considerando, por exemplo, a necessidade de ter recursos disponíveis em conta a cada transação, a qualidade do acesso à internet e a robustez do sistema da instituição financeira. As operações poderão ser feitas utilizando um QR Code, uma chave alfanumérica ou suas informações pessoais cadastradas. "O PIX tem muitas vantagens, mas não esperamos que vá substituir todas as outras modalidades de pagamentos. Com o SX, esperamos dar aos nossos clientes bons motivos para utilizar o sistema e queremos ser, desde já, uma referência nesta tecnologia", conclui Labuto.

Com a divulgação da regulamentação do PIX, o Banco Original também se adianta e já se programa para iniciar cadastramento dos seus clientes a partir de outubro. Nessa etapa, eles poderão dar previamente a autorização para cadastramento de suas chaves para realização das transferências via PIX. Os dados aceitos podem ser um número de celular, CPF ou e-mail e o consumidor deve indicar a instituição financeira a ser usada.

> A tecnologia reduzirá significativamente os custos das operações

"Para o Original, que tem foco em serviços inovadores, o PIX é a grande aposta de que estamos em novo momento do setor de pagamentos. Viveremos num mundo em que tudo será feito de forma instantânea", afirma Raul Moreira, diretor-executivo de TI, Produtos, Open Banking e Operações do banco.

"Entendemos que temos um longo trabalho de educação, conscientização e comunicação com os consumidores. No entanto, enxergamos o potencial do PIX como forma de democratizar e ampliar o acesso a serviços financeiros e a digitalização dos pagamentos como um todo", complementa Moreira.

### Mais facilidade

Para João Manoel Pinho de Mello, diretor do Banco Central do Brasil, ainda existe uma grande quantidade de pessoas usando o papel-moeda, por conta de questões socio-



DIVULGAÇÃO

Marcelo Labuto, diretor do Santander Brasil, diz que caberá ao consumidor aderir ao novo modelo



SILVIA ZAMBONI

Raul Moreira, diretor-executivo do Banco Original avalia que será preciso investir pesado em comunicação

econômicas. Porém, esta produção de dinheiro em espécie tem um custo alto, assim como acontece com o "dinheiro de plástico", no caso dos cartões de crédito e débito. Além disso, a pandemia mostrou um crescimento das transações on-line e aumento na demanda para ferramentas de conveniência para usuários finais.

"A plataforma PIX vem para preencher estas necessidades, com velocidade, disponibilidade, segurança, conveniência, multiplicidade de casos de uso, informação agregada e ambiente aberto", afirmou Pinho durante o webinar PIX: Revolução silenciosa, realizado pelo Integral Group. "Outro exemplo é com relação ao desembaraço aduaneiro. Quando o usuário fizer o pagamento das taxas da Anvisa, todos os envolvidos no processo serão notificados, o que acaba por agilizar o processo de liberação das mercadorias", detalhou.

"Temos convicção de que estas operações que serão implantadas a partir de novembro terão um poder de transformação inédito. Será uma verdadeira revolução em termos de impacto no comércio e da maneira de se fazer banco. Estamos muito esperançosos e confiantes na condução do processo pelo Banco Central", disse Antonio Hermann, sócio do Integral Group.



DIVULGAÇÃO

**Para João Manoel Pinho de Mello, diretor do Banco Central, grande parte da população ainda usa papel-moeda**

### Concorrência

Outra grande vantagem do PIX é o custo no longo prazo. De acordo com uma tabela de pagamentos divulgada pelo próprio Banco Central, dez transações custarão um centavo. A solução dos pagamentos instantâneos vai trazer mais disruptividade e dinamismo para o mercado financeiro, tornando um ambiente de mais concorrência e inovação.

A Cash.in, plataforma que otimiza a entrega de valores em prêmios de incentivos entre empresas e colaboradores, figura a lista de empresas que fomentam o setor e está pronta para oferecer pagamentos e recebimentos via PIX. De acordo com Nani Gordon, CEO da Cash.in, quanto mais players disponíveis, mais competição e assim, consequentemente, melhor custo para as transações bancárias dos usuários.

Um grande desafio do setor ainda é proporcionar um ambiente digital inclusivo, para que todas as pessoas consigam acessá-lo, sem dificuldade e burocracia, conforme aponta a CEO. "Muitas empresas já se inscreveram para oferecer o PIX. Agora, encontrar a melhor usabilidade para que o seu usuário consiga navegar e ter a melhor experiência, conseguindo se movimentar e sentir capaz, é a grande chave para nós. É nisso que temos trabalhado diariamente", finaliza. ■

## *Plataforma para a construção*

Além dos grandes bancos, para os quais a adoção do PIX é compulsória, empresas em geral envolvidas em processos de transações financeiras têm a opção de aderir à modalidade. Assim, para enriquecer ainda mais sua plataforma e a oferta de opções aos seus clientes, o Sienge, solução líder no país em gestão na área de construção civil, foi uma das primeiras a aderir a homologação do PIX.

"Atualmente, os processos de pagamento, emissão de boletos e conciliação bancária, entre outros, exigem acessar cada conta individualmente - com todas as respectivas verificações de segurança para cada transação. O PIX permitirá que essas transações sejam realizadas diretamente a partir do ambiente do Sienge, o que nos liberta dos modelos bancários tradicionais", analisa Rodrigo Campos, responsável pelo produto na empresa.





# BASES DO CRESCIMENTO

## MODELOS DE FINANCIAMENTO E DE DESENVOLVIMENTO DE PROJETOS DEVEM SER REVISTOS PARA POTENCIALIZAR OS APORTES EM INFRAESTRUTURA

O governo federal vem repetindo como um mantra que o país tem a maior oportunidade de investimentos em infraestrutura do mundo. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, a expectativa é que até 2022 sejam concedidos à inciativa privada projetos com capacidade de investimento de aproximadamente R$ 240 bilhões no setor ao longo de 30 anos. Esse momento, por outro lado, desvela um péssimo histórico: o país investe muito pouco no setor. Historicamente, a média é de 2% do PIB.

No último relatório do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o investimento público do Brasil em infraestrutura foi de apenas 0,5% do PIB. O que se investe atualmente sequer cobre a depreciação dos ativos. Para que o país recuperasse a competitividade e produtividade, a estimativa é que fosse necessário o dobro do investimento.

Os baixos aportes realizados pelo poder público se dão, em parte, pela crise fiscal que o país enfrenta. Com as contas públicas em constante crescimento, sobra pouco para que os governos priorizem o setor. A crise do novo coronavírus deve acentuar ainda mais esse déficit, uma vez que os gastos subiram consideravelmente no período. A situação mostra a importância do papel da iniciativa privada, projetos qualificados e novos métodos de financiamento para que o país se torne um grande canteiro de obras.

Segundo Carlos Alexandre Nascimento, coordenador do MBA em PPPs e Concessões da Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo (FESPSP), a retomada do desenvolvimento econômico passa necessariamente pelo investimento do setor privado. “O investimento público em infraestrutura vem diminuindo e agora com a pandemia será ainda menor. Praticamente acabou a capacidade de investimento governamental, por isso eu acredito que o único jogo disponível serão as PPPs e concessões”, enfatiza.



123RF

### Mudanças urgentes

Mas para conseguir atrair investidores, o Brasil deve avançar em algumas questões cruciais. É unanimidade entre os especialistas que a falta de segurança jurídica, a instabilidade regulatória, a baixa capacitação e a ausência de bons projetos são alguns dos fatores que tornam o ambiente de negócios pouco atrativo no país. Os vizinhos latino-americanos que fizeram a lição de casa já se destacam na atração de recursos privados. Chile, Colômbia e Peru são os que apresentam melhores desempenhos de suas instituições de infraestrutura.

Já para a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), falta aporte público para que os grandes projetos de infraestrutura possam acontecer e gerar um poder de atração para a iniciativa privada. "Quando a economia está muito deprimida, por estar sendo afetada por uma crise ou por uma pandemia, por exemplo, onde o futuro é incerto, o que se chama de 'estado de expectativa' fica muito pessimista e o setor empresarial acaba se contraindo. Nesse momento, o investimento público é essencial para fazer essa complementação e puxar o investimento privado", explica Igor Rocha, diretor de Planejamento e Economia da Abdib.

De acordo com o diretor da associação, é um erro entender o investimento público apenas como um gasto. "O equilíbrio fiscal não se dá só pelo corte dos gastos, mas também pelo aumento da receita. Falta pragmatismo. Aumentar o gasto com o funcionalismo é uma coisa, mas aumentar gastos com investimentos em infraestrutura para fazer a economia crescer é outra. O investimento público é indutor do crescimento. Essa dificuldade de entendimento que está atrapalhando a retomada do país", defende.

### Juros baixos

Com a taxa de juros brasileira no menor patamar de sua história, Carlos Alexandre Nascimento aponta que muitos investidores têm procurado bons projetos de infraestrutura para obter retornos maiores. "A taxa de juros brasileira pode ajudar no fomento do setor de infraestrutura, agora o investidor mede o risco. Não existe uma força mágica, até porque o mundo está olhando não só para o Brasil. Nós competimos com nossos próprios vizinhos como Chile e Colômbia. Isso para não falar de Índia, África do Sul, países do sudeste asiático", diz.

Já o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, se mostra bastante entusiasmado com a captação de investimentos estrangeiros. "O programa de investimentos não pode parar e será essencial à retomada do Brasil. Continuamos conversando com o mercado. A gente sabe que o investidor virá para o Brasil. No momento em que o mundo está encolhendo e tanta gente está operando no negativo, temos bons projetos e um câmbio favorável ao investimento em infraestrutura", declarou.

### O "novo" BNDES

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) recomendou ao Brasil que realizasse mais investimentos em infraestrutura e apontou a precária preparação dos projetos como um dos motivos para a baixa participação da iniciativa privada em PPPs. A entidade sugeriu que o país fornecesse mais treinamento aos servidores públicos envolvidos no planejamento e na estruturação de projetos de infraestrutura, além de fazer uso mais amplo da capacidade técnica do BNDES para dar assistência às entidades públicas na



DIVULGAÇÃO

## Vida curta

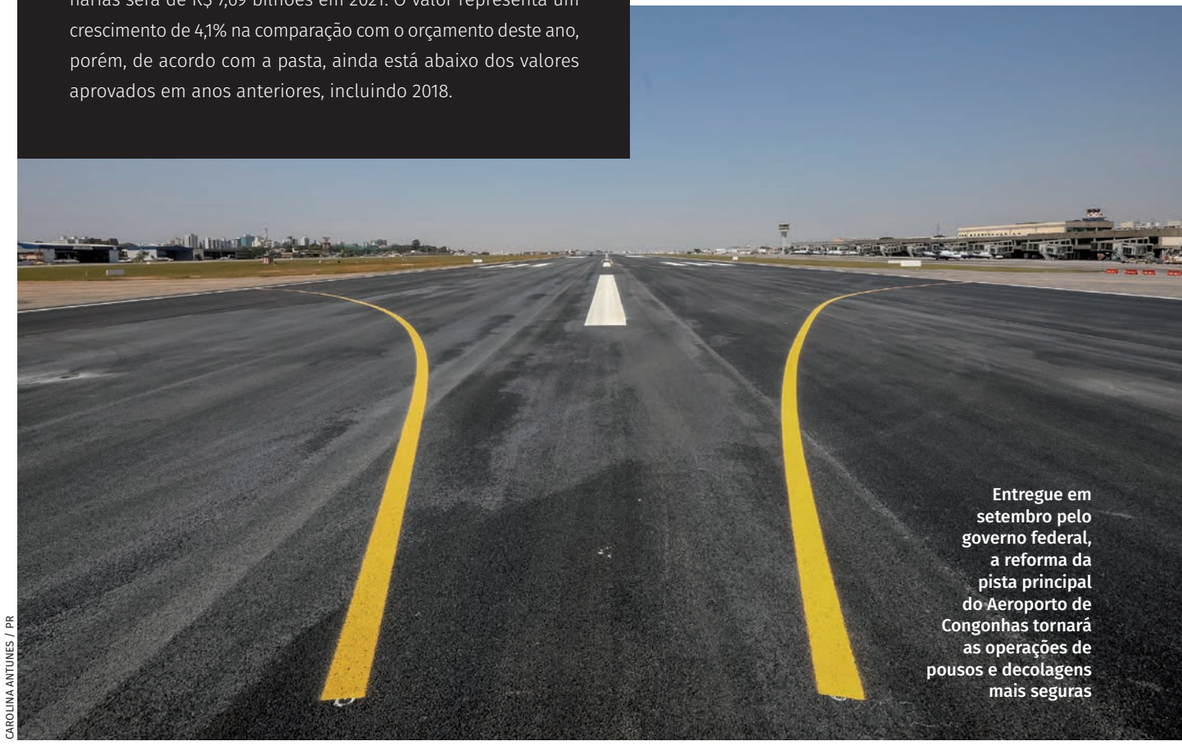
Boa parte dos projetos apresentados no Brasil não chegam à fase contratual. Para Carlos Alexandre Nascimento, o motivo está na falha da modelagem. Isso porque muitos deles são financiados pelos chamados Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), nos quais a iniciativa privada desenvolve estudos de viabilidade e apresenta sua proposta ao poder público.

"Esses projetos via PMI na maioria das vezes não vão para frente por dois grandes motivos: um é própria falta de capacidade técnica dos governos de conseguir avaliar os produtos que foram estruturados pelo privado e o segundo é que quem faz o estudo é o setor privado. Como é ele quem está custeando, geralmente direciona o projeto para uma tecnologia ou modelo de negócios que o favoreça. O problema é que o governo fica refém porque acaba não tendo competição efetiva e não atrai todos os players. O PMI é um mecanismo muito falho", diz.

Uma das soluções é realmente o desenvolvimento de projetos por bancos de fomento, como o próprio BNDES para projetos maiores ou a Caixa, para projetos mais regionalizados, ou ainda por organismos multilaterais como o BID, Banco Mundial, Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD), entre outros.

### ORÇAMENTO RESTRITO

Apresentado pelo governo no final de agosto, o orçamento do Ministério da Infraestrutura (MInfra) para despesas discricionárias será de R$ 7,69 bilhões em 2021. O valor representa um crescimento de 4,1% na comparação com o orçamento deste ano, porém, de acordo com a pasta, ainda está abaixo dos valores aprovados em anos anteriores, incluindo 2018.



CAROLINA ANTUNES / PR

**Entregue em setembro pelo governo federal, a reforma da pista principal do Aeroporto de Congonhas tornará as operações de pousos e decolagens mais seguras**

estruturação de projetos, especialmente governos subnacionais.

O BNDES então promoveu mudanças na sua atuação se voltando para ser um banco de serviços e não mais apenas um financiador de projetos. Gustavo Montezano, presidente do Banco, pondera que este é um processo de amadurecimento e o BNDES tem o objetivo de se tornar um facilitador.

Montezano defende que o banco atue estruturando o chamado *Project Finance* e tenha capacidade no mercado de sindicalização de financiamentos, sistema que funciona com vários financiadores operando em conjunto com base no risco de um projeto, ou seja, o BNDES seria uma espécie de âncora, mas outros bancos privados poderiam entrar no financiamento de um determinado projeto. O benefício, além da repartição do risco entre os financiadores, é uma retomada mais rápida do projeto diante de qualquer adversidade. "Isso é importante porque você começa a quebrar a sua matriz de risco em vários itens e, em vez de atuar como um financiador principal no projeto, ele pode pegar uma matriz de risco, de uma parte temporal do projeto, de uma reserva de liquidez, e prover uma fiança para aquela parte do projeto", avalia Montezano.



FERNANDO B. ARROTEIA

**Igor Rocha, diretor de Planejamento e Economia da Abdib, reforça a necessidade do poder público ampliar investimentos no setor**

## De vento em popa

Entre as diversas áreas que compõe a infraestrutura, o setor energético – principalmente no âmbito da iniciativa privada – conseguiu atingir a plena eficiência em comercialização e autofinanciamento apostando, principalmente, na inovação. Uma das líderes em geração de energia renovável no Brasil, a Omega Energia criou um modelo de negócio que conecta parques eólicos e solares ao consumidor final. A empresa acaba de lançar a primeira plataforma 100% digital para compra e gestão de energia no mercado livre. Com o movimento, a Omega espera consolidar-se nos próximos anos como a primeira geradora de energia renovável digital, expandindo a oferta de energia limpa para um número cada vez maior de consumidores de forma simples e segura.

"O mundo será mais elétrico e renovável nos próximos anos, portanto, nosso movimento é conectar consumidores diretamente com quem produz energia renovável. Acreditamos muito em simplificar o processo de compra com digitalização e agregar inteligência que ajude o cliente a gerenciar e otimizar seu consumo no mercado livre", explica Antonio de Bastos Filho, fundador da Omega Energia.




TOMAZ SILVA / AGÊNCIA BRASIL

**Gustavo Montezano, presidente do BNDES, defende uma nova forma de financiamentos dos projetos de infraestrutura**



DIVULGAÇÃO

**Antonio de Bastos Filho, fundador da Omega Energia, aposta na digitalização e na energia renovável**



DIVULGAÇÃO

**Complexo Delta Maranhão, localizado no município de Paulino Neves. Omega Energia criou um modelo de negócio que conecta parques eólicos e solares ao consumidor final**

Também comprometida em fomentar um futuro energético sustentável, a Hitachi ABB Power Grids, maior empresa de soluções de energia do mundo com tecnologia digital, busca ser a parceira ideal de empresas de todos os setores da economia oferecendo soluções pensadas para cada modelo de negócio. Em 2013, a companhia apresentou ao mercado as primeiras soluções de recarga ultrarrápida para ônibus elétricos em Genebra e Nantes e, mais recentemente, em julho, lançou o Grid-eMotion Fleet, um sistema inédito de carregamento de veículos, em corrente contínua, ideal para mobilidade elétrica em larga escala, destinada a frota de ônibus e caminhões pesados. A Hitachi também fornece soluções OT & TI para operadores de transporte e fabricantes de veículos e para os segmentos ferroviário, terrestre, marítimo e aéreo. "O setor elétrico exerce papel importante na economia de um país e acreditamos que é um bom momento para retomar a agenda de modernização do setor, uma vez que se trata de um setor estratégico para a infraestrutura nacional e para o bem-estar da população", avalia José Paiva, country manager da Hitachi ABB Power Grids no Brasil.

De acordo com Paiva, o futuro da oferta de serviços de otimização e gestão de energia limpa será crucial para ajudar a manter a competitividade das empresas, em especial das indústrias. "A digitalização de uma planta ou sistema elétrico, por exemplo, otimiza a gestão dos ativos (operação e manutenção) e permite tomadas de decisões rápidas e precisas com base em dados", indica. ■

### *Mais energia*

Outra empresa do setor energético que contribui para o crescimento sustentável do Brasil, o Grupo Servtec Energia desenvolve projetos de geração energética rentabilizando o capital dos investidores. Para Pedro Fiuza, CEO da empresa, estamos vivendo uma grande demanda pela descarbonização da economia, com isso a inserção de mais usinas eólicas e solares vai ao encontro dessa tendência global. "Não há país no mundo que se desenvolva sem energia farta, abundante e barata e no Brasil temos a geração de energia solar e eólica mais baratas do mundo devido nosso potencial. Grandes clientes estão optando por fechar contratos de compra de energia direta com nossas usinas ou promover a autoprodução de energia", revela Fiuza.

Falta de segurança jurídica, instabilidade regulatória e ausência de bons projetos tornam o ambiente de negócios pouco atrativo



RAFAEL RONCATO

**José Paiva, country manager da Hitachi ABB Power Grids no Brasil, enaltece o papel do setor elétrico no país**





# MONITORAMENTO ÁGIL E INTELIGENTE

## SOC (SECURITY OPERATION CENTER) É A MELHOR ALTERNATIVA PARA AUMENTAR CONTROLES E REDUZIR RISCOS TECNOLÓGICOS

A demanda por serviços de segurança da informação no Brasil está em pleno crescimento. Isso se deve as recorrentes brechas, fraudes e vazamento de dados, além das atuais regulamentações como a LGPD, Resolução do Bacen n° 4.658 e n° 3990 e a lei brasileira anticorrupção. Com base nesse cenário, empresas têm investido constantemente das mais d iferentes formas, desde a contratação de um time interno maior até a compra de soluções inovadoras.



Para Umberto Rosti, Chairman da Safeway, consultoria de segurança da informação, as empresas que apostam na ampliação do número de colaboradores e no alto investimento em tecnologia, acabam por não conseguir aumentar a efetividade e maturidade dos controles de segurança, deixando o ambiente com riscos relevantes e distante das conformidades regulamentais. "Infelizmente esse panorama ainda deixa a organização exposta a situações que podem impactar diretamente o negócio", avalia.

De acordo com Rosti, uma saída para as organizações é a busca por um SOC (Security Operation Center), operando 24/7, para auxiliar no monitoramento dos riscos tecnológicos e na resposta a incidentes de segurança, inclusive utilizando a tecnologia já existente na companhia e novas tecnologias de ponta "O objetivo dessa prática é a organização ampliar rapidamente seu espectro de monitoramento tanto em tempo quanto em tecnologia, não precisando mais ter uma equipe tão qualificada e experiente, o que é muito difícil pela escassez de profissionais no mercado. Essa estratégia, na prática, mostra que empresas conseguem elevar sua maturidade rapidamente, por ter um olhar isento do ambiente e um reporte direto à administração", constata.

O executivo explica que a Safeway presta serviços nas áreas de consultoria, ciberegurança, risco e compliance (LGPD), tendo como solução principal o Safeway Security Tower, um SOC próprio e desenvolvido com as melhores soluções do mercado e que funciona 24x7x365. "Nosso SOC também opera em um modelo híbrido: investimos nas soluções dos melhores fornecedores e oferecemos como serviço ao mercado, sempre com uma abordagem consultiva baseada em riscos. É nosso grande diferencial", garante Rosti.■

# DESTINO CERTO

## SETOR LOGÍSTICO APOSTA EM TECNOLOGIA PARA ATENDER DEMANDA CRESCENTE E OTIMIZAR SUA COMPLEXA CADEIA OPERACIONAL

Customização, aumento do portfólio de produtos e busca pelo menor preço: estes são os principais movimentos para ampliar a competitividade do mercado logístico brasileiro de acordo com a edição 2019-2020 do Perfil dos Operadores Logísticos no Brasil, estudo realizado pela Fundação Dom Cabral para a Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol). Para isso, a injeção de recursos na aquisição de novas máquinas e equipamentos e na modernização das instalações e infraestrutura continua, mas, os softwares de gestão de armazenagem, de rastreamento, roteirização e gestão administrativa ganharam peso nessa corrida.

A complexa operação logística realizada no final de agosto, encabeçada pela Delphi Fretes Internacionais e Despacho Aduaneiro para a vinda do segundo maior avião do mundo ao Brasil, o Antonov 124-100, exemplifica os diversos recursos e tecnologias de monitoramento logístico. A aeronave, que decolou de Mumbai, na Índia, e fez raras aparições no Brasil, pousou na capital federal trazendo 50 toneladas de equipamentos de grandes dimensões para ampliar um dos parques industriais da Brainfarma, fabricante de medicamentos, e da Cosmed, especialista em produtos para a saúde, como nutricionais e dermocosméticos.




FELIPE MENEZES

Complexa operação logística realizada no final de agosto, encabeçada pela Delphi Fretes Internacionais e Despacho Aduaneiro trouxe o segundo maior avião do mundo ao Brasil, o Antonov 124-100

"O processo incluiu diversos tipos de tecnologia, como rastreadores com monitoramento inteligente, que permitiram acesso ao trajeto (por pontos de geolocalização via Google Earth), velocidade, altitude, acelerações nos três eixos (batidas e quedas), temperatura e nível de carga da bateria; alarmes diversos, inclusive por cercas eletrônicas; entre outros. A operação também contou com uma ferramenta de backup e redundância de dados de todas as informações sobre o voo", resume o CGO da empresa, Fábio Borborema.

### Redes sem fio

Em uma pesquisa realizada pela DHL Supply Chain com 800 líderes, 60% afirmaram que a relevância sobre a cadeia de suprimentos é insuficiente, sendo três os principais desafios: alcançar uma verdadeira notoriedade de ponta a ponta; a falta de uma plataforma para impulsionar as iniciativas de Internet das Coisas (IoT); e a coleta fragmentada de dados de cadeias de suprimentos inerentemente heterogêneas. Sendo assim, as três principais prioridades identificadas são a visibilidade de ponta a ponta sobre o transporte, sobre o estoque e a implementação de soluções analíticas. Mais uma vez, o monitoramento aparece em destaque e a solução está na tecnologia de rede sem fio de última geração. Assim, 75% dos entrevistados indicaram que pretendem investir nesse ponto a curto prazo, especialmente nas redes de dados móveis 5G.

Outros avanços estão criando novas oportunidades rumo a um mundo em que todas as pessoas, coisas e lugares poderão se conectar, o que impacta diretamente o setor de logística de cargas e armazenagem, entre elas as redes de longa distância de baixa potência (LPWAN) e os satélites de baixa órbita terrestre (LEO). "Embora a IoT não seja uma novidade no setor de logística (uma vez que já existem 20 bilhões de dispositivos em uso no mundo), essa história ainda está no começo. Uma infinidade de Tecnologias rentáveis e cada vez mais onipresentes estão avançando em um ritmo bastante rápido. Atualmente, elas estão se tornando mais acessíveis, o que abre inúmeras novas oportunidades para o desenvolvimento de aplicativos e casos de uso a uma velocidade sem precedentes", explica a vice-presidente sênior de Inovação e Desenvolvimento Comercial da DHL, Matthias Heutger.

No Centro de Distribuição da Nike, localizado em Louveira, São Paulo, essa evolução já é realidade. Um exemplo é o Ring Scanner – anel wearable, que serve para registrar itens no estoque. O equipamento é composto por mini tablet de braço e anel de leitura de códigos de barra conectados por bluetooth. A própria infraestrutura do espaço de 26,7 mil m² contempla inovações de ponta, que o tornam sustentável, inclusive com a certificação LEED Gold E&B, do U.S. Green Building Council. Fruto de uma parceria entre a DHL Supply Chain e a GLP, líder em gestão de investimentos em real estate, logística e tecnologias relacionadas, ele agrega, por exemplo, uma usina de energia solar na cobertura, que produz 80% da demanda de energia da operação.



DIVULGAÇÃO

**Cesar Meireles, diretor presidente e CEO da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL)**

## Investir é preciso

O Perfil dos Operadores Logísticos no Brasil consolida 275 empresas, que somam receita operacional bruta de R$ 100,8 bilhões anuais, o que representa aumento de 21% em comparação à edição anterior da pesquisa. O setor é um dos que mais emprega no País, gerando aproximadamente 1,5 milhão de postos de trabalho diretos e indiretos, arrecadando R$ 14,7 bilhões em tributos e R$ 11,5 bilhões em encargos trabalhistas.




DIVULGAÇÃO

**Centro de Distribuição da Nike, localizado em Louveira, São Paulo, conta com tecnologia de ponta para a gestão de logística**

A pandemia aumentou a demanda do segmento, como mostra os números do TruckPad – plataforma de conexão entre caminhoneiros e cargas. Antes da quarentena, o crescimento médio de transportadoras e caminhoneiros era, respectivamente, de 15% e 10% ao mês. No período entre março a maio, esses números foram para 66% e 40%.

As iniciativas privadas demonstram o avanço e potencial do setor, mas a infraestrutura do país tem que acompanhar, conforme explica o diretor presidente e CEO da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL), Cesar Meireles. “O investimento do Brasil em infraestrutura logística vem do setor privado. Apenas 0,7% do PIB tem esse fim. E esse aporte privado só continuará se houver contrapartida com marcos regulatórios claros. O projeto de lei de número 3.757, de 13 de julho deste ano, converge nesse sentido, com dois objetivos principais: trabalhar a função do operador logístico e atualizar uma das leis mais antigas e importantes para a atividade produtiva do Brasil, que é o marco regulatório para armazenagem geral regido por um decreto de 1903. Tudo isso faz parte do objetivo de dar ao país um ambiente seguro para investimento e inovação”, destaca. ■



BRASPRESS®
QUALIDADE | INFRAESTRUTURA | SEGURANÇA



A frota mais jovem do Brasil


Gerenciamento de Riscos



Conectividade integrada


Maior sistema automatizado da América Latina


Modernas filiais em todo Brasil

1977 - 2020 BRASPRESS 43 ANOS

A sua transportadora de encomendas em todo o Brasil

www.braspress.com

# NOVOS TRILHOS

## TECNOLOGIA E GESTÃO EFICIENTE SÃO AS APOSTAS PARA RECUPERAR O BAIXO INVESTIMENTO NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

O Brasil possui, oficialmente, cerca de 30,6 mil quilômetros de linhas férreas. Considerando a participação das ferrovias operacionais na matriz de transporte de cargas, elas respondem por apenas 15% de todas as cargas transportadas no País. A prevalência é no transporte de minérios e carvão, que totalizam perto de 80% de tudo que é movimentado nas ferrovias brasileiras.

De acordo com o diretor do FGV Transportes, Marcus Quintella, em comparação aos países de grandes extensões territoriais, o Brasil fica em posição desfavorável, visto que os Estados Unidos possuem 225 mil quilômetros de ferrovias, a China, 192 mil, a Rússia, 87 mil, o Canadá, 78 mil, a Austrália e Argentina, 37 mil quilômetros de linhas férreas cada uma. “Se levarmos em consideração a densidade das malhas ferroviárias, ou seja, a extensão das ferrovias dividida pela área territorial (km / 103.km2), a situação piora bastante. A densidade da malha ferroviária brasileira é de apenas 3,4, contra 22,9, dos EUA e 19,9, da China”, reitera.

DIVULGAÇÃO



DIVULGAÇÃO

**Marcus Quintella, diretor do FGV Transportes, lembra que o papel da iniciativa privada será essencial para melhorarmos nossa malha ferroviária**

Nos últimos 30 anos, os investimentos públicos em infraestrutura de transportes permaneceram abaixo de 0,20% do PIB nacional, sendo que em ferrovias, praticamente nada de relevante foi realizado, aponta Quintella. Segundo ele, as melhores estimativas mostram que o Brasil precisaria investir em infraestrutura de transportes, algo em torno de 5% ao ano do PIB nacional, durante 25 anos, para se tornar competitivo internacionalmente. "Concomitantemente, a iniciativa privada poderia contribuir bastante, investindo em projetos atraentes e participando da manutenção da infraestrutura. O país precisaria, ainda, resolver os gravíssimos problemas dos entraves relacionados à insegurança jurídica, dos marcos regulatórios pouco consistentes, das divergências tributárias e da definição de uma matriz de riscos que seja atrativa para os investidores", considera.

## Movimentação e crescimento

Embora na opinião de Quintella seja difícil fazer projeções, visto que para tanto depende do cenário econômico mundial, principalmente em relação às exportações de minério de ferro e grãos para os mercados europeu e asiático, bem como para os Estados Unidos, e pelo fato de que o Brasil passa por dificuldades políticas e econômicas internas, ele estima que a safra agrícola volte a apresentar os excelentes resultados de 2019/2020 e que os consumos doméstico e internacional voltem aos níveis anteriores à pandemia do Covid-19. "A ferrovia precisa ser expandida e diversificada em sua atuação para que possa reequilibrar a matriz de transporte de carga brasileira, no mínimo, com 30% de participação, com o aumento da movimentação de grãos, fertilizantes, combustíveis, insumos da construção civil, contêineres, produtos siderúrgicos e veículos, além de minérios e carvão".

Neste cenário, Beto Abreu, diretor-presidente da Rumo, destaca a continuidade dos recordes na safra de grãos produzidos no Brasil e ressalta que o País desempenha papel fundamental no trade global de grãos, com 37% em 2019. "Foram quatro recordes nos últimos cinco anos, talvez com exceção de 2016, e a expectativa é de crescimento em 2020, quando a estimativa de produção é de 225 milhões de toneladas", registra.



PAULO ALTAFIN

**Beto Abreu, diretor-presidente da Rumo, destaca que a empresa investirá R$ 4,7 bilhões com a renovação da concessão da Malha Paulista**

A Rumo investirá R$ 4,7 bilhões com a renovação da concessão da Malha Paulista, que junto com a Malha Norte responde pelo escoamento de grande parte da produção agrícola de Mato Grosso até o Porto de Santos. Este contrato de renovação antecipado da concessão da Malha Paulista com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) foi assinado em maio último, o que Abreu considera como um marco na infraestrutura por ser a primeira entre as concessões ferroviárias. "Com ela, deixamos um legado técnico e estrutural de referência para o desenvolvimento do modal ferroviário daqui em diante. Foram quatro anos de estudos técnicos e ajustes nos planos de negócios, um trabalho robusto e de alta complexidade, discutido em consultas públicas e audiências acompanhadas pelo Ministério Público Federal e pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Acredito que a sinergia entre as ações do Ministério da Infraestrutura e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em conjunto com a iniciativa privada é essencial para o futuro das ferrovias", calcula.

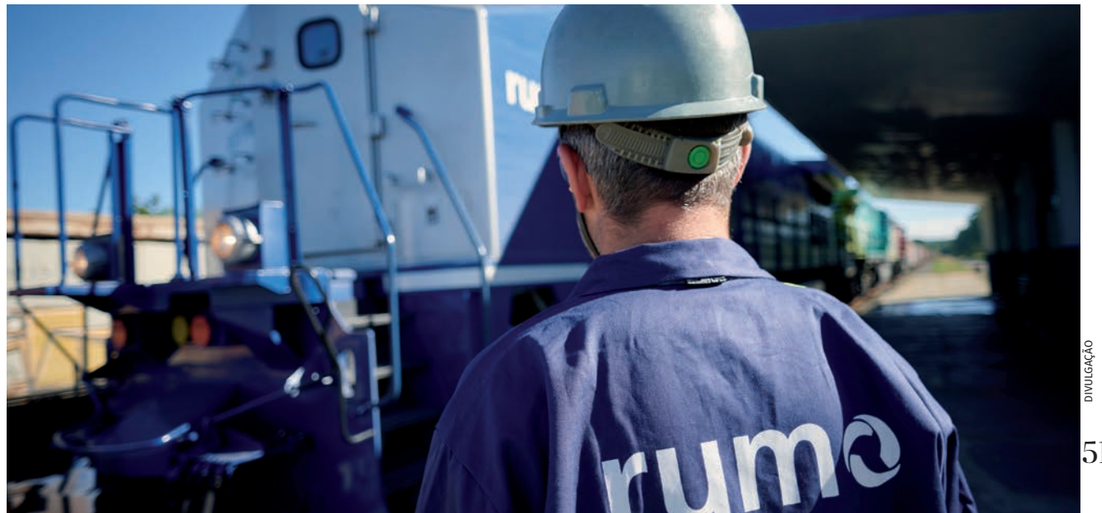
Com relação especificamente à Malha Paulista, serão mais de R$ 6 bilhões investidos ao longo da concessão, prorrogada até 2058. O executivo afirma que, atualmente, ela forma o principal corredor de exportação do agronegócio brasileiro, isso junto com a Malha Norte. "Essas duas malhas conectam a cadeia produtiva do Centro-Oeste do país ao Porto de Santos. Com as obras previstas, vamos ter uma expansão de capacidade de 35 milhões para 75 milhões de toneladas por ano. Logo, estamos falando em mais que dobrar a capacidade atual. Hoje, em termos de produtos, podemos dizer que a Malha Paulista já é a ferrovia mais diversificada do Brasil. Além de soja, farelo de soja, milho e açúcar, circulam combustíveis, fertilizantes, celulose, minérios e contêineres. Com o aumento da capacidade da Malha Paulista fortalecendo a conexão com o Mato Grosso via Malha Norte e a conclusão das obras e início da operação da Malha Central, aumentaremos tanto a quantidade quanto a diversidade de produtos em circulação", detalha.

A companhia que tem sua base de ativos formada por mais de mil locomotivas e 28 mil vagões, e opera 12 terminais de transbordo, seis terminais portuários e administra cerca de 14 mil quilômetros de ferrovias nos estados de Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Minas Gerais, Goiás e Tocantins, também conta com uma área dedicada à inovação de produtos e serviços, com orçamento anual destinado à pesquisa e desenvolvimento. Em 2019 o investimento foi de R$ 329 milhões.

## Nível tecnológico

Atualmente, a MRS Logística, que é reconhecida internacionalmente por sua operação sofisticada, transporta 30% de toda carga movimentada pelo modal ferroviário no Brasil e cerca de 20% das exportações brasileiras passam pelos seus trilhos. Esses números, segundo Guilherme Mello, presidente da empresa, indicam os ganhos em eficiência que a gestão privada permitiu atingir ao longo desses anos. "Nos últimos tempos, o setor ferroviário de cargas vem passando por um processo de renovação antecipada das concessões. Cada empresa conduz o seu próprio processo, que é coordenado pela ANTT e pelo Ministério de Infraestrutura. As empresas desenvolvem planos de negócios, que são avaliados por esses dois órgãos e, posteriormente, pelo TCU. A renovação antecipada das concessões vai ampliar a participação

Nos últimos 30 anos, os investimentos públicos em infraestrutura de transportes permaneceram abaixo de 0,20% do PIB nacional




DIVULGAÇÃO



FOTOS: DIVULGAÇÃO

**Guilherme Mello, presidente da MRS indica os ganhos em eficiência que a gestão privada permitiu atingir ao longo dos anos no setor**



do modal ferroviário no transporte de cargas no Brasil", informa.

Os investimentos na renovação da concessão da companhia podem superar R$ 7,5 bilhões até 2056. De acordo com Mello, os aportes previstos pela MRS com a renovação da sua concessão têm dois norteadores principais: aumentar a capacidade e a eficiência da operação ferroviária, promovendo a integração logística da região sudeste; e mitigar conflitos urbanos. "Isto é, construir viadutos, passarelas, melhorias em passagens com objetivo de oferecer mais segurança às populações de regiões por onde passa a nossa ferrovia", explica.

Especificamente para a Região Metropolitana de São Paulo, a companhia prevê a segregação entre os trens de carga e de passageiros por meio da construção de uma nova linha exclusiva para a operação de carga, liberando as atuais compartilhadas para operação de passageiros. "Vamos aproveitar a oportunidade para reservar parte da faixa de domínio para o Trem Intercidades, além de criarmos dois novos Polos Intermodais - Mooca e Lapa, que, certamente, irão desafogar o trânsito da cidade e das rodovias, por permitirem que a carga chegue diretamente dentro da cidade por meio da ferrovia, para ser distribuída por Veículos Urbanos de Carga, os VUCs", detalha.

No comparativo com a infraestrutura da malha ferroviária internacional, o executivo avalia o setor ferroviário brasileiro como bem desenvolvido e ressalta que, em sua operação, incorpora elevados níveis de tecnologia, com conhecimento técnico e mão de obra de qualidade. "Em geral, nos trechos em operação, os ganhos em aumento de volume e redução de acidentes nos últimos anos é significativo", comemora.

Em termos de investimentos em inovação para os próximos anos, Mello considera que a perspectiva seja ampliar a implantação da tecnologia no setor, com a intensificação do uso do conceito de Indústria 4.0 e aprimoramento de sistemas remotos de acompanhamento de cargas. "Teremos, por exemplo, investimentos obrigatórios em inovação nos próximos anos, entre outras iniciativas para potencializarmos ainda mais os ganhos que a ferrovia pode oferecer. Uma outra tendência que vai se fortalecer é a formação de parcerias multimodais. Elas permitirão incrementos dos volumes transportados pela ferrovia, trarão ganhos de eficiência à operação e melhores serviços de logística para o setor produtivo", acredita.

Em 1996, quando a MRS Logística foi criada e assumiu a gestão da Malha Regional Sudeste - Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, a companhia contava com 401 locomotivas e 11 mil vagões e operava por 1.167 km. Ao final de 2019, esses números totalizaram 730 locomotivas, 18 mil vagões e 1.643 km de trilhos operacionais. ■



SUA MELHOR OFERTA NO MESMO MOMENTO
EM TODOS OS
VEÍCULOS DE COMUNICAÇÃO

A VATI É ESPECIALISTA NA **REDUÇÃO DE CUSTOS** E **PRAZOS**,
DESDE A ADAPTAÇÃO CRIATIVA ATÉ A VEICULAÇÃO DE SUA PEÇA PUBLICITÁRIA.

**Basta um click** e por meio da nossa tecnologia exclusiva integramos seu departamento comercial e de marketing em real time.

PRODUÇÃO E ADAPTAÇÃO

VEICULAÇÃO LAST MINUTE

TV · JORNAL · REVISTAS · TABLOIDE · PDV · MÍDIAS DIGITAIS

ASSERTIVIDADE DO PREÇO DE SEU PRODUTO, NO MELHOR PRAZO DE VEICULAÇÃO, **EM TODAS AS MÍDIAS.**

GERE MAIS FLUXO NAS SUAS LOJAS E AUMENTE A CONVERSÃO DAS SUAS VENDAS.

VATI
SWEET SPOT

CLAUDIA GALDINO
11 2076 9044
claudia.galdino@vati.rocks
www.vati.rocks

# DO OIAPOQUE AO CHUÍ

## CABOTAGEM GANHA APOIO DO GOVERNO FEDERAL E DEVE SE TORNAR ALTERNATIVA AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Apresentado ao Congresso Nacional em agosto, o Projeto de Lei (PL) apelidado de BR do Mar, que estimula a cabotagem – navegação entre portos da mesma costa ou região – é fruto de debate entre diversas pastas ministeriais. Além de criar novas rotas marítimas e também reduzir os custos de transporte nas já existentes, a iniciativa visa ser uma alternativa logística para centenas de empresas ao estimular o transporte de mercadorias internamente e aumentar a competitividade industrial do país.

Em 2018, a greve dos caminhoneiros escancarou a dependência do modal rodoviário para transporte de carga no Brasil. Pelas dimensões continentais do país e com a maior parte da indústria brasileira concentrada perto do oceano, a cabotagem torna-se mais inteligente e sustentável. Com vasta experiência em litígio e ênfase em transporte marítimo, o advogado Larry Carvalho acredita no potencial desta modalidade de transporte. "A cabotagem brasileira está entre os mais consistentes mercados de contêineres do mundo", pontua.

O especialista destaca que na última década foi visto crescimento superior a 10% ao ano no setor. O mercado total, de acordo com Carvalho, já chega a quase 700 mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano. Entretanto, ele alerta para algumas incertezas. "O rápido crescimento da utilização da cabotagem resultou em uma pressão significativa sobre a capacidade existente de oferta de navios aptos ao serviço", elucida Carvalho.

TCP - Terminal de Contêineres de Paranaguá movimenta toneladas de cargas por navegação de cabotagem




CLAUDIONEVES



Fernando Resano, da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, acredita que a modalidade deve acompanhar a retomada econômica

ERICA MODESTO

Exatamente na tentativa de fomentar a navegação costeira no país, a legislação de BR do Mar deve abrir o longo litoral brasileiro para navios de bandeira estrangeira que estejam afretados em *Time Charters* (afretamento por tempo), permitindo também a contratação de tripulantes com contrato de trabalho regido por legislação estrangeira. Diferentemente do que é praticado hoje.

### Ponderações

Apesar de comemorar a existência do BR do Mar, Fernando Resano, vice-presidente executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), avalia que em termos de dificuldades enfrentadas pelo setor, a modalidade também depende da estabilidade da economia brasileira. "A cabotagem tem crescido de forma regular e constante a índices bastante superiores aos da economia nacional. Maior avanço pode ocorrer se a situação econômica melhorar, pois é um modo de transporte que depende diretamente do desenvolvimento da economia do país", acredita.

A respeito do futuro da cabotagem em médio prazo, Resano se mostra confiante, mas faz ponderações. "Enxergo o setor em uma crescente, pois há investimentos pesados no segmento, ainda que se fale tanto em abertura do mercado para empresas estrangeiras, o que será extremamente danoso para o país e para os usuários", encerra.

### Novas tecnologias

Um dos maiores desafios da cabotagem brasileira tem sido a implementação de novas tecnologias que estejam alinhadas à complexa regulamentação do segmento e que possam otimizar as operações oferecendo mais agilidade e transparência

O mercado total de cabotagem no Brasil já chega a quase 700 mil TEUs, com crescimento médio de 10% ao ano

## *Porto de Suape: primeiro lugar em cabotagem*

Mesmo em meio à pandemia, o Porto de Suape caminha para cravar novo recorde histórico e confirmar o melhor ano em volume de cargas. O primeiro semestre registrou crescimento de 17% em relação aos meses de janeiro a junho de 2019, acumulando 12.361.846 de toneladas, número recorde para a movimentação do período. O resultado também é 8,8% maior do que no primeiro semestre de 2018 que somou 11.362.251 toneladas e, até então, sustentava o recorde. A boa performance fez Suape pular da sexta posição entre os portos públicos para o quarto lugar. A expectativa é encerrar 2020 com crescimento percentual de dois dígitos. O bom resultado se deve também aos investimentos em navegação por cabotagem. Nesta modalidade, Suape mantém a liderança entre portos públicos e concluiu o semestre com 7.9 milhões de toneladas e incremento de 13% em relação aos seis primeiros meses de 2019. A exportação teve crescimento percentual ainda maior, chegando a 80% e total de 1.8 milhão de toneladas. As cargas importadas somaram 2.5 milhões de toneladas, aumento de 2%.



DIVULGAÇÃO



DIVULGAÇÃO

**Jaime Batista, head de vendas da Aliança Navegação e Logística, visualiza um mercado mais digitalizado**

ao mercado. Diante desse desafio, a Aliança Navegação e Logística lançou, em junho, a nova versão do Portal Cabotagem, uma plataforma exclusiva que permite o gerenciamento de todo o processo de forma simples e intuitiva.

Um dos destaques da tecnologia é a autonomia oferecida aos clientes que podem buscar, de qualquer lugar e a qualquer momento, informações sobre trechos disponíveis, bookings, programação de navios, cotação, fechamento de propostas comerciais e controle on-line da contratação.

De acordo com Jaime Batista, head de vendas da Aliança Navegação e Logística, os investimentos em inovações e automatização da operação garantem mais autonomia aos clientes com informações na palma da mão, além de fomentarem o desenvolvimento do segmento. "Há um grande debate no mercado de cabotagem sobre a importância de tornar as operações mais digitalizadas e o atual cenário de quarentena certamente contribuirá com o avanço desse tema", diz

Com o objetivo de contribuir com a construção de um mercado ainda mais digitalizado e automatizado, a Aliança integrou ao Portal Cabotagem uma tecnologia avançada de rastreio da carga via satélite. A novidade permitirá que os clientes da empresa monitorem o status de transporte da carga e acompanhem o seu percurso em tempo real, seja terrestre ou marítimo, permitindo assim um maior controle sobre o prazo de recebimento.

Para facilitar ainda mais o processo de rastreio da carga, a busca poderá ser feita de maneira simples, utilizando apenas o número da nota fiscal ou código de referência do cliente, além do número do contêiner, booking ou conhecimento eletrônico. A tecnologia está disponível para 95% do território brasileiro com a previsão de atender 100% do país até o final de 2020, período em que será adicionada a cidade de Manaus.

Batista revela que a dificuldade para a implementação dessa mudança estava na aceitação do mercado de utilizar um novo método que dispensasse o trânsito físico de papéis, prática que vigora desde a década de 1960 e que grande parte das empresas estava habituada. "Chegamos a um momento em que é preciso mudar o mindset e incorporar no setor tecnologias que facilitem o desenvolvimento do mercado e que já fazem parte da vida das pessoas. Isso se torna ainda mais acentuado quando precisamos minimizar a interação humana", finaliza. ■




DIVULGAÇÃO

## *Porto do Açu realiza seu primeiro serviço de cabotagem*

O Porto do Açu realizou seu primeiro serviço de cabotagem em setembro. A operação, em parceria com a Companhia de Navegação Norsul, foi feita na modalidade "*feeder short distance*" e transportou 23 contêineres da empresa TechnipFMC do Porto do Rio para o Açu, em São João da Barra, no Rio de Janeiro, via comboio marítimo.

Firmada em abril deste ano, a parceria entre o empreendimento portuário e a empresa de logística marítima estabelecerá uma conexão integrada, eficiente e segura entre as empresas do Norte Fluminense, Espírito Santo e Minas Gerais, com o mundo, por meio do Terminal Multicargas do Porto do Açu (T-MULT). "O novo serviço também possibilita a conexão eficiente das empresas exportadoras com navios de longo curso que saem regularmente do Rio para todo o mundo. Esta nova solução evidencia o potencial do Açu para se tornar um hub portuário", explica o diretor de Terminais e Logística da Porto do Açu Operações, João Braz.

RCE DIGITAL

# Inovando para aproximar em todos os momentos




A RCE Digital tem mais de 20 anos de história. Nessa caminhada, destacamos nossos diferenciais de agilidade, pioneirismo, pesquisas constantes e segurança da informação. Estamos sempre em movimento e focados em atender as diferentes necessidades do mercado.

## Nossas soluções proporcionam diferentes experiências entre empresas, clientes e colaboradores, em todos os lugares do mundo

**Eventos:**
Apoio na criação, produção, captação e transmissão de eventos corporativos, em diferentes formatos: online, digital ou presencial.

**Transmissões ao vivo:**
Transmissões de lives por streaming, com recurso de interatividade e suporte profissional em todas as etapas dos processos, garantindo total segurança e qualidade.

**Reuniões a distância:**
Integrando pessoas e tecnologias, com especialização e domínio técnico para a realização e gestão de reuniões corporativas.

**Assembleias de condomínio:**
Integração, interatividade, tomada de decisões por meio de votação e apresentação dos empreendimentos. Tudo com total comodidade, segurança, sem sair de casa e de forma prática e objetiva.

**Eventos festivos:**
Criação e produção de eventos festivos em formatos totalmente inovadores, engajando e motivando os seus públicos.

**Palestras digitais:**
Apresentações e palestras online com interatividade, integrando pessoas e disseminando conhecimentos e informações.

## Conheça melhor o trabalho da RCE e veja dicas em nossas redes sociais e site!

LIVE
Transmissão ao vivo

TV Corporativa

Produção de vídeo

Videoconferência

Cobertura de eventos

Plataforma EAD

APP de comunicação

São José do Rio Preto/SP
+55 17 2136 8855
Av. Murchid Homsi, 1404
Vila Diniz | 15013-000

São Paulo/SP
+55 11 4501 2600
Rua Cristiano Viana, 401 - SL. 610
Pinheiros | 05411-000

rcedigital.com.br
contato@rcedigital.com.br
/rcedigital

# EM PLENO VOO

## PRIVATIZAÇÕES DE AEROPORTOS REGIONAIS E INVESTIMENTOS DA INICIATIVA PRIVADA GARANTEM A MELHORIA DA MALHA AEROVIÁRIA



Mesmo em meio a um cenário de retração da aviação civil causada pela pandemia do novo coronavírus, os governos estaduais trabalham intensamente para privatizar seus aeroportos com o objetivo de estimular a economia de importantes polos. Em abril, o governo do Estado de São Paulo lançou a segunda concessão de aeroportos regionais paulistas. Serão 22 terminais distribuídos em dois lotes, incluindo aeroportos como os de Ribeirão Preto e São José do Rio Preto. A proposta prevê investimentos de R$ 700 milhões entre obras e novas operações, além de geração de R$ 600 milhões em impostos para municípios e União, ao longo de 30 anos de concessão.

Para Fabio Sertori, sócio do departamento de Infraestrutura do Spalding Sertori Advogados e especialista em PPP's e concessões, as privatizações são essenciais para aprimorar as instalações dos terminais regionais. "No Brasil, temos uma série de aeroportos que têm, historicamente, um movimento de passageiros muito significativo e justifica a delegação desses serviços para um parceiro privado que detenha a expertise necessária", explica.



ROVENA ROSA / AGÊNCIA BRASIL

O especialista ainda aponta que a lógica da concessão e da PPP é a de que o privado fica responsável para fazer os investimentos na frente. "Aquilo que o governo do estado ou município (no caso do aeroporto regional) precisaria de muito tempo para executar, que é contratar projeto básico, depois reunir recursos no orçamento para contratar o projeto executivo da obra, é possível incluir no escopo da PPP ou concessão e, com isso, ganha-se muito muito tempo", esclarece Sertori. Para atrair parceiros interessados, Sertori ainda afirma que os gestores precisam estar cientes da importância de estruturar bons projetos.

### Modernização

Concedido à iniciativa privada em março de 2017, o Consórcio Aeroporto de Fortaleza – liderado pela Passarelli, empresa de engenharia e construção – concluiu, no final de julho, as obras de expansão e modernização do terminal internacional Fortaleza Airport. Expandida em 210 metros, a pista do aeroporto agora possui comprimento total de 2.755 metros. Para os passageiros, a primeira grande mudança foi a unificação das salas de embarque doméstico, com a criação de grande área de circulação, facilitando, assim, o embarque por única entrada.

"Na área pré-existente do Terminal de Passageiros, foram realizadas diversas melhorias, com destaque para a renovação das instalações prediais e do sistema de combate a incêndios, a criação de circulações verticais e horizontais, e a construção do novo Centro de Controle Operacional do Aeroporto", afirma

Romilson Souza, superintendente de operações da Passarelli.

Souza diz que a nova parte edificada contou com diversos sistemas construtivos que conferiram agilidade e diminuição na produção de resíduos no processo. O executivo aponta também a implementação de processos de gestão inovador, aplicado, de acordo com ele, com sucesso na condução das obras do aeroporto. "Nossa experiência na atuação em obras de infraestrutura em território nacional, com profissionais especializados, foi fundamental para que a obra fosse planejada e controlada com a elaboração dos Projetos em Building Information Modeling (BIM), uso do Lean Construction, pré-fabricação e soluções industrializadas e um forte envolvimento na concepção dos projetos", diz Romilson.



DIVULGAÇÃO

*"Na área pré-existente do Terminal de Passageiros, foram realizadas diversas melhorias, com destaque para a renovação das instalações prediais"*

Romilson Souza, superintendente de operações da Passarelli

### Aviação executiva

Além das concessões em andamento e dos projetos bem-sucedidos, a exemplo das grandes capitais do mundo, a região metropolitana de São Paulo ganhou no final de 2019 o seu primeiro aeroporto executivo internacional, o São Paulo Catarina Aeroporto (SPCA), na cidade de São Roque, no km 60 da Rodovia Castello Branco – distância equivalente a 14 minutos de helicóptero e 35 minutos de automóvel dos principais distritos de negócios de São Paulo.




PAULO MANCINI

São Paulo Catarina Aeroporto foi criado para atender a alta demanda da aviação executiva






DIVULGAÇÃO

O Consórcio Aeroporto de Fortaleza, liderado pela Passarelli, assumiu a concessão em 2017

Projeto da JHSF, desenvolvedora e administradora de negócios voltados a atender ao público de alta renda no Brasil, especialmente, no setor imobiliário, ele veio suprir a lacuna não preenchida pelos aeroportos comerciais, que estavam próximos à sua capacidade operacional total e possuem slots limitados para a aviação de negócios, além das restrições de espaços dos aeroportos regionais. "O São Paulo Catarina é a melhor alternativa para atender a demanda por voos executivos na região Metropolitana de São Paulo, tendo em vista a complexidade que é operar esse tipo de aeronave nos aeroportos comerciais, que ainda têm de dividir o espaço em terra e o aéreo com a aviação comercial – que é a prioridade nestes aeroportos", pontua Thiago Alonso de Oliveira, CEO da JHSF.

As obras de expansão e modernização do terminal internacional Fortaleza Airport foram concluídas no final de julho

Sua infraestrutura, porém, vai muito além de atender a demanda existente. Com R$ 600 milhões de investimentos, o objetivo é se tornar referência no setor e garantir ao executivo o trinômio comodidade, conforto e tempo. Em uma área de 5,2 milhões de metros quadrados, o espaço comporta extensa pista de 2.470 metros.

Mesmo recém-inaugurado, o terminal já deve ganhar melhorias em breve. "Obtivemos recentemente a licença para operar por instrumentos IFR e dentro do que a JHSF se propõe a fazer, seguiremos implementando melhorias em todos os aspectos do São Paulo Catarina Aeroporto. Neste momento, estão em construção três novos hangares que entram em operação ainda este ano e nosso time está trabalhando pela internacionalização do terminal", encerra. ■

## *Nova previsão*

Programado para março de 2021, o leilão do governo federal que vai conceder a operação dos 22 aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) à iniciativa privada pretende arrecadar no mínimo R$ 189,9 milhões contra os quase R$ 470 milhões previstos anteriormente. O projeto havia sido finalizado no começo do ano, mas a pandemia de Covid-19 e a estimativa de grande queda do PIB exigiu uma revisão. Os estudos ainda devem passar pelo crivo do Tribunal de Contas da União (TCU). No final de agosto, a Infraero informou também que pretende oferecer ao mercado oportunidades comerciais nos aeroportos Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e Congonhas, em São Paulo.

# PRONTOS PARA ZARPAR

## AMPLIAÇÃO DA PRESENÇA DO SETOR PRIVADO NA GESTÃO DOS PORTOS BRASILEIROS DEVE MELHORAR OS NÍVEIS DE SERVIÇOS AO INCORPORAR AS PRÁTICAS INTERNACIONAIS

As privatizações dos ativos da União são apontadas pelo atual governo federal como essenciais para recuperar a economia e cobrir o déficit das contas públicas. O primeiro leilão do Porto de Santos, em São Paulo, realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aconteceu em agosto e arrecadou R$ 505 milhões em outorgas com as concessões, por 25 anos, de novos terminais de celulose. O grupo Eldorado Brasil arrematou a área STS14 com o lance de R$ 250 milhões, a STS14A foi arrematada pelo grupo Bracell por R$ 255 milhões. A meta agora é privatizar efetivamente a administração do cais santista já em 2021 ou, no máximo, em 2022.

123RF

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, comemorou o sucesso do leilão. "Estamos dando passos firmes para transformar o setor portuário e melhorar a navegação no Brasil. Somos um país que está vocacionado para crescer. A mudança não é feita pelo governo. É feita por quem move a máquina e tem vontade de transformar o país. Nós vamos ser grandes", afirmou.

A expectativa é de que a privatização traga uma série de benefícios, como mais investimentos em tecnologia e equipamentos que possibilitarão a modernização dos portos, gerando mais eficiência e competitividade. "Aumentamos nosso volume de cargas importadas e exportadas, mas nada foi feito em termos de estrutura no Porto de Santos. Continuamos com os mesmos problemas de estrutura rodoviária para acesso ao porto e de dragagem, que são recorrentes e limitam a vinda de navios de maior porte ao Brasil", relata Marcia Hashimoto, diretora executiva da Infolabor Consultoria – especializada em comércio exterior. Com a iniciativa privada na gestão do Porto de Santos, a meta é transformar o local em um hub portuário, com a habilitação para navios de maior capacidade e movimentar 40% da balança comercial.

Administrado pela Santos Port Authority (SPA), vinculada ao Ministério da Infraestrutura, o Porto de Santos é um ativo crítico para o país, pois movimenta 28% da corrente de comércio brasileira. Apesar de todo o trabalho de virada operacional e financeira empreendido pela SPA, o modelo estatal dificulta investimentos, em função de estar atrelado ao Orçamento da União e devido às exigências da legislação, que acabam estendendo os prazos para as contratações de obras e projetos. De acordo com a SPA, a empresa privada que assumir a gestão terá mais eficiência, velocidade em contratar e realizar investimentos e, portanto, tende a fazer uma melhor administração.

### Modelo de negócios

A modernização dos portos começou com a aprovação da Lei 8.630/93 e, vinte anos depois, com a Nova Lei dos Portos, Lei 12.815/2013, que permitiu operação com empresas privadas, tanto no porto organizado, como nas suas instalações. Por isso, quando se falar hoje em privatização dos portos, trata-se de desestatização, passando para a gestão privada, seja sob o modelo de

concessão, de autorização, ou outra forma de exploração das instalações. “Portos importantes no mundo têm suas administrações em mãos privadas (Nova Zelândia e Reino Unido) ou optaram por administrações regionais mistas, com participação de entidades privadas representativas da comunidade (Hamburgo) ou até mesmo sob a tutela do governo estadual (Port Authority of New York and New Jersey). Cada um com modelo diferente, dependendo de condições locais e momento históricos. Não existe uma fórmula que possa ser copiada e aplicada à nossa realidade. Uma solução mista também seria aceitável com administração e auditoria independentes e não pelo próprio governo e respondendo a um conselho tipo CAP ou Associação Comercial”, reflete Mark Juzwiak, diretor de relações institucionais da Hamburg Sud e Alianca Navegação e Logística.

Apesar do Brasil não ter adotado o modelo de LandLord Port, que é o mais comum, usado na Europa, segundo Murillo Barbosa, presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), o governo trabalhará a desestatização caso a caso. “São vários modelos existentes. Esse procedimento é o mais adequado, pois analisa o que é mais conveniente para cada porto organizado. Pode ser feita, por exemplo, uma concessão da administração, ou uma privatização

### OCEANO DIGITAL

Atualmente, o sistema portuário representa cerca de 95% da corrente de comercio exterior, movimentando em média 14% do PIB. Desta maneira, a cibersegurança é fundamental para o transporte marítimo seguro e eficiente. Umberto Rosti, sócio-fundador da Safeway, consultoria de segurança da informação e risco, diz que recente ataque contra uma grande empresa marítima paralisou completamente suas operações, impactando em seus resultados financeiros. “Isso demonstra que estas empresas estão no radar de hackers, sem falar nas fraudes, que têm como origem em 58% dos casos usuários internos (de acordo com uma pesquisa da PwC em 2019). Assim, é de extrema importância que as empresas tenham segurança adequada para sua operação, garantindo confidencialidade, integridade e disponibilidade das informações a todos”, esclarece Rosti.



SÉRGIO FURTADO

**Administrado pela Santos Port Authority (SPA), vinculada ao MInfra, o Porto de Santos movimenta 28% da corrente de comércio brasileira**



A modernização dos portos começou com a aprovação da Lei 8.630/93 e, vinte anos depois, com a Nova Lei dos Portos, a 12.815/2013



DIVULGAÇÃO

## *Aumento das exportações*

O diretor-superintendente administrativo da Portonave S/A, terminal privado localizado no Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu, na cidade de Navegantes (SC), Osmari de Castilho Ribas, reforça que os investimentos em infraestrutura e tecnologia acabam refletindo em maior competitividade para as cargas de exportação, que contam com mais facilidades e menor tempo de operação. “Isso acaba também incentivando os diversos setores da indústria que exportam, pois veem nesses investimentos uma motivação maior para que as exportações continuem em expansão”, afirma. A Portonave possui uma Câmara Frigorífica, a Iceport, que oferece soluções em logística, para importações e exportações e câmara frigorífica automatizada, anexa ao Terminal Portuário, com capacidade estática de 16 mil posições pallets. A integração entre a Iceport e o Terminal Portuário proporciona à Portonave um importante diferencial competitivo. Dentre seus equipamentos portuários, estão quatro empilhadeiras de Contêiner Vazio, cinco Reach Stackers, dois Scanner HCVM-T, seis Portêineres Post Panamax, 40 Terminal Tractors, e 18 Transtêneires eletrificados.



GUILHERME PUPO

plena, ou até um IPO. É importante que assim seja feito, pois o Brasil é um país de dimensões continentais e cada porto organizado tem as suas especificidades, como tamanho, dimensões e número de arrendamentos diferentes para cada um deles", diz.

Cesar Meireles, diretor presidente e CEO da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL), que apoia a privatização das operações em todo o seu curso logístico, diz que o modelo mais indicado para uma gestão portuária é o do LandLord Port, porém, no caso do Brasil, concorda que é preciso ter soluções regionalizadas. "Ele se traduz na infraestrutura do porto como responsabilidade do Estado, e cabe ao setor privado o fornecimento de superestrutura e realização das operações portuárias, por meio de arrendamentos (concessões) e autorizações. Ocorre que o Brasil, com particularidades e idiossincrasias regionais bastante peculiares, demanda soluções regionalizadas. Desta forma, o que pode ser bom para Santos (SP), pode não ser, necessariamente, bom para Itaqui (MA), que por sua vez, pode não ser ideal para Itajaí (SC) e por aí segue", explica Meireles. Para ele, quanto mais eficiente for o sistema, mais ganho de produtividade se tem, com a correspondente redução dos custos logísticos. "Quanto maior for a estabilidade regulatória, quanto mais livre o setor privado estiver para promover investimentos em suas estruturas, em seus equipamentos, em softwares, mais eficiência e competitividade fornecerá para a economia. É um processo de cadeia integrada", diz.

Partindo da análise de que se deve considerar as características específicas de cada localidade no processo de estudo da privatização, a diretora-executiva da Infolabor Consultoria, especializada em comércio exterior, Marcia Hashimoto, lembra que portos com menor movimentação e estrutura não devem ser deixados de lado. "Mesmo que não sejam tão atrativos para os investidores, devem ser considerados no lote de privatização. Portos com perfil de movimentação de granel tem uma estrutura de movimentação de carga diferenciada dos demais. Mas, ainda assim, requerem investimentos estruturais de acordo com o seu perfil", diz.

## *Potencial fluvial da região Norte*

Em constante busca por soluções que reduzam prazos e custos para seus clientes, a Santos Brasil e a Emapa – uma das principais fornecedoras de piso de madeira para o mercado americano e cliente do Tecon Vila do Conde, desenvolveram uma estratégia especial para simplificar e agilizar a operação de carga e descarga da madeira exportada pela companhia.

A unidade industrial da Emapa localiza-se em Afuá, uma cidade de difícil acesso por rodovia, às margens da Bacia do Marajó. A carga, cujo destino é a exportação, precisava ser transportada por balsa até uma estação coletora de contêineres vazios em Belém, onde era realizada a ovação e depois seguia por rodovia até o Tecon Vila do Conde. No total, o produto demorava sete dias para chegar ao terminal e finalmente poder embarcar ao seu destino final.

O projeto de logística fluvial desenvolvido em conjunto pela equipe de inteligência comercial da Santos Brasil e a equipe da Emapa reduziu esse prazo para 60 horas (dois dias e meio) ao utilizar o potencial fluvial da região. Agora, a carga sai da Emapa e vai diretamente para o Tecon Vila do Conde por meio de barcaças que navegam pelos rios que se ligam à Baía do Marajó - um percurso de 494 quilômetros. Além de ganhar tempo, reduzir custos e dar mais segurança para a empresa, o projeto também contribui com o meio ambiente, ao eliminar os 260 quilômetros até então percorridos em caminhão até Belém.






PISCO DEL GAISO



ALESSANDRO COUTO

**Antônio Carlos Sepúlveda, CEO da Santos Brasil**

### Modernização

O poder de investimento em infraestrutura e de modernização realizado pelas empresas privadas que já atuam nos portos é uma breve amostra do que a privatização da gestão pode oferecer para melhoria do setor. A Santos Brasil, prestadora de serviços portuários e logísticos, referência na operação de contêineres no Brasil, já investiu mais de R$ 5 bilhões, calculados a valor atual, em aquisições, expansões, novos equipamentos e tecnologia, colaborando para aumentar a capacidade logística portuária do país. A companhia opera o Tecon Santos (SP), e mais dois terminais de contêineres – Vila do Conde (PA) e Imbituba (SC) –, um terminal de carga geral (TCG em Imbituba) e um terminal de veículos (TEV) no cais santista, além de englobar a Santos Brasil Logística, que atua de maneira integrada aos terminais viabilizando o atendimento ao cliente em todas as etapas da cadeia logística do porto até a porta.

Para Antônio Carlos Sepúlveda, CEO da Santos Brasil, o caminho da privatização pode ser uma das soluções possíveis para melhorar a aplicação de recursos do porto público. Porém, será preciso encontrar um modelo que garanta a harmonia entre a empresa privada que irá administrar a Autoridade Portuária privatizada e os arrendatários que já investem no porto há décadas. "É imperativo o alinhamento dos interesses do poder concedente, dos novos gestores e dos atuais arrendatários. Sem isso a privatização não alcançará os resultados esperados", reflete. "No caso dos portos, para serem competitivos, é preciso bons acessos, pouca burocracia e harmonia entre os stakeholders. Em Santos, estamos longe desse objetivo com o modelo atual, mas somente o fato de privatizar não garante nenhum dos três. O foco tem que ser no benefício econômico para a logística como um todo", analisa. Além disso, outro ponto de destaque é a melhora no nível de serviço por meio do provimento de acessos marítimos e rodoferroviários compatíveis com a demanda. Para Sepúlveda, isso é um fator importante para redução de custos logísticos. ■

# LONGA ESTRADA

## EM MEIO À PANDEMIA, BRASIL MANTEVE LOGÍSTICA DE ABASTECIMENTO E CONCESSIONÁRIAS PRESERVARAM INVESTIMENTOS PARA AMPLIAR A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

As dificuldades enfrentadas pelo setor de transporte rodoviário são as mesmas há décadas. No entanto, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou que a manutenção da logística de abastecimento no país foi a grande vitória da pasta, no primeiro semestre, em meio à pandemia de Covid-19, além da continuidade de obras e reformas. De acordo com o ministério, na primeira metade do ano, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) concluiu 129 quilômetros de rodovias duplicadas, pavimentou 88,5 km e fez novas restaurações em 110,6 km.

Para o ministro, a manutenção do abastecimento foi conseguida por meio de parcerias que possibilitaram a continuidade do trabalho de caminhoneiros, em condições sanitárias favoráveis, e a utilização de outros modais, como o ferroviário e o portuário, para escoar a safra de grãos. "Montou-se uma grande estrutura de apoio aos caminhoneiros, com triagem médica, kits de alimentação e de higiene. Também conseguimos dar vazão a uma safra de 252 milhões de toneladas e garantimos o funcionamento do setor mineral", destacou.

Apesar dos esforços, sem muitos recursos para gerir as centenas de rodovias existentes em território brasileiro, as esferas públicas optaram por entregar a administração dessa malha rodoviária às concessionárias. Atualmente são 66 concessões di-



MARCELLO CASAL JR / AGÊNCIA BRASIL

*"Conseguimos dar vazão a uma safra de 252 milhões de toneladas e garantimos o funcionamento do setor mineral"*

Tarcísio Gomes de Freitas, ministro da Infraestrutura



ESTEVÃO BUZATO

César Borges, presidente-executivo da ABCR, destaca a importância do investimento em infraestrutura no pós-Covid

vidadas em 10 programas (federais, estaduais e municipais), atingindo 21.754 km de rodovias concedidos (10% da malha viária pavimentada) de acordo com dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR).

Segundo César Borges, presidente-executivo da ABCR, desde 1995, foram investidos R$ 217 bilhões (R$ 117 bilhões em Capex, R$ 100 bilhões em Opex) e pagos R$ 59 bilhões em tributos e R$ 29 bilhões em outorgas aos poderes concedentes. "Somente em 2019, o setor investiu quase R$ 13 bilhões em melhorias e na operação das rodovias sob sua gestão", indica.

**Qualidade e serviço**

Como resultado dos investimentos, Borges conta que as pesquisas com usuários apontam nível de satisfação superior a 60%. Além disso, estudos técnicos realizados anualmente pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), colocam as rodovias concedidas entre as 21 melhores do Brasil.

Ao comentar eventuais preocupações com a pandemia, Borges acredita que o melhor caminho para sair da crise é investir em infraestrutura. "É uma das formas mais eficientes de se conseguir isso, pois gera crescimento e emprego", garante.

Sobre o futuro dos investimentos, Borges pontua que um levantamento realizado com os associados da ABCR identificou potencial imediato da ordem de R$ 27 bilhões em 122 projetos em concessões nos programas federal e dos estados. Destes, R$ 16 bilhões seriam destinados às concessões paulistas. "É recurso que pode ser injetado já na economia, sem esperar por licitações, cujo investimento gerado acontece em médio e longo prazos. Somente a iniciativa privada tem capacidade para reagir com tal rapidez", opina o executivo.

**Novas concessões**

Um exemplo de sucesso da iniciativa é a CCR ViaCosteira, empresa que assumiu, no início de julho, o trecho Sul da BR 101, em Santa Catarina. Pelos próximos 30 anos, a concessionária será responsável pela administração, conservação, manutenção e operação de 220,4 quilômetros de rodovia, entre os municípios de Palhoça e Passo de Torres, na divisa com o Rio Grande do Sul.

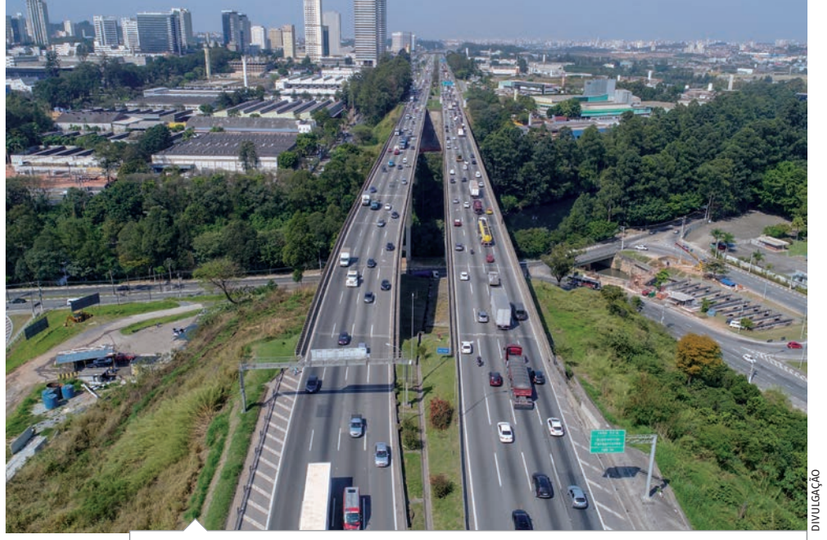
## Mais obras

A ARTESP (Agência de Transporte do Estado de São Paulo) realiza atualmente 104 obras em rodovias paulistas concedidas e sob sua gestão, que vão beneficiar 100 cidades lindeiras com as futuras melhorias. Mesmo durante a pandemia, que exigiu isolamento social e interrupção de viagens a partir de meados de março e intervenções previstas em contrato, seguiram o cronograma.

Somadas, as obras alcançam o montante de aproximadamente R$ 4 bilhões em investimentos, distribuídos entre vários pontos do Estado, como Baixada Santista, Grande São Paulo, Interior, Litoral Norte e Vale do Paraíba. "Com as estradas mais vazias, houve a possibilidade de intensificar as obras", afirma o vice-governador e secretário de Governo, Rodrigo Garcia.

Duplicação de rodovias, faixas adicionais, implantação de via perimetral, de marginais, de novas pistas e recapeamentos de trechos existentes são alguns dos serviços que estão sendo realizados pelas concessionárias das rodovias paulistas.





DIVULGAÇÃO

## Repasse aos municípios

A CCR ViaOeste ultrapassou a quantia de R$ 1 bilhão destinado para as 16 cidades da Região Oeste do Estado de São Paulo por meio do pagamento do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), que incide sobre as receitas da concessionária, principalmente o pedágio. Este valor é o total de recursos desde 2000, quando foram iniciados os repasses do ISSQN às Prefeituras. Somente no primeiro semestre deste ano, mais de R$ 22 milhões foram recolhidos para as cidades abrangidas pelo Sistema Castello-Raposo.

O recurso gerado pela receita da concessionária é revertido diretamente para os municípios empregarem em melhorias para a população, como saúde, segurança e educação. O repasse do imposto é realizado de maneira proporcional à extensão das rodovias que atravessam cada município.

No trecho do Rodoanel Oeste, sete municípios já receberam desde 2008 da concessionária o total de R$ 157 milhões. No primeiro semestre de 2020, os recursos destinados às cidades foram de R$ 6 milhões.

O projeto prevê investimentos de R$ 7,4 bilhões, tendo como principais obras a construção de 98,3 quilômetros de faixas adicionais, 70,3 quilômetros de vias marginais, 18 passarelas, 42 retornos, renovação de 31 acessos, 25 novos pontos de ônibus, iluminação ao longo do percurso e monitoramento de 100% do trecho, por meio de 235 câmeras. Além disso, a concessão gerará aproximadamente 3,7 mil empregos diretos e indiretos, com contratação de 100% de mão de obra local, o que contribui com o desenvolvimento regional.

Assumindo a concessão, a CCR ViaCosteira passa a realizar os trabalhos inicias de recuperação do pavimento, sinalização horizontal e vertical, revitalização de obras e sistemas de drenagem, roçada e coleta de lixo. A concessionária também passa a responder pela operação e manutenção dos túneis Morro Agudo (km 257) e Morro do Formigão (km 338), bem como da ponte Anita Garibaldi, em Laguna.

Eduardo Camargo, presidente da CCR LAM Vias, acredita que a conquista da concessão da CCR ViaCosteira dá sequência a um novo ciclo de desenvolvimento para a empresa, que completou 20 anos em 2019. "Além de estarmos próximos dos quatro mil quilômetros sob concessão, um feito no país, o Grupo CCR celebra a concessão deste trecho, que tem boa sinergia com outro projeto da companhia, que é a CCR ViaSul". ■



DIVULGAÇÃO

Eduardo Camargo, presidente da CCR LAM Vias, comemora a conquista da concessão da CCR ViaCosteira

# 8º FÓRUM LIDE DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA

## "FALTA UM PROJETO NACIONAL QUE CONECTE TODO O PAÍS. ESTAMOS VIVENDO DE ESPASMOS QUE VÊM DO SETOR PRIVADO", AVALIOU JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO

O secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, João Octaviano Machado Neto, defendeu maior planejamento da União para a distribuição correta e eficaz de investimentos na infraestrutura do país, de modo a eliminar gargalos e inseguranças, durante o **8º Fórum LIDE de Infraestrutura e Logística** realizado pelo LIDE - Grupo de Líderes Empresariais, em 21 de setembro. A live reuniu empresários e gestores públicos para discutir sobre os setores infra-logístico e de saneamento.

Participaram também o secretário de Infraestrutura e Meio Ambiente do Estado de São Paulo, Marcos Penido, o presidente da Sabesp, Benedito Braga, o secretário Nacional de Saneamento, Pedro Maranhão, e Venilton Tadini, presidente da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib). O evento teve a mediação do chairman do LIDE, Luiz Fernando Furlan, do presidente do LIDE Energia, Roberto Giannetti da Fonseca, e do diretor-executivo do Grupo Doria, João Doria Neto.

"Falta um projeto nacional que conecte todo o país. Estamos vivendo de espasmos que, geralmente, vêm do setor privado. Precisamos discutir como o Brasil inteiro sai dessa crise. Onde está a retomada do setor ferroviário? Hoje, 95% da carga que chega ao Porto de Santos vêm por uma única rodovia. O país está carente de investimentos na área e precisamos mudar esse cenário. São setores que geram milhares de empregos", enfatizou João Octaviano Machado Neto.

A fala do secretário foi acompanhada por Marcos Penido, que defendeu a busca pela eficiência do setor. "Nós vivemos a cultura de um Estado de grande varejo, polarizado, aberto e cada um com seu sistema. Isso sempre funcionou, mas o cenário mudou. Precisamos reorganizar e fazer com que os investimentos valham a pena. Se não mudarmos a lógica e a inteligência da aplicação, sabemos onde isso vai dar", ponderou o chefe da pasta de Infraestrutura e Meio Ambiente de São Paulo.

O presidente-executivo da Abdib, Venilton Tadini, mostrou-se otimista com o momento pós-pandemia, mas afirmou que a retomada do setor dependerá da desburocratização e atualização da legislação que o regula. "Temos três condições relevantes para a retomada do investimento no setor: a questão do avanço em diversos marcos regulatórios importantes; fontes de financiamento, como debêntures de infraestrutura; e a recuperação de demanda".

**Saneamento**

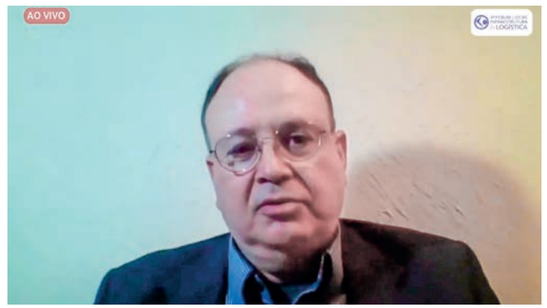
O secretário Nacional de Saneamento, Pedro Maranhão, falou sobre a segurança jurídica oferecida pela nova lei para universalização do saneamento básico, sancionada em julho. "O novo marco regulatório do saneamento dará previsibilidade ao setor. Independente se o capital é privado ou público, ele precisa ser eficiente. Estamos otimistas em atrair o capital. A viabilidade do setor existe, assim como capital e projetos. O que precisamos é que a nova lei destrave todos esses nós".













FOTOS: REPRODUÇÃO

Live realizada pelo LIDE promoveu o debate sobre infraestrutura, logística e saneamento entre empresários e gestores públicos

Benedito Braga, presidente da Sabesp, avaliou que o novo marco vai agilizar processos e oferecer as soluções demandadas pelo setor de saneamento. "Com o novo marco regulatório, teremos diretrizes estabelecidas pela ANA, mais competitividade com a obrigação de licitar, padrões claros e estabelecidos, indicadores de qualidade e eficiência, e mais segurança jurídica em temas como equilíbrio tarifário, o que atrairá mais investimentos", explicou.

O 8º Fórum LIDE de Infraestrutura e Logística teve o patrocínio de Rumo, Unimed, VLI e apoio institucional de Acciona. A RCE Digital foi a fornecedora oficial do evento. ■

# Negócios/Gestão/ Investimento/ Economia/




ACESSE

**LÍDER.INC**

**Textos, fotos, vídeos e podcasts.**

**Conteúdo para quem é líder_**

# FORTES COMO AÇO

## INDÚSTRIA SIDERÚRGICA BRASILEIRA SE PREPARA PARA AMBIENTE MAIS PRÓSPERO, MAS OBSERVA COM ATENÇÃO CENÁRIO INTERNACIONAL



123RF

A indústria do aço está mais otimista. Pelo menos é esse o resultado do Índice de Confiança da Indústria do Aço, o ICIA, de setembro levantado pelo Instituto Aço Brasil, que representa o setor no país. O índice atingiu 72,2 frente os 16,3 de abril, momento de maior incerteza devido à pandemia. O presidente-executivo do Instituto, Marco Polo de Mello Lopes, diz que o aumento da confiança dos CEO´s do mercado significa uma melhoria da percepção sobre a situação atual. "Com esse resultado, o ICIA está em patamares pré-pandemia – em fevereiro a pontuação era de 70,2 – e atingiu o segundo melhor nível desde a série histórica iniciada em 2019", analisa Mello.

Os dados mais atuais do Instituto confirmam a trajetória de recuperação do mercado interno. A produção aumentou 21,2% em julho na comparação com junho e as vendas internas cresceram 9,1%. Já o consumo aparente teve alta de 5%. Porém, mesmo com o cenário mais positivo, Mello alerta para a baixa utilização da capacidade instalada das fábricas que está em apenas 60,5%. "As exportações poderiam ajudar a reduzir essa ociosidade, mas não é isso o que está ocorrendo", comenta. Levantamento do próprio Instituto Aço Brasil mostra que os embarques do produto para outros países caíram 18,6% devido às condições adversas do mercado internacional. Essas nações têm hoje um excesso de capacidade acima de 400 milhões de toneladas e isso leva a uma escalada protecionista.

Na visão de Mello, essa situação não é positiva para o Brasil. O executivo avalia que o incremento das exportações – necessário para reduzir a ociosidade – passa pela melhoria da competitividade, além de ser necessária a recomposição urgente do Reintegra. "Hoje, está em 0,1% e precisa ser elevado para 3%. Isso permitiria o ressarcimento parcial dos resíduos tributários até que a reforma em discussão no Congresso Nacional seja aprovada e acumulatividade dos impostos no sistema atual seja eliminada", diz.

### Empresas estão otimistas

Uma das principais empresas do setor siderúrgico, a Usiminas, já enxerga o movimento de recuperação gradual da atividade industrial, após os impactos mais severos trazidos pela pandemia do novo coronavírus. "A visão do setor é que a fase mais aguda, vivenciada em abril, foi superada. Para o próximo ano, esperamos que a recuperação se acelere", indica Sergio Leite, presidente da companhia.

Leite diz que está em linha com as perspectivas do Instituto Aço Brasil que mostram queda menor do setor do que a esperada inicialmente. "No início da pandemia, os dados indicavam uma retração de 20% no consumo aparente e, hoje, espera-se uma queda de 14%. Ainda é uma perda significativa, voltamos a patamares



LEO GALVANI



DIVULGAÇÃO

**Sergio Leite, presidente da Usiminas, acredita em a recuperação em 2021 será acelerada**

de 15 anos atrás, mas sinaliza uma melhora para o futuro", comenta. Já para 2021, a expectativa é a volta do crescimento do PIB, que traz potencial para aumento no consumo de aço e reflexos positivos para a Usiminas. "De maneira geral, seguimos otimistas", garante.

Como parte das medidas de adequação ao cenário da pandemia, a Usiminas havia adotado suspensão das atividades de dois alto-fornos da Usina de Ipatinga. Com a retomada do Alto-Forno 1 em agosto, apenas o Alto-Forno 2 permanece com as operações temporariamente suspensas. "Agora, seguimos avaliando diariamente os movimentos do mercado e as previsões dos diversos setores para o restante do ano, de forma a continuarmos nos preparando para dar respostas rápidas e nos padrões de qualidade que adotamos a essa retomada gradual da economia do país, que, na minha avaliação, deve se acelerar a partir desse segundo semestre. A expectativa, de qualquer forma, é podermos retomar, também, as operações do Alto-Forno 2", explica o presidente.

O foco da Usiminas é o mercado interno, que tradicionalmente tem participação entre 80% e 90% nas vendas da empresa. Esse cenário se manteve ao longo do primeiro semestre do ano. Ainda assim, a Usiminas está atenta às oportunidades de negócios que se apresentam. "Durante o período mais agudo da crise, por exemplo, com uma maior disponibilidade de produtos revestidos devido à queda de consumo no setor automotivo local, tivemos sucesso em negócios adicionais de exportações não tradicionais. Não houve um reflexo na quantidade de exportações no período, mas sim no mix de produtos, com os aços revestidos passando 20% a 40% do total exportado", conta Leite. A empresa também teve alterações nos destinos dos embarques, com aumento de exportações para Estados Unidos e Ásia, substituindo volumes para Europa e Argentina.

Gustavo Werneck, CEO da Gerdau destaca que a retomada dos principais setores para os quais a companhia fornece já acontece neste ano, e enxerga 2021 como um período de continuidade dessa retomada. "No momento, estamos com nossas plantas produtoras de aço operando em níveis pré-crise", revela. Como estratégia de longo prazo da empresa, a Gerdau reforçará, nos próximos anos, sua posição na cadeia de valor de aço nas Américas, especialmente por meio de investimentos na competitividade de seus ativos atuais. "Eventualmente, estaremos abertos para fusões e aquisições em mercados nicho para a empresa", comenta.

A empresa está confiante na continuidade da recuperação da demanda de aço no Brasil, especialmente nos segmentos de construção residencial e varejo da construção. "Projetamos também uma retomada dos projetos de infraestrutura e da produção de veículos leves e pesados. Outros setores importantes para o mercado de aço, que vemos com otimismo, são o agronegócio e o de geração e transmissão de energia", diz Werneck.



## Aumento de estoque

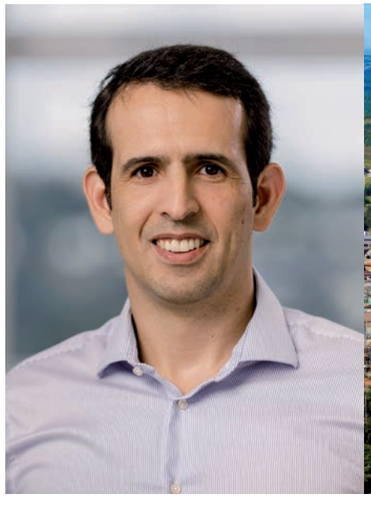
A russa Novolipestsk Steel, ou simplesmente NLMK, especialista em sistemas integrados de aço está aproveitando o ano de 2020 para rever suas estratégias para o Brasil e América do Sul. Paulo Seabra, diretor-geral da NLMK, conta que com a recuperação da economia poderá haver falta de aço no Brasil, por isso está ampliando seus estoques. "Com o câmbio alto foram reduzidos os volumes de importação de aço para o Brasil, mas isso poderá mudar e precisamos nos preparar", revela. Seabra conta que a empresa duplicou a capacidade de estoque no país. "Quando a demanda reaquecer teremos condições de atender os nossos clientes rapidamente. Acreditamos em uma retomada gradativa ao longo do segundo semestre."

A NLMK não produz no Brasil e importa aço para utilização em vários segmentos da indústria como construção e engenharia. As bases de produção estão na Rússia (matriz da empresa) e Europa. Para abastecer o Brasil, a empresa importa da Europa.



DIVULGAÇÃO

Com foco em chapa grossa, a companhia tem a produção verticalizada e produz 17 milhões de toneladas de aço para consumo próprio. Além disso, tem quatro portos próprios para escoar a produção.





FOTOS: DIVULGAÇÃO

**Gustavo Werneck, CEO da Gerdau já sente a retomada dos principais setores atendidos pela companhia**

A demanda de aço no mercado externo tem crescido nos últimos meses o que, ajudada pelos efeitos cambiais, tem permitido a Gerdau capturar oportunidades de exportação especialmente para a América Latina e Ásia. "Porém, um crescimento mais robusto das exportações só ocorrerá com a solução de assimetrias competitivas importantes que atrapalham o desempenho das empresas brasileiras exportadoras, especialmente aquelas relacionadas a questões tributárias", finaliza. ■

# UM RITUAL PELA VIDA

PALMAÏA, O NOVO ECO RESORT DE LUXO EM PLAYA DEL CARMEN, PROPÕE UMA RECONEXÃO COMPLETA E INOVADORA COM O MEIO AMBIENTE





A Preferred Hotels & Resorts inaugurou o Palmaïa – The House of AïA, o mais novo membro no México da prestigiada coleção L.V.X, categoria que representa hotéis de luxo clássicos com serviço personalizado. Responsável pelo Palmaïa, o empreendedor Alexander Ferri projetou a experiência do resort segundo seu próprio estilo de vida, com a crença de que a exploração interna e o respeito à natureza e à comunidade são fundamentais para reunir as pessoas e criar mudanças significativas. Desta maneira, o novo eco resort é um lugar onde os hóspedes podem celebrar a complexidade da Riviera Maya, buscar crescimento pessoal por meio de rituais e cerimônias de conexão e se reconectar com a natureza e o verdadeiro espírito humano.

Para isso, o Palmaïa foi projetado com a sustentabilidade em mente e se esforça para se tornar uma das primeiras propriedades realmente carbono-neutro no mundo em 2021, compensando a energia utilizada no resort para implantar painéis solares no próprio empreendimento e em outras partes do México. Além disso, os hóspedes não encontrarão garrafas de água de plástico na propriedade e todas as comodidades do banheiro serão recarregáveis e feitas com ingredientes 100% biodegradáveis e óleos essenciais.



FOTOS: DIVULGAÇÃO / PALMAÏA

### Experiência

Uma das joias da experiência no Palmaïa é o programa Arquitetos da Vida liderado pelo Xamã Balder. Junto a professores e guias especialmente selecionados, Balder conduz os hóspedes por meio de rituais, como as cerimônias de cacau, ioga, meditação, cerimônias de plantas e práticas antigas que inspiram reflexão, exploração e conexão.

O resort também conta com programa de Rituais de Som em ambiente exclusivo e descontraído. Palco para músicos experimentais criativos, Palmaïa quer transportar os hóspedes por meio de batidas curadoras e música eletrônica de fusão profunda com sobreposições acústicas. Esses rituais musicais acontecem diariamente de várias formas, permitindo que todas as idades desfrutem de alguma diversão consciente.

### Conforto e lazer

Perfeitamente compatível com os arredores da selva e da Playa del Carmen, Palmaïa oferece aos viajantes todas as suítes à beira-mar, cada uma com seu próprio terraço privativo com vista do oceano caribenho em sete layouts distintos. Incluem suítes para famílias, com acesso externo a uma das quatro piscinas infinitas do hotel, acomodadas na selva à beira-mar – todas projetadas de maneira sustentável e sem o uso de produtos de origem animal.

Um guia nômade é atribuído a cada viajante para atender às necessidades dos hóspedes durante toda a estadia e, para os pais, Palmaïa opera o único programa holístico de atividades divertidas para crianças em hospitalidade, administrado por educadores certificados Waldorf.









### RITUAL DE BELEZA

O resort também inclui um spa na selva, Atlantis, onde cerimônias antigas como o célebre Temazcal são incluídas no menu de serviços. No Atlantis, as atividades são guiadas pelo Livro dos Nove Caminhos para a Saúde, preparadas para tratar emoções como causas e não as dores físicas. As salas de tratamento apresentam janelas do chão ao teto onde é possível ver as folhagens e estão imersas entre cenotes naturais (poços de água formados por rios subterrâneos) usados para rituais e meditação. A academia também está escondida na selva.





**Cercado pela selva e banhado pela oceano caribenho, cada suíte do Palmaïa possui seu próprio terraço privativo com vista para a Playa del Carmen**

FOTOS: DIVULGAÇÃO / PALMAÏA

Enquanto estiverem na propriedade, os hóspedes podem jantar em quatro restaurantes selecionados junto com um food truck rotativo, cada um servindo comida de fontes éticas de fazendas e pescarias confiáveis no México. O Chef Executivo Eugenio Villafaña, que se formou em vários restaurantes premiados Michelin, supervisiona a programação culinária. Isso inclui a criação de menus paralelos à base de plantas para cada local de jantar, uma oferta culinária única na Riviera Maya e em todo o setor de hotelaria. ■

**Diárias:** Oferta "The Gifting Lifestyle All Inclusive" USD 950 - consulta realizada para setembro, acomodação Swim Out Family Master Suite para duas pessoas. Exclusivamente disponível pelo site: www.PreferredHotels.com (valores sujeitos a período, disponibilidade e confirmação).

**Localização:** Paseo Xaman Ha Mza 1 Lote 1, Playa del Carmen, México

**Como chegar:** O Aeroporto Internacional de Cancún fica a 60 km de distância - cerca de uma hora de carro. Transfer do hotel disponível (consultar disponibilidade e custos).

# FORÇA E AUTONOMIA

PRIMEIRO VEÍCULO ELÉTRICO DA MERCEDES-BENZ NO BRASIL, EQC 400 OFERECE DOIS MOTORES E TRAÇÃO NAS QUATRO RODAS

FOTOS: MALAGRINE / DIVULGAÇÃO MERCEDES-BENZ

O Mercedes-Benz EQC 400 chegou à rede de concessionárias da marca unindo a tecnologia desenvolvida pela montadora há mais de 130 anos ao design moderno de um veículo elétrico, inaugurando o futuro que a empresa vislumbra para a mobilidade urbana. A peça central do modelo é a bateria de íon-lítio disposta na base do veículo. Com conteúdo energético de 80 kWh, ela emprega estratégia operacional sofisticada para abastecê-lo com energia, possibilitando autonomia elétrica de 445 - 471 quilômetros (método NEDC).

Com design único, o Mercedes-Benz EQC é pioneiro na proposta de visual elétrico de vanguarda e sofisticado, preservando a qualidade, a segurança e o conforto. Assim, o primeiro veículo elétrico da montadora no país impressiona pelo conjunto dos atributos. Esses elementos se destacam ao lado de alto desempenho dinâmico, graças aos dois motores elétricos posicionados nos eixos dianteiro e traseiro, com potência combinada equivalente a 408 cv.

O EQC 400 apresenta toques tecnológicos em seu design que identificam no modelo o apelo futurista, ao passo que mantém traços claros da marca. Sua grade frontal é renovada, mas traz a tradicional estrela ao centro, enquanto as lanternas traseiras alongadas proporcionam esportividade. As rodas possuem combinação de grafite e azul que dialogam perfeitamente com o preto.

## Por dentro

Não é apenas o visual externo que impressiona no Mercedes-Benz EQC 400. Os bancos do condutor e do passageiro contam com ajuste elétrico e memória, que proporcionam maior comodidade no uso cotidiano. O acabamento em alumínio traz a proposta futurística, ao mesmo tempo que remete ao requinte de um automóvel premium. Além disso, o sistema de som de alta performance Burmester garante experiência única de condução.

Muito mais que um visual tecnológico, o lançamento elétrico da Mercedes-Benz conta com instrumentos que se dedicam a tornar a condução mais confortável e segura. O modelo traz o sistema de *infotainment* da marca, Mercedes-Benz User Experience (MBUX), que permite ativar funções a partir do comando de voz "Hey Mercedes", tornando cada vez mais prática determinadas funções durante a direção.

> O EQC 400 apresenta toques tecnológicos em seu design que identificam no modelo o apelo futurista



FOTOS: MALAGRINE / DIVULGAÇÃO MERCEDES-BENZ



O modelo conta com o sistema Mercedes-Benz User Experience (MBUX), que permite ativar funções a partir do comando de voz "Hey Mercedes"



## Praticidade

Pensando na experiência do cliente na aquisição de um modelo elétrico, a Mercedes-Benz criou um pacote de energia para comodidade na compra do EQC 400. O modelo já conta, além do carregador portátil, com o fornecimento e a instalação de um *wallbox* de carregamento em sua residência, garantindo recarga sem sair de casa.

Para isso, a Mercedes-Benz firmou parceria com a Enel X para oferecer soluções de gerenciamento de recarga para veículos elétricos. A empresa de soluções em energia será responsável pelo fornecimento e instalação dos carregadores residenciais, além de oferecer um pacote de serviços que disponibiliza bônus de até um ano de energia para que clientes Mercedes-Benz possam recarregar seus veículos elétricos. ■

## GARANTIA E MANUTENÇÃO

O EQC 400 tem três anos de garantia e manutenção preventiva pelo mesmo período e pode ser encontrado com preço sugerido de R$ 575 mil.

**FICHA TÉCNICA**

**EQC 400 4MATIC**

- Emissões de CO2: 0 g/km
- Autonomia (NEDC): 445 - 471 km
- Sistema de propulsão: 2 motores assíncronos, tração nas quatro rodas
- Potência: 408 cv (300 kW)
- Velocidade máxima: 180 km/h (limitada eletronicamente)
- Aceleração: 0-100 km/h: 5.1 s
- Bateria: Íons de lítio
- Compartimento de bagagem (dependendo do equipamento instalado); Mínimo de 500 l.

# LIDE PROMOVE AGENDA POSITIVA PARA O PAÍS

## EVENTOS ON-LINE DEBATEM IDEIAS E PROPOSTAS COM FOCO NA RETOMADA ECONÔMICA

### FHC DEFENDE O DIÁLOGO ENTRE EXECUTIVO E LEGISLATIVO




O sociólogo, cientista político, acadêmico e ex-presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, foi o expositor do **LIDE LIVE**, realizado em 27 de agosto. No evento remoto, ele falou sobre a importância das instituições para a democracia, avaliou o atual governo do país e respondeu a perguntas de empresários e executivos de diversos setores da economia brasileira.

Fernando Henrique ressaltou a integralidade das instituições. "Ao debater a democracia, precisamos também discutir as pessoas. Como elas aceitarão a ordem estabelecida e os comandos? Com as redes sociais, criamos lógicas e regras diferentes, a forma como se fala e aborda ideias cria uma conexão direta com uma sociedade cada vez mais conectada. No Brasil, os partidos não se adaptaram ainda a isso, mas quem o fez, está em vantagem", disse.

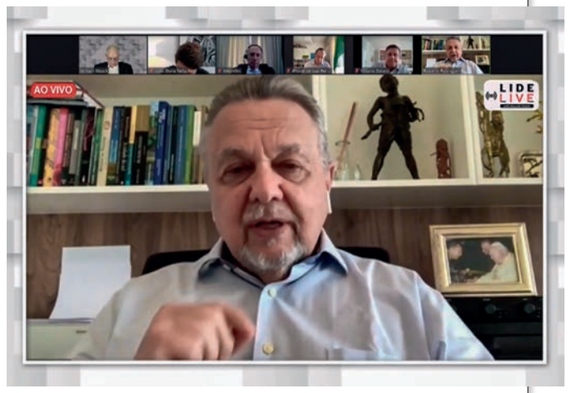
O ex-presidente afirmou que o diálogo deve ser constante. "Política é comunicação, se não a temos, é autoritarismo. As decisões tomadas nos gabinetes precisam ser informadas à sociedade. E as pessoas querem que suas reivindicações sejam atendidas. É um momento difícil de compatibilizar as instituições com a irrupção do cotidiano e a presença de pessoas que atuam com força nesse cotidiano".

Para FHC, Executivo e Legislativo devem respeitar-se e manter agenda positiva. "Quando um presidente bate de frente com o Congresso, quem perde é o presidente. Nosso problema é que temos uma tradição presidencialista e o chefe do executivo precisa ter noção de que o que ele fala tem grande peso na sociedade. Mas esse discurso também tem um limite, que acaba no Congresso, que é uma instituição mais forte", avaliou.

FOTOS: REPRODUÇÃO

### PARA EX-MINISTROS, BRASIL TEM QUE AVANÇAR EM PRODUTIVIDADE







Os ex-ministros da Fazenda, Henrique Meirelles, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Luiz Fernando Furlan, e da Agricultura, Roberto Rodrigues, destacaram a importância dos investimentos da iniciativa privada, as ações sustentáveis e equilíbrio fiscal para a retomada econômica no Brasil pós-pandemia. Eles participaram do **LIDE LIVE** em 11 de setembro.

Meirelles, ministro da fazenda entre 2016 e 2018, defendeu a retomada da competitividade de setores industriais. "Precisamos fazer uma série de reformas para que o Brasil avance em produtividade e deixe de ser uma vítima da globalização e passe a aproveitá-la para o seu desenvolvimento".

Furlan destacou a pauta da sustentabilidade como elemento indispensável para garantir os investimentos externos no Brasil. "Em um encontro com o Pascal Lamy, ex-ministro da União Europeia, comentou que o acordo UE-Mercosul não será fechado enquanto o Brasil mantiver o approach atual em relação à Amazônia. Nós trabalhamos 20 anos para costurar esse acordo".

Rodrigues reiterou que a sustentabilidade, além da segurança alimentar, estará em foco após o contexto atual. "E esses dois conceitos estão ligados à saúde pública e passam pela agricultura. E precisamos ressaltar que durante a pandemia, o Brasil foi um dos únicos países a aumentar a comercialização de produtos no mercado agrícola", afirmou.

A transmissão, ao vivo e interativa, ocorreu em virtude da pandemia da Covid-19, respeitando o isolamento social. A live foi mediada pelo jornalista e acadêmico William Waack, e pelo diretor-executivo do Grupo Doria, João Doria Neto.

FOTOS: REPRODUÇÃO

## ALMOÇO-DEBATE LIDE ANALISA REFORMA TRIBUTÁRIA





O professor e advogado especializado em direito tributário, Heleno Torres, e o economista e fundador do Atlântico – Instituto de Ação Cidadão, Paulo Rabello de Castro, foram os expositores do **Almoço-Debate LIDE** que aconteceu em 31 de agosto. No evento híbrido, ambos falaram sobre os desafios da reforma tributária e responderam a perguntas de empresários e executivos de diversos setores da economia.

Para Torres, a crise provocada pelo novo coronavírus trouxe um novo patamar ao tema. "Além da reforma tributária, precisamos de uma metodologia de ação, coerente com as demandas nacionais, e separados em dois tipos: constitucional e infraconstitucional. E com a pandemia, a reforma passou a ser tributária da emergência, para recuperar a economia e os empregos".

Heleno Torres disse aos empresários que é uma "ilusão" que a simples unificação de impostos será solução dos entraves ocasionados pela demora na efetivação da reforma.

FOTOS: REPRODUÇÃO

## RUBENS RICUPERO ALERTA PARA A MANUTENÇÃO DA AGENDA AMBIENTAL

O diplomata e diretor da Faculdade Armando Álvares Penteado, Rubens Ricupero, ponderou sobre a manutenção da agenda ambiental como condicionante para o desenvolvimento do Brasil durante **Almoço-Debate LIDE**, ocorrido em 14 de setembro. O embaixador foi o expositor do evento híbrido, que teve a participação de empresários de diversos setores.

"O Brasil está arruinando a sua própria marca, que sempre foi formada como uma força construtiva e moderada, vista como parte da solução, buscando consensos e aproximando países", alertou o embaixador. Ele comparou a atual posição do Brasil diante do papel adotado na Conferência Rio-92, que reuniu chefes de Estado para debater sobre problemas ambientais e traçar planos de curto e médio prazos.






## LIVE DO FÓRUM LIDE DE ESPORTE REUNIU ATLETAS E EMPRESÁRIOS



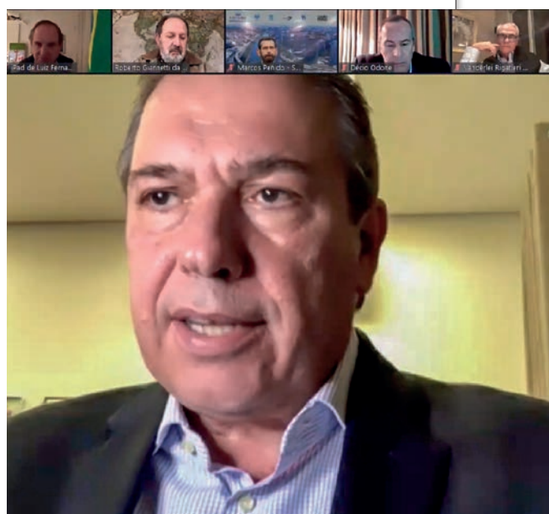
O campeão pan-americano de basquete, Oscar Schmidt, defendeu maior incentivo aos atletas brasileiros durante debate na terceira live do **7º Fórum LIDE do Esporte**, realizado em 16 de setembro. O evento contou com esportistas e empresários para discutir as perspectivas e soluções do setor no país.

"Nós vivemos do milagre de aparecer pessoas boas que se destacam em suas modalidades porque não há incentivo. Isso não está certo. A solução para o esporte brasileiro é a criação de ligas independentes de qualquer federação", provocou Schmidt. Ele criticou a falta de estrutura para renovar a gerações de atletas.

## 8º FÓRUM LIDE DE ENERGIA EVIDENCIA AS PRINCIPAIS QUESTÕES DO SETOR

Realizado em 24 de agosto, o **8º Fórum LIDE de Energia** reuniu virtualmente o presidente da Eletrobras, Wilson Ferreira Júnior, a presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), Clarissa Lins, o secretário de Infraestrutura e Meio Ambiente do Estado de São Paulo, Marcos Penido, e o engenheiro Décio Oddone. Os expositores debateram sobre a eficiência de gestão do setor.

O presidente da Eletrobras, Wilson Ferreira Júnior, abriu o evento defendendo o setor como elemento fundamental para o crescimento do país. "O sistema elétrico é um dos agentes que inspiram a retomada da infraestrutura, pois ele é calcado em política e regulamentação muito sólida, e constituiu os órgãos que viabilizam o processo de crescimento de forma harmônica. Temos grande oportunidade para este mercado". O executivo também defendeu investimentos em alternativas ao lembrar que o Brasil tem o maior setor elétrico do Brasil.



FOTOS: REPRODUÇÃO

## LIDE TALKS RIO GRANDE DO SUL DEBATE OS DESAFIOS DO AGRONEGÓCIO

A conectividade no campo e a expectativa de que os negócios no setor de máquinas e equipamentos da Expointer Digital supere os resultados da feira no ano passado, dominaram o debate da 16ª edição do **LIDE Talks** promovida pelo **LIDE RS**, realizado em 10 de setembro. A transmissão on-line, abordou o tema "Os desafios do agronegócio para o desenvolvimento do Rio Grande do Sul".

Durante a live, o presidente do Conselho do Grupo Verdes Vales, Dorildo Berger, referiu os bons resultados do agronegócio, dizendo que o produtor brasileiro passa por um momento "mágico", mas recomenda aos pequenos e médios produtores que aproveitem para fortalecer seu caixa, que utilizem seus recursos para pagamento de dívidas e façam investimentos em sua propriedade, como na conexão em rede, por exemplo.

Já o presidente do Sindicato das Indústrias de Máquinas e Implementos Agrícolas do Rio Grande do Sul (Simers), Cláudio Bier, aposta em grandes resultados, tendo em vista que 24 expositores acreditaram no novo modelo, que também despertou o interesse de 27 países.




## FUNDADORA DO AMIGOS DO BEM FALA AO LIDE MULHER RIBEIRÃO PRETO




Em bate-papo realizado pelo **LIDE Mulher Ribeirão Preto**, no dia 26 de agosto, Alcione Albanesi, apresentou o Amigos do Bem – um dos projetos sociais mais bem-sucedidos do país. A presidente fundadora do projeto trouxe toda sua experiência, trajetória e principalmente inspirações de como conduzir negócios que possam efetivamente transformar o mundo.

"Não podemos mais falar de grandes tecnologias com tamanha desigualdade. Ser um grande empresário ou profissional de sucesso não basta, temos que fazer algo para diminuir a desigualdade social do nosso país e a transformação está em nossas mãos", disse.

Segundo ela, olhar as pessoas de forma mais humana é o primeiro caminho para construir um legado de solidariedade e pensar em possibilidades que gerem impactos na vida de uma comunidade ou de um segmento específico.

## LANÇADO O 7º EPISÓDIO DA WEBSÉRIE ESPECIAL LOGÍSTICA INTEGRADA




Otimizar processos, reduzir custos e aumentar a produtividade e a satisfação do cliente são objetivos da logística integrada. Aliada do reposicionamento de negócios durante e no pós-pandemia, esse sistema integrado de fluxos, serviços e informações tem na ampliação dos serviços ferroviários no Brasil um caminho concreto para o fortalecimento de diferentes marcas e segmentos. Unindo duas gigantes do mercado, Brado e Amaggi, a logística sobre trilhos e as perspectivas para o Brasil é o mote do 7º episódio da **Websérie Especial Logística Integrada**, promovida pelo **LIDE Paraná, Mato Grosso e Santos.**

Quando o assunto é o caminho das commodities pelos trilhos do Brasil, o algodão, que tem um processamento diferenciado, aderiu fortemente à matriz ferroviária. Mostra desse movimento, pela quarta safra consecutiva, a Amaggi utiliza contêineres da Brado para a remessa de algodão até o Porto de Santos, em São Paulo.

## EDUARDO MUFAREJ EMPREENDE EM PROL DA DEMOCRACIA

Estar presente politicamente não é só preocupação de agentes políticos, mas também de toda população brasileira. Quanto mais próximo o diálogo entre a base e a política brasileira melhor serão os resultados para a própria sociedade. Este foi o tom que norteou a conversa do **LIDE Paraná Talks** realizado em25 de agosto, que recebeu o empresário e fundador dos movimentos RenovaBR e Estímulo2020, Eduardo Mufarej.




FOTOS: REPRODUÇÃO

Dentro do RenovaBR, um curso preparatório de liderança, voltado para atuação política. "A intenção é criar consciência política em pessoas comuns para que se tornem políticos fora do comum", conta Mufarej. Sem ideologia partidária, a escola conta com mais de 45 mil inscritos através da participação democrática e inclusiva. Dos 1.400 alunos em formação, 30% são mulheres e 60 são pessoas com deficiência. Ao todo, desde o início da atuação, o RenovaBR já formou 117 alunos e 17 deles foram eleitos nas últimas eleições.

# GRANDES EMPRESAS FORTALECEM O LIDE

## CPPIB SOUTH AMERICA SERVICES, UNICA – UNIÃO DA INDÚSTRIA DE CANA-DE-AÇÚCAR E MC TECH COMPARTILHAM KNOW-HOW RECONHECIDO INTERNACIONALMENTE

Exemplo de gestão sólida de planos de previdência, o Canada Pension Plan Investment Board (CPPIB) passar a fazer parte do Grupo de Líderes Empresariais. Especializada em capitalizar projetos de infraestrutura, entre outros investimentos, a empresa é focada em garantir a maximização de retornos e minimizar riscos indevidos para ajudar a construir uma base de aposentadoria para 20 milhões de canadenses. Ao administrar um Fundo de US$ 434,4 bilhões (30 de junho de 2020), a CPPIB mantém investimentos em 55 países e já contabiliza mais de 700 transações globais no ano fiscal de 2020.

Outra nova filiada do LIDE é a UNICA – União da Indústria de Cana-de-Açúcar – entidade representativa das principais unidades produtoras de açúcar, etanol (álcool combustível) e bioeletricidade da região Centro-Sul do Brasil, principalmente do Estado de São Paulo. No final de 2007, a UNICA abriu o primeiro escritório internacional nos Estados Unidos e, em 2008, na Europa, com o objetivo de prover informações qualificadas sobre as importantes contribuições socioeconômicas e ambientais do setor a interlocutores como governos, ONGs, empresas, mídia e consumidores. A partir de 2017, a UNICA ampliou seu escopo geográfico com a contratação de um consultor no continente asiático, baseado em Singapura.

Fundada no início de 2008, a MC Tech tem o propósito de inovar no ramo de transporte rodoviário e aéreo utilizando ferramentas de tecnologia da informação para garantir maior eficiência e transparência aos clientes brasileiros e estrangeiros. Com operações dedicadas no Brasil e para países do Mercosul, o novo membro do LIDE mantém um processo de qualidade centrado na melhoria contínua de diversos serviços exclusivos como içamento e remoções, transporte refrigerado e de equipamentos sensíveis, além de uma preparada divisão para fármacos. ■

### LIDE

**CPPIB SOUTH AMERICA SERVICES**
DIRETOR: **RODOLFO SPIELMANN**

**HAPVIDA**
DIRETOR: **CARLOS PREBELLI**

**MCTECH TECHNOLOGIA EM TRANSPORTE**
PRESIDENTE: **RUI LIMA CABRAL**

**ÚNICA - UNIÃO DA INDÚSTRIA DE CANA-DE-AÇÚCAR**
PRESIDENTE: **EVANDRO GUSSI**

### LIDE Flórida-EUA

**SACCARO ORLANDO**
DIRETOR: **CARLOS FORATO**

### LIDE Litoral Paulista

**PROTSAN**
PRESIDENTE: **RAFAEL SANTANA**

### LIDE Noroeste Paulista

**COMMAND ALKON**
DIRETOR: **RAFAEL DIAZ**

**SOLPLAN**
PRESIDENTE: **CLAUDIO DESORDI**

### LIDE Paraná

**FIBRA ALIMENTOS**
PRESIDENTE: **FELIPE ERDMMAN**

### LIDE Pernambuco

**C.E.S.A.R**
CEO: **CARLOS DE ARRUDA**

### LIDE Rio Grande do Norte

**M. H. INVESTIMENTOS**
PRESIDENTE: **MARCELO ALECRIM**

**SIR INVESTIMENTOS**
PRESIDENTE: **ANDRE SEREJO**

**TOTVS RIO GRANDE DO NORTE**
PRESIDENTE: **MAURY DUARTE NETO**

### LIDE Sergipe

**FETRALSE**
PRESIDENTE: **ALBERTO ALMEIDA**

### LIDE Mulher

**TELHANORTE**
DIRETORA: **CRISTIANA FERREIRA**

### LIDE Mulher Paraná

**GAZETA DO POVO**
HEAD PESSOAS E CULTURA: **CAMILA POKRYWIECKI**

**SHIFTPAR**
SÓCIA: **CAMILA DE AGUIAR**

**CHAIRMAN**
Luiz Fernando Furlan
lufurlan@lidebr.com.br

LIDE
GRUPO DE LÍDERES EMPRESARIAIS

**VICE-CHAIRMAN**
Claudio Lottenberg
claudio@einstein.br

## COMITÊ DE GESTÃO

Mônika Bergamaschi
**presidente do LIDE Agronegócios**

Roberto Lima
**presidente do LIDE Cidadania**

Marcos Gouvêa de Souza
**presidente do LIDE Comércio**

Marcos Quintela
**presidente do LIDE Comunicação**

Fernando Meirelles
**presidente do LIDE Conteúdo**

Celso Lafer
**presidente do LIDE Cultura**

Mario Anseloni
**presidente do LIDE Educação**

Daniel Mendez
**presidente do LIDE Empreendedor**

Eduardo Lyra
**presidente do LIDE Empreendedorismo Social**

Roberto Giannetti da Fonseca
**presidente do LIDE Energia**

Lars Grael
**presidente do LIDE Esporte**

Rafael Cosentino
**presidente do LIDE Futuro**

Paulo Nigro
**presidente do LIDE Indústria**

Roger Ingold
**presidente do LIDE Inovação**

Juan Barberis
**presidente do LIDE Internacional**

Luiz Flávio Borges D'Urso
**presidente do LIDE Justiça**

Afonso Celso Santos
**presidente do LIDE Master**

Nadir Moreno
**presidente do LIDE Mulher**

Claudio Lottenberg
**presidente do LIDE Saúde**

Washington Cinel
**presidente do LIDE Segurança**

Cláudio Carvalho
**presidente do LIDE Solidariedade**

Roberto Klabin
**presidente do LIDE Sustentabilidade**

Leonardo Framil
**presidente do LIDE Tecnologia**

Arnoldo Wald
**presidente do LIDE Terceiro Setor**

## UNIDADES NACIONAIS

**PRESIDENTE DO LIDE BAHIA**
Mário Dantas
mario.dantas@lideba.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE BRASÍLIA**
Paulo Octavio
p.o@paulooctavio.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE CAMPINAS**
Silvia Quirós
presidencia@lidecampinas.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE CEARÁ**
Emilia Buarque
presidencia@lideceara.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE GOIÁS**
André Luiz Rocha
andrerocha@lidego.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE MATO GROSSO**
Evandro César Alexandre dos Santos
evandro.cesar@ernestoborges.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE MATO GROSSO DO SUL**
Carlos Augusto Melke Filho
carlos@melkeprado.com

**PRESIDENTE DO LIDE PARANÁ**
Heloisa Garret
heloisa@lideparana.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE PERNAMBUCO E PARAÍBA**
Drayton Nejaim
drayton@lidepe.com.br

**HEAD DAS UNIDADES NACIONAIS E PRESIDENTE DO LIDE RIBEIRÃO PRETO**
Fabio Fernandes
fabiofernandes@lideribeiraopreto.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE RIO DE JANEIRO**
Andréia Repsold
arepsold@lideriodejaneiro.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE RIO GRANDE DO NORTE**
Jean Valério
jeanvalerio@gmail.com

**PRESIDENTE DO LIDE RIO GRANDE DO SUL**
Eduardo Fernandez
eduardofernandez@liders.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE NOROESTE PAULISTA**
Marcos Scaldelai
marcosscaldelai@lideriopreto.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE SANTA CATARINA**
Wilfredo Gomes
wilfredo@lidesc.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE LITORAL PAULISTA**
Jarbas Vieira Marques Jr.
jarbas@lidesantos.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE SERGIPE**
Victor Rollemberg
victor@lidese.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE VALE DO PARAÍBA**
Marco Fenerich
mfenerich@lidevaledoparaiba.com.br

## UNIDADES INTERNACIONAIS

**PRESIDENTE DO LIDE ALEMANHA**
Christian Hirmer
c.hirmer@lidedeutschland.com

**PRESIDENTE DO LIDE ARGENTINA**
Rodolfo de Felipe
rodolfodefelipe@lideargentina.com

**PRESIDENTE DO LIDE AUSTRÁLIA**
Carlos Ferri
carlosferri@lideaustralia.com

**PRESIDENTE DO LIDE CHILE**
Murilo Arruda
muriloarruda@lidechile.com

**PRESIDENTE DO LIDE CHINA**
José Marcelo Braga Nascimento
braga@bnz.com.br

**PRESIDENTE DO LIDE EUA**
Carlos Eduardo Arruda
carlos@voqin.com

**PRESIDENTE DO LIDE INGLATERRA**
Breno Dias
brenosilva@lideglobal.co.uk

**PRESIDENTE DO LIDE ITÁLIA**
Juan Barberis
juanbarberis@lideitalia.org

**PRESIDENTE DO LIDE MARROCOS**
Hassan Aitali
hassanaway@yahoo.fr

**PRESIDENTE DO LIDE MÔNACO**
Gian Luca Braggiotti
glbraggiotti@lidemonaco.com

**PRESIDENTE DO LIDE ORIENTE MÉDIO**
Raul Silva
raulgs@yahoo.com

**PRESIDENTE DO LIDE PARAGUAI**
Andrés Bogarin Geymayr
andres.bogarin@lideparaguay.com

MOBILI
locações de móveis ®

www.mobililocacoes.com.br

@mobili_locacoes


boost
Dê um impulso
up
refresh
turbo
Dê um BTG
No BTG, você tem mais segurança na construção
da sua história e as melhores e mais modernas
soluções para cada momento.
Por isso, dê um up, um boost, uma atualizada.
Ou, simplesmente, dê um BTG nos seus investimentos.
btg pactual
btgpactual.com