

QUARTA-FEIRA, 28 DE SETEMBRO DE 2022 | ANO 1 | N° 192 | TUDO O QUE MOVE O MERCADO | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

NACIONAL CNI divulga lista de ações para melhoria da infraestrutura **p3**

PORTO SUDESTE Três anos sem acidentes de trabalho com afastamento **p4**

ELEIÇÕES Veja os planos dos candidatos a governador de AP, RO e MG ▶ p6 a p11



EDITORIAL

Infraestrutura de transportes e princípios

O Brasil precisa ampliar seus investimentos em infraestrutura de transportes em, ao menos, três vezes, para que o sistema logístico nacional atenda às demandas do mercado interno e do comércio exterior do País. Também é necessário que o Governo adote novas leis e normas ou determine posicionamentos legais para melhorar a segurança jurídica e o ambiente regulatório. Essas são algumas das medidas que a Confederação Nacional da Indústria (CNI) considera "imprescindíveis" para que a nação avance no segmento de infraestrutura e que foram defendidas pelo órgão empresarial junto aos principais candidatos à Presidência da República. Agora, a CNI divulgou essas ações, como destaca reportagem publicada nesta edição do BE News.

Segundo a Confederação, no último ano, o Brasil investiu o equivalente a 0,65% do Produto Interno Bruto (PIB) em infraestrutura de transportes. Para modernizar as malhas rodoviária, ferroviária e hidroviária e os sistemas portuário e aeroviário, esse total anual deveria chegar a 2% do PIB.

A entidade empresarial reconhece que medidas adotadas pelo Governo Federal, especialmente pelo Ministério da Infraestrutura, melhoraram o cenário dos transportes. Mas destaca que é necessário atrair mais investimentos, o que acaba dependendo de uma melhora na segurança jurídica e no ambiente regulatório. "A melhoria do ambiente econômico também requer a modernização e a correção das deficiências da infraestrutura. Nos últimos anos, concessões e privatizações bemsucedidas ampliaram os investimentos e trouxeram melhorias significativas na área. Mas precisamos ir além, com medidas regulatórias e a criação de um ambiente que atraia investimentos para o setor", afirmou o presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, na matéria desta edição.

Foram seis as propostas defendidas. Entre elas, estão retomar as obras desse segmento que estão paradas, priorizar a recuperação das rodovias mais precárias, aquelas com mais acidentes, e fundir as agências nacionais de Transportes Terrestres (ANTT) e de Transportes Aguaviários (Antag). para melhorar "a qualidade da atuação regulatória no setor de transportes. Na relação, também estão adotar o regime de outorgas para a gestão de trechos hidroviários, agilizar o processo de devolução e reativação dos trechos ferroviários inutilizados e dar continuidade ao processo de desestatização de portos, como Santos (SP), e aeroportos.

Efetivamente, as medidas elencadas pela CNI representam as principais ações desenvolvidas hoje pelo Governo no setor. E sua implantação vai garantir um forte impulso ao desenvolvimento do País. Elas têm como base uma redução da presença do Estado nas atividades econômicas, que passam a ser assumidas pelo segmento empresarial, a criação de um ambiente favorável aos esses investimentos privados e, principalmente, a busca pela redução do custo logístico e pelo aumento da eficiência operacional.

E diante do comprometimento do orçamento federal e da baixa quantidade de recursos para investimentos públicos, os candidatos não têm outra saída que não seguir esses princípios. Resta saber como. E este é o compromisso que deve ser buscado junto aos candidatos. Nesse sentido, o futuro presidente da República deve pautar sua ação com eficiência e profissionalismo, até mesmo para gerar a confiança do mercado necessária para atrair o investimento privado.

O vencedor das eleições 2022 para o Palácio do Planalto não pode perder tempo e nem titubear. Deve deixar claro ao mercado seu compromisso com a redução da presença estatal e a criação de um ambiente favorável a investimentos. Não há alternativa. Seus esforços, em relação à infraestrutura de transportes, deve seguir esses princípios e buscar, ao montar uma equipe profissional e eficiente, otimizar os resultados esperados.

NESTA EDIÇÃO

FOTO Cláudio Neves/ Portos do Paraná



- CAPA
- 4 Portos do Paraná terão calado de 13,5 metros até o fim do ano

3 OCDE e Cade fazem avaliação concorrencial do setor portuário

NACIONAL

3 CNI divulga lista de ações para melhoria da infraestrutura

Brasil bate recorde em exportação de óleo de soja

REGIÃO SUDESTE

4 Porto Sudeste: três anos sem acidentes de trabalho com afastamento

INTERNACIONAL

5 Trabalhadores do maior porto do Reino Unido retomam greve

ESPECIAL ELEIÇÕES

- 6 Porto de Santana está na pauta dos candidatos a governador do Amapá
- 8 Melhoria nas rodovias é prioridade para candidatos ao governo de RO
- 10 Candidatos de MG priorizam PPPs para ferrovias e rodovias

Sede

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

Sucursal Brasília

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

Sucursal Santos

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

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente Fabrício Julião

Diretor-superintendente Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira

Jacyara Lima

Diretor de Redação

Leopoldo Figueiredo

Editor

Alexandre Fernandes

Equipe de reportagem Bárbara Farias, Vanessa Pimentel e Tales Silveira

Design Gráfico Mônica Mathias

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para

atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

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

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

NACIONAL



Avaliação concorrencial 1

O setor portuário brasileiro foi tema de um estudo da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), feito em parceria com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). A pesquisa avaliou o ambiente concorrencial desse mercado, identificando regulamentos e legislações que possam dificultar o funcionamento competitivo e eficiente desse segmento e, por fim, apresentou uma série de recomendações. Entre as propostas, está a que o Governo Federal deve abolir o monopólio dos órgãos gestores de mão-de-obra (Ogmo) sobre o registro e o fornecimento de trabalhadores portuários para a movimentação de cargas em portos.

Avaliação concorrencial 2

A OCDE também propôs que a União tem de resolver "a falta de segurança jurídica" relacionada à cobrança das taxas portuárias ligadas à operação de contêineres, caso da taxa do Serviço de Segregação e Entrega (também denominado THC2), simplificando o marco legal. E ainda deve conceder uma maior autonomia para as autoridades portuárias no arrendamento de áreas, além de reduzir a quantidade de órgãos resolvidos nos processos de autorização para construção e operação de instalações portuárias. Nessa última questão, o órgão internacional sugere que o Governo estabeleça regras para que uma solicitação seja atendida antes da conclusão de todo o processo.

Avaliação concorrencial 3

O estudo concorrencial da OCDE e do Cade, que também avaliou o setor da aviação civil, foi apresentado por representantes dos dois órgãos ontem, em Brasília, durante a comemoração do Dia da Competitividade Nacional. Presente no evento, o presidente do Comitê de Competição da OCDE, Frédéric Jenny, destacou que as recomendações destacadas na pesquisa vão beneficiar a concorrência, proporcionando melhores serviços e preços mais competitivos.

Avaliação concorrencial 4

No total, o relatório apresentou 368 recomendações para melhorar a eficiência e a competitividade nos mercados portuário e aeroviário. Segundo a OCDE, em uma estimativa conservadora, a implementação dessas propostas reduziria as barreiras regulatórias à concorrência nesses dois setores e traria, para a economia brasileira, benefícios que iriam variar de R\$ 700 milhões a R\$ 1 bilhão por ano.

CNI divulga lista de ações para melhoria da infraestrutura

De acordo com a entidade, País precisa triplicar investimentos para tornar logística adequada para o escoamento de cargas

TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) publicou a lista de ações consideradas imprescindíveis para o Brasil avançar no setor de infraestrutura. As propostas estão reunidas em dois estudos que foram entregues em junho aos principais candidatos à Presidência da República.

De acordo com os estudos apresentados pela CNI, o Brasil precisa aumentar os investimentos em transportes em, pelo menos, três vezes para eliminar os gargalos que impedem o País de ser competitivo e tornar sua logística adequada para o escoamento interno e externo de cargas.

Atualmente, o País investe em infraestrutura de transportes apenas 0,65% do Produto Interno Bruto (PIB). O patamar ideal para modernizar a logística de transporte do Brasil seria de 2% do PIB.

De acordo com o presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, as concessões feitas nos últimos anos nos modais brasileiros trouxeram impactos positivos para o País. Contudo,

para que mais investidores sejam atraídos é preciso que haja uma melhoria na segurança jurídica e no ambiente regulatório.

"A melhoria do ambiente econômico também requer a modernização e a correção das deficiências da infraestrutura. Nos últimos anos, concessões e privatizações bem-sucedidas ampliaram os investimentos e trouxeram melhorias significativas na área. Mas precisamos ir além, com medidas regulatórias e a criação de um ambiente que atraia investimentos para o setor", disse.

Propostas

Ao todo foram seis propostas

da CNI para a área de transportes e logística. A primeira é enfrentar o problema das obras paradas - levantamento do Tribunal de Contas da União constatou que o número informado pelo governo federal de obras paralisadas era de 27,1 mil.

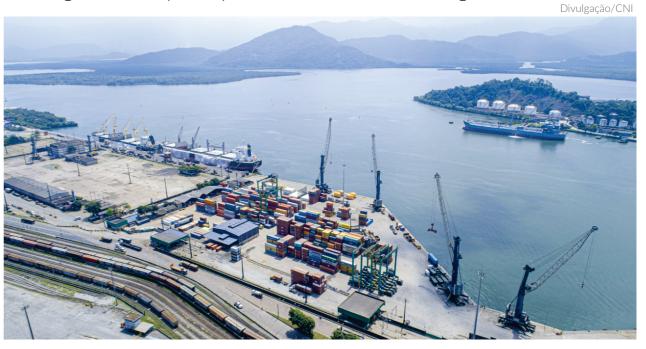
O segundo busca fundir a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Segundo a CNI, a junção é necessária "para aprimorar a eficácia e a qualidade da atuação regulatória no setor de transportes".

A terceira e quarta propostas tratam de adotar regime de outorgas ao setor privado para gestão de trechos hidroviários

e dar prioridade a rodovias mais precárias com foco em trechos com mais acidentes nos planos de investimento do governo.

Outra proposição dada pela entidade é de agilizar o processo de devolução e reativação dos trechos ferroviários inutilizados. A criação da figura do autorizatário, de acordo com a CNI, é um importante passo para atingir esse ob-

O último é dar andamento ao processo de desestatização de portos e aeroportos públicos. Destaque para a privatização do Porto de Santos (SP) e dos aeroportos internacionais Santos Dumont e Galeão, ambos no Rio de Janeiro.



Atualmente, o País investe em infraestrutura de transportes apenas 0,65% do PIB, abaixo do patamar considerado ideal, que seria de 2%o

Brasil bate recorde em exportação de óleo de soja

De janeiro a agosto de 2022, embarque de óleos vegetais cresceu 63% comparado ao mesmo período do ano passado

VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

De janeiro a agosto de 2022, o Brasil registrou crescimento de 63% nas exportações de óleo de soja e outros óleos vegetais comparado ao mesmo período do ano passado. O embarque de farelo de soja também foi 22% maior. Os dados são da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), e mostram ainda que a capacidade de esmagamento da commodity no país aumentou 4,1% desde 2020, indo para 66,7

milhões de toneladas por ano, o que permite a produção de produtos de maior valor agregado como farelo e óleo de soja, provenientes da crescente demanda por ração e combustíveis renováveis.

Ao ser o maior produtor de soja do mundo e com o dólar em alta, o Brasil tem tido enorme vantagem sobre os concorrentes nos Estados Unidos, Argentina e outros países. Mesmo durante a pandemia, o setor manteve os investimentos devido às margens saudáveis que estimularam as em-

> Para os próximos anos estão projetados investimentos da ordem de R\$ 1 bilhão no segmento, segundo a Abiove

presas a continuarem esmagando oleaginosas. Entre 2020 e 2022, R\$ 2,5 bilhões (US\$491 milhões) foram gastos para elevar a capacidade nas regiões Centro-Oeste e Sudeste, aponta a Abiove.

Para os próximos anos estão projetados investimentos da ordem de R\$ 1 bilhão (US\$196 milhões) voltados à expansão e construção de unidades no Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul.



Divulgação

REGIÃO SUDESTE

Portos do Paraná terão calado de 13,5 metros até o fim do ano

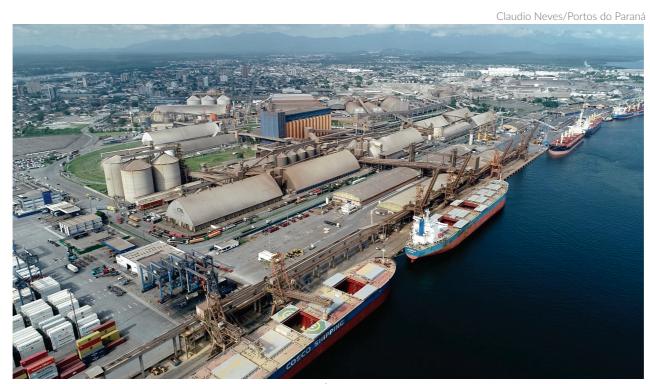
Segundo a Autoridade Portuária, o ganho operacional será 7 mil toneladas a mais por navio

VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O calado dos portos do Paraná deverá atingir 13,5 metros de profundidade até o final deste ano, com a conclusão da segunda etapa das obras de derrocagem. Isso resultará em um ganho operacional estimado de 7 mil toneladas de grãos a mais por navio ou 1,9 milhão de toneladas a mais por ano, para uma média de 285 embarcações.

Essa é a expectativa da Portos do Paraná em relação à derrocagem que já está no canal principal de acesso ao Porto de Paranaguá e aos berços de atracação do Corredor de Exportação Leste, onde são movimentados granéis como soja, milho e farelo.

A previsão é que, com o fim da retirada de um pico de rocha submerso, o canal de acesso ao porto de Paranaguá



O ganho operacional estimado é de 1,9 milhão de toneladas de grãos a mais por ano, para uma média de 285 embarcações

alcance um calado de 13,5 metros. O calado é a profundidade entre o ponto mais baixo da quilha de uma embarcação e a linha d'água.

Atualmente, a derrocagem está em fase final de remoção e beneficiamento do material rochoso no fundo da baía, com as pedras sendo transformadas em brita, de acordo com a Autoridade Portuária.

Na primeira etapa das obras, já concluída e anunciada na última semana, a profundidade aumentou de 12,5 metros para 12,8 metros, o que permitirá a recepção de 2.100 toneladas a mais de grãos por navio, totalizando mais de 600 mil toneladas por ano, considerando uma média de 285 embarcações.

"O Porto de Paranaguá é reconhecido mundialmente por ser um grande exportador de grãos. O aumento do calado no Corredor de Exportação amplia a competitividade e demonstra toda a eficiência dos terminais paranaenses", afirmou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia da Silva.

Dragagem de aprofundamento

As obras contemplam ainda a dragagem de aprofundamento, que aguarda definição quanto à concessão do canal de navegação à iniciativa privada. O edital de licitação ainda está em estudos, segundo informou a Portos do Paraná. O objetivo é atingir 15,5 metros de calado.

Corredor

O sistema de embarque de granéis pelo Corredor de Exportação Leste em Paranaguá foi responsável por movimentar quase 30% de todas as cargas nos portos do Paraná, que chegaram a 57,5 milhões de toneladas em 2021.

São três berços destinados exclusivamente para o embarque de granéis, que pode ser realizado simultaneamente e compartilhado por nove terminais e pelo silo público, permitindo que um mesmo navio receba grãos de diferentes produtores.

REGIÃO SUDESTE



Porto Sudeste: três anos sem acidentes de trabalho com afastamento

Diretor do terminal apresentou iniciativas de ESG e ODS das Nações Unidas em reunião promovida por Brasil Export e Conselho ESG

BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

O terminal privado Porto Sudeste, instalado na Ilha da Madeira, em Itaguaí (RJ), completará três anos sem registrar acidentes de trabalho com afastamento. Esse e outros resultados aliados à pauta ESG e de ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável) das Nações Unidas foram apresentados durante reunião online promovida, na tarde de segunda-feira, pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e pelo Conselho ESG do Brasil Export.

Segundo o diretor de Assuntos Corporativos e de Sustentabilidade do Porto Sudeste, Ulisses Oliveira, os acidentes com afastamento foram zerados após a implantação do Programa Acidente Zero (Paz). "É um programa que com-

partilha até a base da empresa a obrigação de segurança da nossa atividade. O nosso colaborador tem o poder de inter-romper qualquer atividade que saiba que não está dentro dos valores de segurança que nós propagamos. Ele recebe treinamento específico diário sobre segurança e se torna responsável pela sua própria área", explicou Oliveira.

O Porto Sudeste é um terminal sustentável operando minério de ferro, carvão e granéis líquidos, de acordo com o representante do porto, citando outras iniciativas de redução de impacto ambiental.

"Utilizamos um polímero que cria uma camada emborrachada sobre a pilha de minério de ferro, que impede a suspensão do particulado mesmo com ventos de até 100 km/ hora. Em sete anos do Porto Sudeste, nós nunca ultrapassamos os valores determinados pelo órgão ambiental de emis-



são de particulado", enfatizou. "Esse polímero é à base de celulose, biodegradável e não contamina o material", acrescentou.

Outra prática sustentável é o tratamento de efluentes, que reduz custos para a empresa. "Esta Estação de Tratamento de Efluentes Sanitários gera dois produtos: água, que é reutilizada na operação e um produto sólido que nós estamos tratando e entregando para a comunidade como biofertilizante", disse Oliveira.

O executivo do Porto Sudeste explanou ainda sobre o programa de reuso da água. "Em 2021, 63% da nossa água de uso industrial foi de reuso, totalizando 93 milhões de litros de água. Neste ano, a nossa meta era 65%, mas já estamos com um acumulado de 73%. No mês passado, ultrapassamos 100 milhões de litros de água de reuso", apontou o diretor de Sustentabilidade do terminal, ressaltando que a prática reduz significativamente o consumo de água nova e o custo de operação. "Em setembro, a gente vai chegar à meta de consumo de 1,2 litro de água nova por

Ulisses Oliveira apresentou iniciativas como utilização de polímeros produzidos a partir de celulose, tratamento de efluentes e reuso da água na atividade industrial

tonelada", afirmou.

"Trabalhar com minério e ter sustentabilidade, ter essa preocupação com o meio ambiente, é muito difícil a gente ver", comentou o presidente do Conselho ESG do Brasil Export e diretor geral e de Operações do Projeto Voz dos Oceanos, João Eduardo Amaral, após a apresentação de Oliveira.

Amaral, que conduziu a reunião, convidou Ulisses Oliveira para integrar o Conselho ESG do Brasil Export.

No encerramento do encontro online, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, ressaltou que os resultados de sustentabilidade alcançados pelo Porto Sudeste se devem ao engajamento de Oliveira. "Muito desse resultado deve-se ao seu entusiasmo", pontuou Julião.

Trabalhadores do maior porto do Reino Unido retomam greve

Motivo da retomada se dá pela falta de acordo em reajustes dos trabalhadores do porto

TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Os trabalhadores do porto de Felixstowe, no Reino Unido, cruzaram os braços ontem. O motivo da greve é a exigência de aumentos de 10% para equiparar seus salários à inflação atual.

O protesto deve durar até 5 de outubro, depois que o proprietário das instalações, a Hutchison Port Holdings, que pertence a um conglomerado de Hong Kong, negou-se a entrar em novas negociações.

Esta é a segunda greve em Felixstowe, um porto que responde por quase metade do tráfego de contêineres do Rei-

no Unido. Em agosto, houve uma paralisação de oito dias, a primeira desde 1989.

De acordo com a Unite, maior sindicato britânico, a maioria de seus membros votou a favor da greve. Ao todo cerca de 1.900 dos 2.500 funcionários do Felixstowe deverão parar suas atividades dentro do porto. A greve também coincide com outra greve no porto de Liverpool. No total, o movimento afeta 60% da capacidade portuária de contêineres do país.

Segundo a secretáriageral da Unite, Sharon Graham, devido a inflação de 10%, o aumento salarial de 7%, retroativo a janeiro, além de um bônus de £ 500 proposto pelos proprietários do porto trará, na realidade, um corte salarial para os trabalhadores.

"Felixstowe e CK Hutchison são muito ricos, mas em vez de oferecer uma oferta de pagamento justa, eles tentaram impor um corte salarial em termos reais", disse.

Impactos

Ainda não é possível mensurar quais serão os impactos nos portos brasileiros. Contudo, recentemente a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou um estudo que analisou navios de carga e os gargalos nas exportações e constatou que a pandemia ocasionou aumentos na verticalização marítima de contêineres dos portos bra-

A verticalização marítima

O Porto de Felixtowe responde por quase metade do tráfego de contêineres do Reino Unido

é quando armadores estrangeiros compram ou instalam terminais portuários, operadores logísticos, fabricantes de rebocadores, agências de navegação e outras companhias para ter total controle do processo no país.

Apesar de reconhecer os aumentos, a Antaq concluiu que não deve criar novas regulações sobre o tema. A decisão incomodou associações de

terminais portuários que argumentam que o processo traz práticas abusivas e discriminatórias dos armadores que direcionam a carga conteneirizada para os seus respectivos terminais.

Ao BE News, o Ministério da Infraestrutura informou que está acompanhando o caso e monitorará possíveis impactos na movimentação de contêineres nos portos brasileiros.

Port Technology







































REALIZAÇÃO









































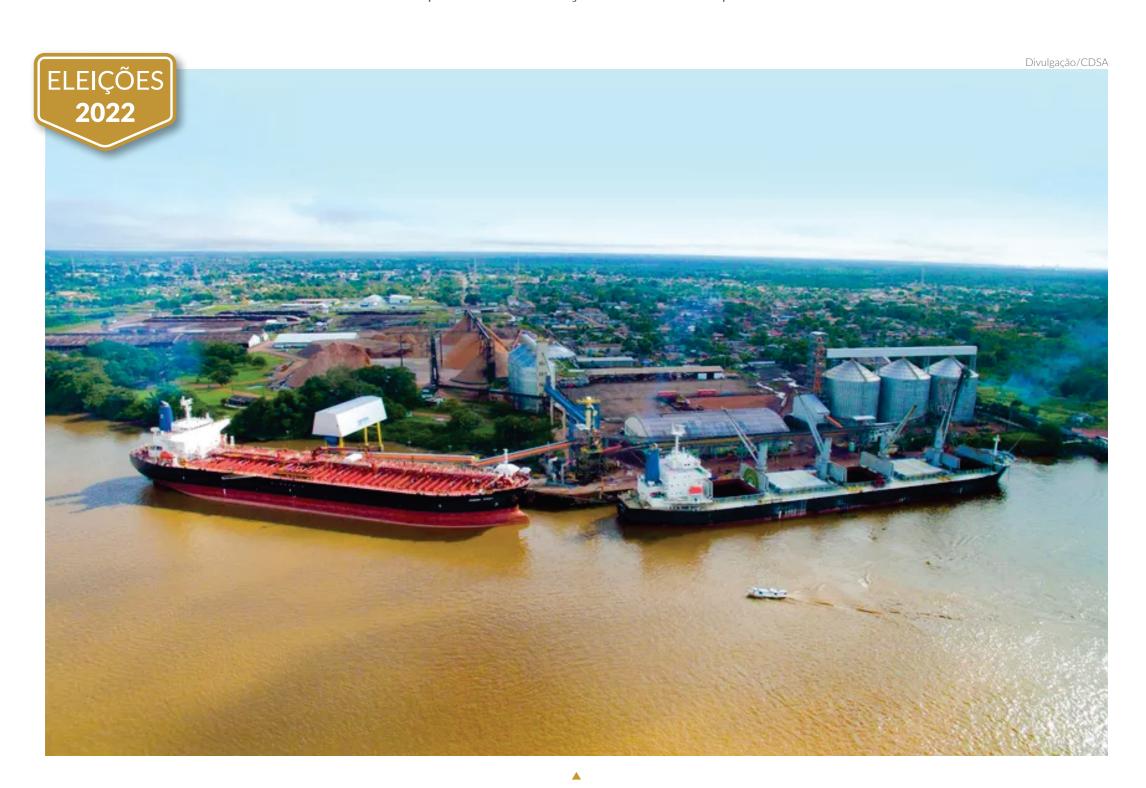






Porto de Santana está na pauta dos candidatos a governador do Amapá

Postulantes também prometem atenção às rodovias que cruzam o Estado



O Amapá conta com um complexo portuário público, o Porto de Santana, localizado na margem esquerda do rio Amazonas

VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Na série especial de matérias das Eleições 2022, o BE News traz hoje as propostas dos candidatos ao Governo do Estado do Amapá (AP) relacionadas aos segmentos de logística, infraestrutura de transportes e comércio exterior, registradas no site do Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

O estado tem seis candidatos na disputa eleitoral: Clécio Luís (Solidariedade), Gesiel de Oliveira (PRTB), Gianfranco Gusmão (PSTU), Gilvan Borges (MDB), Jaime Nunes (PSD), Jairo Palheta (PCO).

De acordo com dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em julho do ano passado, a população estimada do Amapá é de 877.613 habitantes. Em relação a 2020, a alta foi de 1,83%, quando eram 861.773 habitantes. A projeção do IBGE prevê ainda que somente em 2030 o estado

deva superar a marca de 1 milhão de moradores.

Em relação ao Produto Interno Bruto (PIB), a estimativa mais recente feita pelo IBGE para o Estado é de 2019, com um total de R\$ 17,4 bilhões, um crescimento de 2,3 % se comparado a 2018. Na participação dos municípios, Macapá e Santana - que concentram 4 de cada 5 habitantes do estado - foram responsáveis por 77% desse valor (cerca de R\$ 13 bilhões).

O Estado conta com um complexo portuário público, o Porto de Santana, administrado pela Companhia Docas de Santana (CDSA), localizado na margem esquerda do rio Amazonas, no canal de Santana, a 18km da cidade de Macapá, capital do Amapá. Sua área de influência compreende o estado do Amapá e os municípios paraenses de Afuá e Chaves, situados na foz do rio Amazonas, a noroeste da ilha de Marajó.

Possui acesso rodoviário pelas rodovias AP-010, ligando as cidades de Macapá e Mazagão, BR-210 (Perimetral Norte), encontrando a BR-156 próximo a Macapá, e, já na área urbana, pela rua Filinto Müller, que alcança as instalações portuárias.

Não há acesso ferroviário direto, porém o porto conta com a ferrovia Estrada de Ferro Amapá (EFA), que fica a 2km do ancoradouro.

O acesso marítimo é feito pelo rio Amazonas, tanto pela Barra Norte, situada entre as ilhas Janaucu e Curuá, como pela Barra Sul, delimitada pelas ilhas de Marajó e Mexiana. Para o ingresso no porto é utilizado o canal natural de Santana, braço norte do rio Amazonas. São dois cais de atracação, um atende embarcações fluviais de pequeno porte, e o outro, com dois berços, recebe as navegações de longo curso e de cabotagem.

Em 2019, o Porto de Santana foi o responsável por 90,1% das importações e exportações do estado, movimentando mais de 1,6 milhões de toneladas de cargas, entre madeira, carvão, frutas, grãos, óleos e cereais, segundo dados da Antaq.

GIANFRANCO

Divulgação/TSE



Partido: PSTU **PROPOSTAS** Logística: Não especificado Infraestrutura de transportes: Não especificado Comércio exterior: Não especificado

Número: 16

JAIRO PALHETA

Divulgação/TSE



Número: 29 Partido: PCO **PROPOSTAS** Logística: Não especificado Infraestrutura de transportes: Não especificado Comércio exterior: Não especificado

CLÉCIO LUÍS

Divulgação/TSE



Número: 77 Partido: SOLIDARIEDADE **PROPOSTAS**

Logística: Estimular a internalização de mercadorias do mercado brasileiro a partir do Porto de Santana; Implantar em parceria com a Prefeitura o retroporto/terminal logístico do Porto de Santana, na área localizada na antiga lixeira do município; Transformar o Porto de Santana em um entreposto comercial; Captar investimentos privados para instalação de silos e secadores para armazenamento e conservação de produtos agrícolas, para incentivo ao agronegócio e à produção de alimentos; Fomentar a implantação de uma unidade de armazenamento e de distribuição de combustíveis no porto das Docas de Santana: Projetar e sinalizar hidrovias de acordo com as demandas de navegação do Estado; Realizar estudos de viabilidade para implantação de terminais hidroviários nos municípios.

Infraestrutura de transportes: Realizar estudos de viabilidade para implantação de uma via de acesso exclusiva ao porto das Docas e área portuária, em conjunto com a Prefeitura Municipal, Companhia Docas de Santana e empresas privadas; Articular a retomada das obras da BR-156, trecho Norte e trecho Sul; Pavimentar as rodovias que interligam a cidade de Oiapoque ao distrito de Clevelândia do Norte e à Aldeia do Manga, na terra indígena de Oiapoque; Pavimentar as rodovias que interligam a cidade de Calçoene aos distritos de Cunani e Vila de Goiabal; Pavimentar a rodovia que interliga as cidades de Laranjal do Jari e Vitória do Jari; Articular a retomada para conclusão das obras da ponte sobre o Rio Jari, compreendida como um dos eixos de desenvolvimento econômico do Vale do Jari; Elaborar projetos para implantação de obras de macrodrenagem e muro de arrimo nas orlas das cidades de Laranjal e Vitória do Jari; Retomar, em parceria com o Governo Federal, o projeto de pavimentação no trecho que liga Porto Grande à Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio da BR-210; Concluir a pavimentação das rodovias AP-070 e AP-110, que interligam os municípios de Macapá e Cutias. Comércio exterior: Trabalhar em conjunto com a bancada

federal do Amapá e Governo

Federal para implantação da

Zona de Processamento de

Exportação de Oiapoque.

JAIME NUNES

Divulgação/TSE



Número: 55 Partido: PSD **PROPOSTAS**

Logística: Investir e atrair investimentos para melhoria da estrutura de escoamento, armazenamento e distribuição da produção agrícola do

Amapá. Infraestrutura de transportes: Atrair investimentos para implantação de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) em Macapá, Bailique, Santana, Oiapoque e Laranjal do Jari. Atrair e aplicar investimentos públicos e privados para recuperação e expansão da malha rodoviária, ferroviária e estrutura portuária. Comércio exterior: Não especificado

GESIEL DE OLIVEIRA

Divulgação/TSE



Número: 28 Partido: PRTB **PROPOSTAS**

Logística: Construção de área portuária com estrutura internacional para embarque e desembarque de contêineres e produtos graneleiros, assim como também seus derivados; Ampliação do Parque Industrial de Santana; Rever os incentivos fiscais para implantação de novas indústrias produtivas nacionais e internacionais que queiram se instalar no Amapá, gerando emprego e renda; Implantar um programa de desburocratização aduaneira para empresas que queiram se implantar no Amapá, visando exportação de produtos graneleiros e seus derivados. Infraestrutura de transportes: Pavimentação asfáltica da estrada Macapá-Jari (BR-156); Pavimentação asfáltica da estrada Porto Grande - Serra do Navio (Perimetral Norte -BR-210): Abertura de ramais estaduais e corredores de escoamento viário da produção familiar no entorno dos municípios produtivos; Pavimentação asfáltica da BR-156 - trecho entre Vila do Carnot e Oiapoque. Comércio exterior: Não

especificado

GILVAN **BORGES**

Divulgação/TSE



Número: 15 Partido: MDB **PROPOSTAS**

Logística: Vamos apoiar com investimentos públicos e privados a ampliação e modernização do nosso sistema portuário do Porto de Santana. Bem como vamos ampliar, modernizar, melhorar e requalificar a infraestrutura de nosso transporte marítimo de cargas e contêineres com a implantação de guindastes flutuantes para embarque de grãos, no sentido de melhorar nossa competitividade de nossas importações e exportações;

Infraestrutura de transportes: Vamos investir prioritariamente na infraestrutura das malhas rodoviárias federal e estadual, no nosso Porto de Santana, e na recuperação e ampliação de nossa Ferrovia. Comércio exterior: Vamos modernizar a tributação sobre a importação e exportação de serviços; vamos mudar para uma indústria mais competitiva com o objetivo de

atrair novas empresas

interessadas em se instalar e

investir em nosso Estado.



Melhoria nas rodovias é prioridade para candidatos ao governo de RO

Maioria dos postulantes trata de melhorias nas estradas que cortam o Estado



A BR-364 é uma das principais rodovias federais de Rondônia, cortando o Estado de Norte a Sul. Além disso, é um dos principais corredores de escoamento de grãos da região

TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

As rodovias que cortam Rondônia é a prioridade dos candidatos ao governo do estado. É o que constatou o levantamento feito pelo **BE News** nos planos de todos os postulantes a governador do Distrito Federal publicados no site do Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

Ao todo, o transporte rodoviário do estado de Rondônia conta com 22.433 km de rodovias, dos quais 1.803 km são federais, 4.289 km são estaduais e 16.341 km são municipais. As principais rodovias federais são as BRs 174, 319, 364, 421, 425, e 429.

De todas as rodovias, a BR-364, pode ser considerada a mais importante. Por ela passa a major parte dos produtos que saem do Estado, como a madeira, a carne, os laticínios e

Entre as municipais o destaque fica para a "Rodovia do progresso" (RO-370), principal corredor do transporte dos grãos, bovinos e diversas produções do estado. A RO-370 passa pelos municípios de Cabixi; Cerejeiras; Corumbiara; Chupinguaia; Parecis e Alto Alegre dos Parecis.

De acordo com o levantamento dos planos de governo no estado, as duas rodovias não são citadas diretamente. Contudo, a maioria dos candidatos cita que irá buscar melhorias para as estradas do

Confira todos os planos de governo com todos os detalhes relativos ao setor de infraestrutura citados por todos os candidatos de Rondônia no quadro a seguir.

DANIEL PEREIRA



Número: 77 Partido: SOLIDARIEDADE **PROPOSTAS** Investimento na construção de infraestrutura para o

escoamento da produção dos produtores familiares e do agronegócio; Viabilizar a infraestrutura baseada em três eixos: escoamento da produção desde área de produção familiar até as

indústrias de beneficiamento, armazenamento da produção e indústria de beneficiamento para agregar valor; Viabilizar os eixos de escoamento da produção de Rondônia e aquelas que passam pelo território, considerando que o Estado é estratégico para a viabilização do transporte multimodal; Reformar e manter aeroportos regionais, alfandegar o aeroporto de Porto Velho, Ji-Paraná e Cacoal; Transferir e ampliar o terminal graneleiro de Porto Velho tornando-o porto multiuso; Construir e manter portos fluviais nas bacias hidrográficas existentes em Rondônia, aproveitando-se da integração dos modais de transporte e estabelecer com os municípios, zonas industriais incentivadas.

CORONEL MARCOS ROCHA



Número: 44 Sigla: UNIÃO BRASIL **PROPOSTAS**

Conclusão do Plano Estadual de Logística e Transporte (Pelt); Recuperação da pavimentação da Rodovia do Boi e demais rodovias estaduais com alto fluxo de escoamento econômico; Construção de pontes de concreto para acesso intermunicipal e escoamento de produção; Pavimentação das rodovias com alto fluxo de turistas; Articulação com a União para viabilizar a construção da Ponte Binacional Brasil-Bolívia; Articulação com a União para viabilizar a consolidação da Rota do Pacífico.

MARCOS ROGÉRIO



Número: 22 Partido: PL

PROPOSTAS Ampliar e qualificar a infraestrutura rodoviária e de estradas no meio rural como base para o desenvolvimento econômico do Estado; Implantar novos modais integrados de transporte; Apoiar a instalação de empreendimentos portuários no estado de Rondônia; Apoiar os municípios na infraestrutura de integração dos distritos; Modernização da malha rodoviária estadual e municipal; Integração entre estados, municípios e distritos; Celeridade nos projetos de infraestrutura da rede estadual.

LÉO **MORAES**



Número: 19 Partido: PODEMOS **PROPOSTAS** Inegociável articulação para a duplicação da nossa BR-364 e o aprimoramento de toda a malha rodoviária, entre outros modais de transporte.

PIMENTA DE RONDÔNIA



Número: 50 Partido: PSOL **PROPOSTAS**

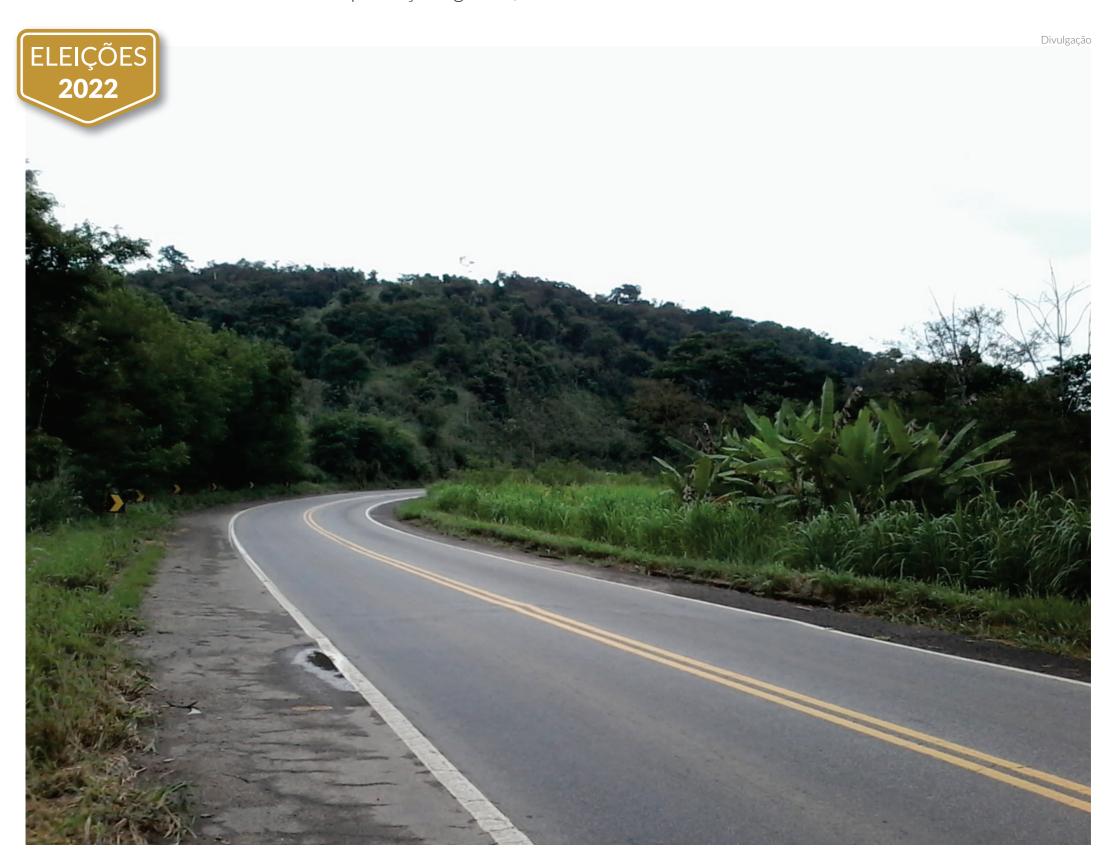
Garantir, em convênios com os executivos municipais, a manutenção da estrutura das estradas vicinais para escoamento da produção agrícola. Estabelecer parcerias com as cooperativas de agricultura familiar a fim de incentivar economicamente tais iniciativas e articular políticas públicas para a criação de cooperativas de consumo, o que fomentará a produção e o consumo local de produtos orgânicos dentro de uma perspectiva sustentável. Transportes e Rodovias - Garantir o transporte aos ribeirinhos, bem como às comunidades rurais menos assistidas. Garantir estradas e

transportes para o escoamento da produção agrícola, bem como implementar novos vetores, construindo estradas ladeando as fronteiras. O DER terá patrulhas permanentes para acompanhamento da conservação e recuperação das rodovias, inclusive via satélite. Construção de pontes em caráter de urgência, pois a população tem tido muitos prejuízos na travessia de rios. Estradas Vicinais - Conservar as vias de comunicação intermunicipais existentes e abrir novas estradas vicinais, permitindo acesso às comunidades isoladas. Transporte Intermunicipal -Avaliar o sistema de transporte coletivo intermunicipal, identificando eventuais demandas reprimidas. Portos - Criar, em conjunto com as administrações municipais, portos adequados para cargas e passageiros, nos rios Mamoré, Guaporé, Madeira, Candeias, Jamari e Machado; bem como para possibilitar embarque e desembarque de cargas e passageiros. Aeroportos - Buscar apoio federal para melhorias de aeroportos nas principais cidades de Rondônia.



Candidatos de MG priorizam PPPs para ferrovias e rodovias

Objetivo é ampliar os corredores de escoamento da produção agrícola, mineral e industrial do estado



Melhorias nas rodovias que passam pelo Estado, como a BR-381/MG, estão nos planos de alguns candidatos a governador

BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

Estabelecer parcerias públicoprivadas para concessões e melhorias de rodovias e ferrovias é uma proposta prioritária para cinco dos 10 candidatos ao Governo do Estado de Minas Gerais.

Metade dos inscritos para o cargo de governador têm planos voltados à infraestru-

tura de transportes com o objetivo de ampliar os corredores de escoamento da produção agrícola, mineral e industrial do estado. Com isso, planejam impulsionar o desenvolvimento econômico e a geração de emprego e renda.

Nesta série especial Eleições 2022, o BE News publica reportagens sobre as propostas dos candidatos ao cargo majoritário dos 26 estados brasileiros e Distrito Federal para os setores de logística, infraestrutura de transportes e comércio exterior.

CARLOS VIANA

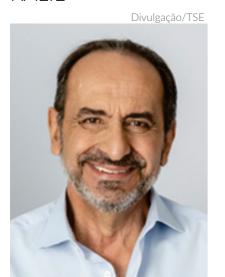
Divulgação/TSE



Número: 22 Partido: PL **PROPOSTAS** Logística: Não especificado. Infraestrutura de Transportes: Recuperar, fazer manutenção e ampliar a malha rodoviária estadual; construir as pontes

sobre o Rio São Francisco nos municípios de São Francisco, Itacarambi, dentre outras; viabilizar a instalação de terminal intermodal terrestre (porto seco) para atendimento e escoamento de produtos das regiões do Jequitinhonha, Mucuri e Rio Doce. Comércio Exterior: Não especificado.

ALEXANDRE KALIL



Número: 55 Sigla: PSD **PROPOSTAS**

Logística: Não especificado. Infraestrutura de Transportes: Política de investimento mínimo na área de infraestrutura rodoviária, com previsão de recursos para conservação, reparo e manutenção; implantação do sistema "Pare e Siga" nas rodovias; articulação do Governo do Estado com o Governo Federal para investimento no anel rodoviário da Região Metropolitana de Belo Horizonte e reestruturação do projeto do novo rodoanel. Comércio Exterior: Não especificado.

MARCOS PESTANA



Número: 45 Partido: PSDB **PROPOSTAS**

Logística: Não especificado. Infraestrutura de Transportes: Articular soluções inovadoras e ágeis de parcerias com a iniciativa privada para a superação dos gargalos de infraestrutura, investindo em concessões e parcerias público-privadas (PPPs); especial atenção às oportunidades abertas relativas ao modal ferroviário; Rodoanel Metropolitano e a duplicação da BR-381 (BH-Governador Valadares), entre outras prioridades, devem receber a ação direta do governador. Comércio Exterior: Não especificado.

ROMEU ZEMA



Número: 30 Partido: NOVO **PROPOSTAS**

Logística: Não especificado. Infraestrutura de Transportes: Ampliar os programas de concessão e de parcerias público-privadas; parcerias em rodovias, aeroportos, balsas, transporte metropolitano e intermunicipal, tudo sob a ordem dos contratos de concessões e PPPs. Comércio Exterior: Não especificado.

CABO TRISTÃO





Número: 35 Partido: PMB

PROPOSTAS Logística: Estudos e implementação de um projeto de uma nova hidrovia estratégica para Minas Gerais, utilizando o Rio São Francisco; parcerias e incentivos para melhorar o escoamento da produção das indústrias e do agronegócio, bem como redução da carga tributária na produção mineira de alimentos, com o objetivo de aumentar a competitividade com os estados vizinhos. Infraestrutura de transportes: Parcerias público-privadas e

concessões para reativar ferrovias abandonadas. desativadas ou mal

administradas; projetos para melhorar ferrovias que estão sendo bem utilizadas, como, por exemplo, a ferrovia do aço, conhecida como a ferrovia dos 1000 dias; e implementação de um sistema privado de ferrovias de alta velocidade com compensação fiscal para as empresas rodoviárias e de aviação; no setor de mineração: criação, desburocratização e incentivos fiscais aos portos secos.

Comércio exterior: Fomento ao processamento industrial das commodities, agregando valor e incentivando o processo de pesquisa de novos produtos, criando empregos, tecnologias e sendo mais competitivo no exterior e no Brasil; incentivos fiscais e apoio aos produtores de arranjos produtivos regionais e de áreas de produção monoproduto, por exemplo, laticínios, café etc., ajudando a melhorar a qualidade do produto, sua competitividade e gerando incentivos à

exportação.



INDIRA XAVIER





Número: 80 Partido: UP **PROPOSTAS**

Logística: Não especificado Infraestrutura de transportes: Não especificado Comércio exterior: Não especificado

LORENE **FIGUEIREDO**





Número: 50 Partido: PSOL **PROPOSTAS**

Logística: Não especificado Infraestrutura de transportes: Não especificado Comércio exterior: Não especificado

LOURDES FRANCISCO



Número: 29 Partido: PCO **PROPOSTAS**

Logística: Não especificado Infraestrutura de transportes: Não especificado Comércio exterior: Não especificado

RENATA REGINA

Divulgação/TSE



Número: 21 Partido: PCB **PROPOSTAS**

Logística: Não especificado Infraestrutura de transportes: Não especificado Comércio exterior: Não especificado

VANESSA PORTUGAL





Número: 16 Partido: PSTU **PROPOSTAS**

Logística: Não especificado Infraestrutura de transportes: Não especificado Comércio exterior: Não especificado