



portalbenews.com.br

**SUL EXPORT** Fórum regional retorna ao estado do Paraná após três anos na próxima semana; veja a programação ► **p5**

**OPINIÃO** José Geraldo Vantine fala de sua relação com o trem e da evolução do transporte ferroviário ► **p8**

## REFORMA TRIBUTÁRIA

Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados



Parecer, que ainda será votado na Câmara, não contempla a atividade portuária, como defendiam representantes do setor ► **p4**

**Antaq aprova isenção para navegação interior no Rio Grande**  
► **p3**



Divulgação/Wilson Sons

**AEROPORTOS** TCU paralisa análise de votação que autoriza renegociação de contrato do Galeão ► **p3**

**SANTA CATARINA** Desembarque de aço em São Francisco do Sul cresce quase 10% em 2023 ► **p6**

**CEARÁ** Fundos de Investimento Climático aprovam plano de R\$ 169 milhões para Pecém ► **p7**

## EDITORIAL

# Transporte hidroviário: um potencial ainda inexplorado

A aprovação da nova isenção tarifária e dos descontos para o transporte hidroviário no Porto Organizado do Rio Grande (RS), pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), anunciada na noite de ontem, representa um passo significativo no fomento da navegação interior e da cabotagem no Brasil. Essa medida tem o potencial de impulsionar o desenvolvimento do transporte hidroviário, trazendo benefícios econômicos e logísticos para o País.

O transporte hidroviário é uma das modalidades mais promissoras e sustentáveis para o setor de transportes. No entanto, seu potencial é pouco explorado no Brasil. Com uma vasta rede de rios, lagos e lagoas, o País possui condições favoráveis para o desenvolvimento de hidrovias que poderiam desafogar as estradas e reduzir os custos logísticos, além de ser uma opção mais amigável ao meio ambiente.

A decisão da Antaq em isentar o primeiro movimento de mercadorias da navegação interior e, também, aplicar descontos na cabotagem demonstra o reconhecimento do potencial do transporte hidroviário e a necessidade de garantir condições competitivas para esse setor. Essas medidas incentivam a utilização das hidrovias e fortalecem o sistema hidroportuário gaúcho, trazendo benefícios não apenas para o Rio Grande do Sul, mas para todo o País.

O transporte hidroviário pode contribuir para a redução do congestionamento nas rodovias e para a diminuição dos impactos ambientais causados pelo transporte terrestre de cargas. Além disso, é uma alternativa viável para o escoamento da produção, especialmente em regiões com grande potencial hidroviário, como a região da Lagoa dos Patos. A promoção da intermodalidade, combinando o transporte hidroviário com outros modais, pode trazer ganhos de eficiência e redução de custos para as empresas.

É fundamental que governos e o setor privado busquem desenvolver o transporte hidroviário no Brasil, por meio de investimentos em infraestrutura, modernização dos portos e incentivos para o uso das hidrovias. Além disso, é necessário promover a integração entre diferentes modais de transporte e facilitar a conectividade entre as regiões, estimulando a navegação interior e a cabotagem.

O desenvolvimento do transporte hidroviário é uma oportunidade para impulsionar o crescimento econômico, gerar empregos e fortalecer a competitividade do Brasil no cenário internacional. É um setor estratégico que merece atenção e investimentos adequados. Ao explorar o potencial das hidrovias, estaremos construindo um sistema de transporte mais eficiente, sustentável e resiliente, que beneficiará não apenas o setor logístico, mas toda a sociedade brasileira.

## NESTA EDIÇÃO



## ▲ MANCHETE

- Reforma Tributária: parecer preliminar prevê redução de alíquotas sobre transportes

## HUB

- Nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que será anunciado em breve

## NACIONAL

- Nova isenção para navegação interior no Rio Grande é aprovada pela Antaq

TCU paralisa análise de votação que autoriza renegociação de contrato do Galeão

## REGIÃO SUL

- Sul Export 2023 retorna ao estado do Paraná após três anos
- Desembarque de aço em São Francisco do Sul cresce quase 10% em 2023

## REGIÃO NORDESTE

- Fundos de Investimento Climático aprovam plano de R\$ 169 milhões para Pecém

Cabedelo registra crescimento na movimentação de cargas em junho

## OPINIÃO

- "O trem na minha vida - e a Logística, o que tem?", por José Geraldo Vantine

portalbenews.com.br



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

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

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

**Diretor-presidente**  
Fabrício Julião

**Diretor-superintendente**  
Marcio Delfm

**Diretora Administrativo-financeira**  
Jacynara Lima

**Diretor de Redação**  
Leopoldo Figueiredo

**Editor**  
Alexandre Fernandes

**Equipe de reportagem**  
Cássio Lyra, Marília Sena,  
Vanessa Pimentel e Vitória Malafati

**Diretora de Arte**  
Mônica Petroni Mathias

**Assistente de Arte**  
Paulo José Ribeiro

## 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](mailto:atendimento@portalbenews.com.br)

### INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em [www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)

### PUBLICIDADE

[atendimento@portalbenews.com.br](mailto:atendimento@portalbenews.com.br)

 (11) 91615.1200



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

#### Passagens aéreas 1

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, pediu que as companhias aéreas apresentem estudos técnicos sobre como reduzir os preços das passagens. A demanda foi apresentada nesta semana, durante reunião com representantes da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear). O encontro foi marcado para se debater o preço do querosene de aviação, o QAV, que representa 40% dos custos operacionais.

#### Passagens aéreas 2

Em nota, o ministro afirmou que "há uma certa frustração de ver que a redução dos combustíveis não tem se refletido nos preços das passagens. Claro que sabemos que existem outros fatores que impactam, por isso precisamos fazer um esforço para que seja apresentada uma proposta do setor bastante objetiva, que dê uma clareza do que isso representa, para que façamos um esforço para a redução dos valores das passagens".

#### PAC3

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, revelou ontem, dia 5, que a nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que será anunciado em breve, contará com três frentes de financiamento: investimentos públicos, privados e parcerias público-privadas (PPP). "O Brasil não tem investimentos públicos porque não controla suas finanças, o que nós estamos fazendo agora. Mas investimento público é insuficiente. O Brasil não tem dinheiro para resolver todos os seus problemas sozinho, até porque, viemos de uma pandemia, o Brasil saiu empobrecido, voltamos para o mapa da fome", afirmou a ministra,

#### Operadores

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) lançou ontem, dia 5, o novo site da entidade. O endereço eletrônico da entidade patronal passou por uma ampla repaginação, recebendo um novo layout. Nele, também é possível encontrar convenções coletivas, leis e normas, além de informações sobre o setor e dados sobre a navegação no Porto de Santos (SP).

#### Santos Export

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, se reúne com os integrantes do Conselho do Santos Export nesta manhã, na filial do Brasil Export em Santos (SP), a fim de debater projetos e os gargalos do complexo portuário. O conselho é formado por empresários e autoridades ligadas ao cais santista.

# Nova isenção para navegação interior no Rio Grande é aprovada pela Antaq

Transporte por cabotagem no complexo portuário gaúcho também passa a ter descontos

Divulgação/Wilson Sons



A partir de agora, o primeiro movimento de mercadorias vindo de navegação interior para armazenagem e depois para embarque no modal aquaviário fica isento

MARÍLIA SENA  
marilia@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou ontem, dia 5, a nova isenção tarifária voltada à navegação interior e descontos para o transporte por cabotagem no Porto Organizado do Rio Grande (RS). A medida acontece na tabela III, que engloba os serviços de infraestrutura operacional ou terrestre no

porto.

Com a ação, o primeiro movimento de mercadorias vindo de navegação interior para armazenagem e depois para embarque no modal aquaviário fica isento. De acordo com o relator do processo, o diretor da Antaq Caio Farias, a alteração pretende garantir condições competitivas ao sistema hidroportuário gaúcho e fomentar tanto a navegação interior quanto a de cabotagem para o Rio Grande do Sul".

Durante o anúncio feito ontem em Brasília, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, destacou os benefícios para as

hidrovias da região da Lagoa dos Patos. "O modo de transporte hidroviário é a última fronteira para a promoção da intermodalidade no país. Ficamos satisfeitos com essa aprovação, pois trará impactos significativos para o incremento da navegação interior na Lagoa dos Patos", afirmou.

Quanto à cabotagem, foram aprovados novos descontos para a tabela I, que onera os serviços de infraestrutura aquaviária no porto. Com a medida, as empresas de cabotagem terão custos menores ou iguais aos praticados na navegação de longo curso.

#### Dados positivos

A navegação de interior apresentou dados positivos este ano, segundo a Antaq. A agência reguladora destacou que entre abril e janeiro de 2023, foram transportados 13.38 milhões de toneladas, um aumento de 6,15% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

A nova isenção para o Porto do Rio Grande entra em vigor hoje, dia 6, no Diário Oficial da União (DOU). Já as novas regras para a cabotagem estarão vigentes em até 5 dias úteis contados de sua publicação nos anexos da deliberação.

## TCU paralisa análise de votação que autoriza renegociação de contrato do Galeão

Dois ministros da Corte votaram pelo adiamento da discussão sobre o aeroporto do Rio de Janeiro

MARÍLIA SENA  
marilia@portalbenews.com.br

O Tribunal de Contas da União (TCU) adiou por mais 30 dias a análise que autoriza a União a renegociar o contrato do Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro, com a concessionária Changi. Os votos para adiar a discussão foram dos ministros Jonathan de Jesus e Walton Alencar.

A Corte analisa uma con-

sulta solicitada pelos ministérios de Portos e Aeroportos e dos Transportes, que pode possibilitar a renegociação do contrato com a Changi. O relator da proposta é o ministro Vital do Rêgo.

Segundo a lei que trata do assunto, entregar o ativo após a solicitação pelo Governo é "irretratável e irrevogável". Ou seja, a Changi não pode voltar atrás na decisão de entregar a autoridade e o Governo Federal deve fazer uma nova licitação.

A expectativa é de que o TCU libere a negociação com a



Segundo a lei que trata do assunto, a Changi não pode voltar atrás na decisão de entregar a concessão do Galeão e o Governo Federal deve fazer uma nova licitação

Changi. Na opinião do ministro relator, o caráter irrevogável só se refere à declaração da empre-

sa concessionária e não atinge o poder concedente, neste caso o Governo Federal.

## NACIONAL

# Reforma Tributária: parecer preliminar prevê redução de alíquotas sobre transportes

Mas o texto, que ainda será votado, não contempla a atividade portuária, como defendiam representantes do setor

Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

MARÍLIA SENA  
marilia@portalbenews.com.br

não contempla a atividade portuária, como defendiam os representantes do setor.

O IBS e o CBS contemplam o Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual, que divide a arrecadação dos tributos entre federais e estaduais ou municipais. No primeiro parecer apresentado, o setor de infraestrutura tinha sido contemplado apenas com a garantia da manutenção dos créditos para os investidores.

A expectativa do setor é que, com a abertura do diálogo para o desconto de 50%, as negociações para inserir o programa de regime tributário para incentivo à modernização e a ampliação da estrutura portuária (Reporto) no texto até 2027. O incentivo fiscal está programado para acabar em 2023.

Caso a medida não seja contemplada na reforma tributária, representantes do setor já



No texto apresentado pelo relator Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) não constam medidas para beneficiar o Reporto, mas a mudança ainda pode ser feita na análise do Senado

O novo parecer da Reforma Tributária apresentado ontem, dia 5, na Câmara dos Deputados propõe a redução de 50% do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) sobre os serviços de transporte coletivo rodoviário, ferroviário e hidroviário, de caráter urbano, semi urbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual.

A Frente Parlamentar de Logística (Frenlogi) e o Instituto Brasileiro de Logística pediram que a medida se estendesse ao setor portuário, mas o texto

articulam com o Ministério da Fazenda o envio de uma Medida Provisória ainda este ano para manter o benefício do Reporto. De acordo com o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sergio Aquino, a ideia é que o Reporto seja incluído na Lei de Diretrizes Orçamentárias

de 2024. A medida precisa ser aprovada pelo Congresso Nacional até dezembro.

No texto apresentado pelo relator Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) não constam medidas para beneficiar o Reporto, mas a mudança pode ser feita na análise do Senado.

Apesar da articulação da

Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear), o setor aéreo também ficou sem espaço nesta versão da proposta.

Já o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse) foi contemplado até 2027 com a isenção de 100% do IBS e do CBS.

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, se comprometeu em votar a Reforma Tributária até amanhã (7). "O Brasil precisa de uma nova legislação tributária. Sem ela, o país não avança. O momento é de diálogo e de acolhermos sugestões de prefeitos, governadores e da sociedade", disse o presidente da Casa.

A discussão do texto continua nesta quinta-feira na Câmara dos Deputados. A Sessão Plenária está marcada para às 11 horas.

## InfraJUR

11 de julho - 9h15

### TEMA

## Exclusividade e reflexos da tecnologia na relação de trabalho portuário

Presidente de mesa:

Debatedores:



Dr. Elias Francisco da Silva Júnior  
Sócio do Barbosa Elias Jr. Advogados



Dr. Breno Medeiros  
Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)



Dr. Guilherme Augusto Caputo Bastos  
Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)



Dr. Marcelo Kanitz  
Sócio do Amorim, Trindade, Kanitz e Russomano Advogados



Dr. Celso Peel  
Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo

Participação presencial exclusiva para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas pela organização

Programação atualizada diariamente no site do Brasil Export:

[forumbrasilexport.com.br/eventos/sul-export/](http://forumbrasilexport.com.br/eventos/sul-export/)



Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

BE NEWS

SUL EXPORT  
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

PATROCÍNIO

INICIATIVA

REALIZAÇÃO

PRODUÇÃO



## REGIÃO SUL



# Sul Export 2023 retorna ao estado do Paraná após três anos

Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes acontecerá nos próximos dias 10 e 11, em Curitiba

José Fernando Ogura/ANPR

CÁSSIO LYRA  
cassio@portalbenews.com.br

O Sul Export - Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes voltado para a região do Sul do Brasil, retorna ao Estado do Paraná para a sua edição de 2023 depois de três anos. Nos próximos dias 10 e 11, dirigentes de entidades do setor portuário, empresários e autoridades estarão reunidos em palestras e painéis para debater os principais desafios da operação de transportes em toda a região.

O primeiro dia, na próxima segunda-feira, está programado para visitas técnicas na sede da Portos do Paraná, Autoridade Portuária administradora dos portos de Paranaguá e Antonina.

Ainda no dia 10, haverá a solenidade de abertura do InfraJUR - Encontro Nacional de Direito da Logística, de Infraestrutura e de Transportes. Posteriormente, será realizada a abertura oficial do Sul Export, com a presença de autoridades convidadas.



Imbituba é o único porto que opera cargas vivas em Santa Catarina, e a última exportação desse tipo havia ocorrido em novembro de 2019

Na terça-feira, dia 11, haverá cinco painéis técnicos ao longo do dia, começando às 9h até às 16h30.

Os estados do Paraná, de

Santa Catarina e do Rio Grande do Sul têm uma natural vocação industrial e agropecuária, com vasta rede de rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos.

Os temas levantados pelo Conselho do Sul Export estarão em sintonia a colaborar com o planejamento estratégico para a região estar preparada para os

desafios do futuro.

O Sul Export 2023 acontecerá no Bourbon Curitiba Hotel & Suítes, localizado na Rua Cândido Lopes, 102, no Centro.

## Programação Sul Export 2023

### 10 JULHO | SEGUNDA-FEIRA

**07h00** Partida do transporte para hospedados no Bourbon Curitiba Hotel & Suítes

**09h00** Partida do transporte para hospedados no hotel Ibis Paranaguá

**09h30** Café de boas-vindas na Portos do Paraná (Paranaguá) e apresentação institucional

**10h30** Visita em navegação na Baía de Paranaguá

**12h00** Visita ao Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP)

**12h45** Visita à Paranaguá Pilots e almoço no local

**15h00** Partida para Curitiba

**16h45** Chegada prevista ao Bourbon Curitiba Hotel & Suítes

**18h00** Abertura do InfraJUR: Atuação do Tribunal de Contas da União no controle das atividades das agências reguladoras

Debatedores: Dr. Benjamin Zymler, Ministro do Tribunal de Contas da União (TCU); Dr. Benjamin Gallotti, Sócio da Gallotti Advogados e Presidente do Conselho do Portugal Export; Dra. Jacqueline Wendpap, Diretora-Executiva do Instituto Praticagem do Brasil

**18h30** Sessão Solene de Abertura com autoridades convidadas

**20h00** Jantar

### 11 JULHO | TERÇA-FEIRA

**09h00** Palavras de boas-vindas dos presidentes do Conselho Nacional, José Roberto Campos, do Conselho do Sul Export, Jesualdo Silva, e do Coordenador Científico do Conselho Jurídico do CEBE, dr. Celso Peel

**09h15** Painel InfraJUR: Exclusividade e reflexos da tecnologia na relação de trabalho portuário

Presidente de mesa: Dr. Elias Francisco da Silva Júnior, Sócio do Barbosa Elias Jr. Advogados

Debatedores: Dr. Breno Medeiros, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST); Dr. Guilherme Caputo Bastos, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST); Dr. Celso Peel, Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo

**10h30** Coffee break

**11h00** Painel 1: Acesso aquaviário aos portos da região Sul e o estágio da concessão do canal de navegação dos portos do Paraná

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores: Luiz Fernando Garcia, Presidente da Portos do Paraná; Jorge Bastos, Presidente da INFRA S.A.; Marcelo Werner Salles, Presidente do Conselho de Administração da SCPar

**12h00** Painel 2: Acessos terrestres aos portos da região Sul

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores: Mayhara Chaves, Gerente de Regulação da Rumo Logística; Beto Martins, Secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Governo de Santa Catarina; Marcelo Fonseca, Superintendente de Concessão da Infraestrutura da ANTT; Sandro Alex Cruz de Oliveira, Secretário de Estado de Infraestrutura do Paraná

**13h00** Almoço

**14h30** Painel 3: Boas práticas na gestão dos portos delegados para o desenvolvimento econômico da região

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Apresentação: Fabrizio Pierdomenico, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

Debatedores: Cristiano Klinger, Presidente da Portos RS; Cleverton Vieira, Diretor-Presidente do Porto de São Francisco do Sul; Luiz Fernando Garcia, Diretor-Presidente da Portos do Paraná;

**16h00** Coffee break

**16h30** Painel 4: Iniciativas dos operadores logísticos e portuários e demandas dos embarcadores de carga

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores: Jesualdo Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); André Maragliano, Diretor da Associação dos Terminais do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá (ATEXP); Jerônimo Goergen, Associação dos Cerealistas do Brasil; Marcelo Saraiva, CEO da Brado Logística; Osmari de Castilho Ribas, Diretor Superintendente da Portonave

**18h00** Encerramento

## REGIÃO SUL

# Desembarque de aço em São Francisco do Sul cresce quase 10% em 2023

Polo siderúrgico do norte de Santa Catarina é o principal destino das cargas que chegam pelo porto

CÁSSIO LYRA  
cassio@portalbenews.com.br

O desembarque de aço no Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, teve crescimento de quase 10% nos primeiros cinco meses de 2023, segundo dados da Autoridade Portuária. De janeiro a maio, foram descarregados no porto 1,4 milhão de toneladas de bobinas, barras e chapas de aço, o que representa uma alta de 9% em relação ao mesmo período no ano passado.

Segundo a Autoridade Portuária, o polo siderúrgico do norte do Estado é o principal destino das cargas de aço que chegam por São Francisco do Sul.



Divulgação/SCPAR São Francisco do Sul

De janeiro a maio, foram descarregados em São Francisco do Sul 1,4 milhão de toneladas de bobinas, barras e chapas de aço, uma alta de 9% com relação ao ano passado

As grandes empresas de beneficiamento, como ArcelorMittal Vega, recebem o aço e o transformam em peças que são usadas na indústria automotiva, na construção civil e na produção de geladeiras e fogões. De acor-

do com a Autoridade Portuária, as fábricas catarinenses são as maiores clientes: das 885 mil toneladas recebidas este ano pela Arcelor, através do Porto de São Francisco do Sul, 350 mil toneladas (40%) foram destina-

das a empresas do Estado.

Segundo o presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Vieira, os municípios localizados num raio de 100 quilômetros de distância do complexo portuário concentram 50% do PIB industrial dos estados de Santa Catarina e do Paraná.

Esse fato, segundo o dirigente, torna o porto uma das principais portas de entrada de matéria-prima para abastecer a indústria metalmeccânica do norte catarinense.

“Assegurar as melhores condições para a recepção e o transporte dos insumos até as indústrias é um compromisso do governador Jorginho, sendo uma das principais metas do Porto”, garante Vieira, acres-

**SEGUNDO O PRESIDENTE DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, CLEVERTON VIEIRA, OS MUNICÍPIOS LOCALIZADOS NUM RAIO DE 100 KM DE DISTÂNCIA DO COMPLEXO PORTUÁRIO CONCENTRAM 50% DO PIB INDUSTRIAL DE SANTA CATARINA E DO PARANÁ**

centando que a eficiência da cadeia logística é um elemento essencial para que a produção industrial catarinense continue sendo referência no segmento.

**SUL EXPORT**  
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

**#confirmados**

Presenças confirmadas no mais importante fórum sobre logística, infraestrutura e transportes da região Nordeste.

**10 E 11 DE JULHO**

Curitiba - PR

Local: Bourbon Curitiba Hotel & Suites



**Felipe Queiroz**  
Diretor da ANTT



**Olavo Soares Bastos**  
Subsecretário de Parcerias do Ministério dos Transportes



**Jesualdo Silva**  
Diretor-Presidente da ABTP



**Cleverton Vieira**  
Diretor-Presidente do Porto de São Francisco do Sul

**+ E MUITO MAIS**

AUTORIDADES E LIDERANÇAS EMPRESARIAIS

PATROCÍNIO



INICIATIVA



PRODUÇÃO



MÍDIA OFICIAL



## REGIÃO NORDESTE

# Fundos de Investimento do Clima aprovam plano de R\$ 169 milhões para Pecém

Quantia é parte de recursos que serão aportados no Brasil visando apoiar a flexibilidade da rede para a integração de energia limpa no Brasil

CÁSSIO LYRA  
cassio@portalbenews.com.br

O Conselho Administrativo dos Fundos de Investimento do Clima (CIF) aprovou na última semana um plano de US\$ 70 milhões (pouco mais de R\$ 338 milhões) para apoiar a flexibilidade da rede para a integração de energia limpa no Brasil. Meta de dessa quantia (US\$ 35 milhões, ou cerca de R\$ 169,4 milhões) será destinada para os projetos no Complexo Portuário do Pecém (CE). Como parte do plano, o País deve dobrar a capacidade de energia renovável, reduzir as emissões em pelo menos 57 milhões de toneladas de CO2 equivalente, acelerar a produção de hidrogênio em larga escala e promover o acesso à energia limpa.

Entre todos os estados brasileiros, o Ceará é o que tem maior número de projetos previstos. Até o momento, já foram assinados 31 memorandos de entendimento com empresas nacionais e estrangeiras, com uma sinalização de investimentos acima de US\$ 30 bilhões (R\$ 145,7 bilhões). Desses, há três pré-contratos já firmados,



Divulgação/Complexo do Pecém

Já foram assinados 31 memorandos de entendimento com empresas, com uma sinalização de investimentos acima de US\$ 30 bilhões no Complexo do Pecém

nos quais a previsão de investimento é de US\$ 8 bilhões (R\$38,8 bilhões).

“Esse é mais um endosso de que nosso projeto é grandioso e vai liderar a transformação energética do Brasil. O financiamento da plataforma de investimento CIF’s Renewable Energy Integration (CIF REI) será fundamental para impulsionar as ações previstas para melhorar a infraestrutura do Complexo do Pecém para receber o Hub de Hidrogênio Verde”, analisou Hu-

go Figueirêdo, presidente do Complexo do Pecém.

Ainda segundo Figueirêdo, o investimento será para implantação de infraestruturas compartilhadas, estabelecendo um hub de capacitação e inovação para a cadeia do H2V na região do Pecém.

“Estão incluídos estudos, projetos e sistemas para operação do H2V, bem como laboratório multiusuário de formação, pesquisa e desenvolvimento de energias renováveis e H2V e as-

sistência técnica com treinamento de mão de obra”, destacou.

Conforme informações do CIF, o Brasil estima que o financiamento irá mobilizar US\$ 9,1 bilhões de parceiros, incluindo US\$ 8 bilhões em investimentos privados, para seu plano implementado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento e pelo Grupo Banco Mundial. Essa projeção representa uma taxa de cofinanciamento de 1:130, ainda mais do que a média do CIF de 1:10 para investi-

mentos em energia limpa.

O plano é aumentar a produção de hidrogênio verde no polo do Complexo de Pecém, que tem uma capacidade instalada projetada de 6 gigawatts até 2034.

O programa busca promover a energia como um bem comum, por meio de uma rede elétrica modernizada. O objetivo é melhorar o acesso confiável à energia limpa para 3,1 milhões de pessoas, promovendo o desenvolvimento e a inclusão social e econômica, principalmente para povos indígenas remotos e comunidades locais.

## Hub

Com foco no desenvolvimento do Hub de Hidrogênio Verde, o estado do Ceará já tem 31 memorandos de entendimento assinados com empresas interessadas na produção. Destes, três já avançaram a pré-contratos selados e têm área reservada na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará: Fortescue, Casa dos Ventos e AES. A soma de investimento é estimada em US\$ 8 bilhões.

Além disso, o Complexo do Pecém deve investir R\$ 2,2 bilhões para dotar o terminal de infraestrutura capaz de abrigar os projetos.

# Cabedelo registra crescimento na movimentação de cargas em junho

Foram movimentadas 88.491 toneladas no período, representando um aumento de 4,88%

Divulgação/Porto de Cabedelo

CÁSSIO LYRA  
cassio@portalbenews.com.br

O Porto de Cabedelo, na Paraíba, segue tendo números expressivos em relação às suas operações. Segundo dados divulgados pela Autoridade Portuária, no mês de junho foram movimentadas 88.491 toneladas, representando um aumento de 4,88% em comparação com o mesmo período do ano passado.

De acordo com o Porto de Cabedelo, os destaques do mês foram as operações de gasolina, que alcançaram a marca de cerca de 158 mil toneladas, representando um aumento de



No acumulado total, o Porto de Cabedelo já movimentou 609.427 toneladas de granéis sólidos e líquidos

20,4% em relação ao primeiro semestre de 2022.

No seu acumulado total, o

Porto de Cabedelo já movimentou 609.427 toneladas de granéis sólidos e líquidos, o

que, segundo a Autoridade Portuária, evidencia o constante crescimento e a importância do

porto para a economia local.

Dentre as cargas operadas em junho, destacam-se o petcoke, malte, diesel, gasolina e trigo, sendo o petcoke responsável pela movimentação de mais de 42 mil toneladas.

“Esses resultados ressaltam veementemente o comprometimento do Porto de Cabedelo em impulsionar o desenvolvimento econômico e o avanço da Paraíba. Nesse sentido, o porto segue irrevogavelmente empenhado no progresso regional”, enfatizou Ricardo Barbosa, diretor-presidente do Porto de Cabedelo.

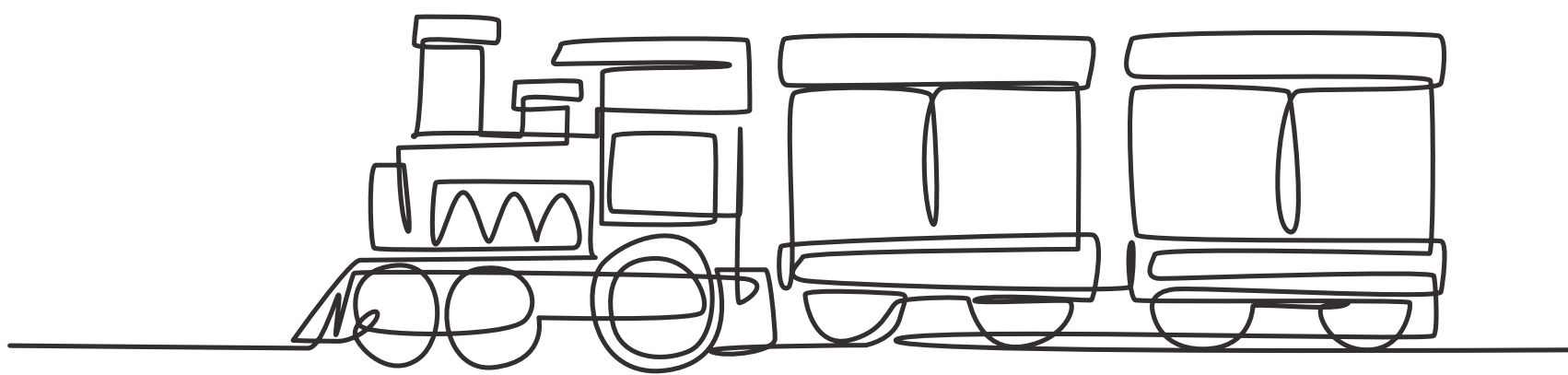
## OPINIÃO



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

## ► GESTÃO

## O trem na minha vida - e a Logística, o que tem?



Filho de pai ferroviário da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF), nascido nas mãos de parteira em uma pequena casa da “Vila Ferroviária”, com mais 3 irmãos, e tendo como quintal os trilhos da ferrovia por onde passavam os trens que encantaram a minha infância. Literalmente brincava de trenzinho. Pude ser testemunha da evolução do transporte ferroviário. No início (final dos anos 1950), as belas locomotivas a vapor tracionando vários tipos de vagões: “gôndola” para carga geral, “vagão fechado” para café, algodão e caixaria, correios e encomendas, “gaiolas” para gados.

Passados os anos, as locomotivas a vapor evoluíram até o auge da tração de “lenha e água”, com a última fabricada em 1927, pela Baldwin, que chegava a impressionantes 110 km/h. Era fascinante vê-la passar no “quintal de casa”, puxando trem de passageiros. Aliás, para informação, essa locomotiva foi largamente empregada para “puxar” o luxuoso trem de passageiros chamado “Noturno Cruzeiro do Sul”, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro, isso até o final da década de 1950. Nesse momento, ela e as demais “máquinas a vapor” foram substituídas pelas locomotivas a diesel-elétrica.

Ainda nessa etapa da minha pré-adolescência, outro fato que a maioria das pessoas desconhece: a CPEF introduziu o modelo de transporte híbrido rodoviário-ferroviário com o denominado “Autotrem”, tecnicamente o “Sistema TOFC – Trailer on Flat Car”, entre a cidade de Colômbia (SP) e São Paulo.

Enganam-se os que criticam, ao “estilo papagaio”, que a matriz de transporte no Brasil privilegia o modo rodoviário em detrimento do ferroviário por decisão do ex-presidente Juscelino Kubitschek, para incentivar a indústria automobilística. Antes de explicar, quero dizer que vivenciei muitas viagens no mais luxuoso trem de passageiros do Brasil, da série “R”, desde minha cidade natal, Pitangueiras (SP), até a Estação da Luz, em São Paulo, onde minha mãe nasceu e viveu sua família. Esse trem “R”, equivalente aos trens europeus, pode ser conhecido na internet.

E por que todo esse descritivo de “o trem na minha vida” desapareceu?

Vamos visitar o passado! A ideia de utilizar uma espécie de trilho de madeira para puxar carroça com cavalos foi adotada na Alemanha, nas áreas de extração de minério, no século XVI. Estava lançado o modelo! Dando um salto no tempo, já no século XVIII, os trilhos de madeira foram substituídos pelos de ferro, surgindo o termo Railway por volta de 1776, aliás o ano da independência dos Estados Unidos, em 4 de julho. Mais um “pequeno salto”: no ano de 1804, na Inglaterra, surgiu a primeira locomotiva movida a vapor! (lembra da inocente, porém complexa pergunta: quem nasceu primeiro, o ovo ou a galinha?). Pois bem, eu pergunto: quem veio primeiro, a ferrovia ou o trem? Foi a ferrovia que, por longos anos, tinha trilhos de ferro, mas com tração animal. Não era trem. O trem veio após a invenção da locomotiva que substituiu os cavalos (lembra que a unidade de potência de tração até hoje é HP – “Horse Power”. E o transporte ferroviário é a formação de: ferrovia + locomotiva + vagões. E a primeira ferrovia comercial de longa distância foi criada em 1830, ligando as cidades de Liverpool a Manchester, na Inglaterra. Esse ano é considerado como início do transporte ferroviário.

Importante observar que o nascimento dessa ferrovia foi o embrião do modelo ferroviário da Europa atual. Explico: A Europa, conhecida como “Velho Mundo”, é o berço da ciência, da cultura e das conquistas que levaram a geografia global a ser como está hoje, com o descobrimento do “Novo Mundo” - para não alongar o texto e fugir do foco, não incluo a região asiática. Portanto, a evolução e a expansão das ferrovias de maneira predominante foram focadas na integração de cada país ou reinado, depois evoluindo para integração europeia. Isso porque, na metade do Século XIX, França, Alemanha, Itália, Bélgica, Espanha, entre tantos outros países, já estavam com suas ferrovias, e no meu entendimento, alguns fatores definiram o modelo atual do sistema ferroviário europeu: padronização, integração das ferrovias, crescimento contínuo e homogêneo da tecnologia das locomotivas e da construção de ferrovias e, ainda, a definição clara do transporte ferroviário para cargas e passageiros, com baixa intervenção de governos nas empresas.

É de rotina (inadequada) se fazer comparação do modal ferroviário no Brasil com o da Europa e o dos Estados Unidos. ►



CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 8

Por que inadequado? Todas as regiões iniciaram suas instalações de ferrovia aproximadamente na mesma época. Diferentemente da Europa, os Estados Unidos (Novo Mundo) foram colonizados principalmente por irlandeses, que levaram cultura, ciência e a religião com princípios morais rígidos, ou seja, os que fizeram a América foram pessoas forjadas na educação familiar e escolar com padrões rígidos, resultando em uma elite concentrada na região noroeste do país, onde hoje são os estados de Nova York, Pensilvânia, Massachusetts etc., e crescendo ao longo da Costa Leste (Atlântico). O restante do país em direção a Oeste era habitado por indígenas: sioux, apaches, comanches, dakotas, cherokees etc. - quem não se lembra dos lendários caciques imortalizados nos filmes sobre o "Velho Oeste"? Touro Sentado, Cavalo Louco.

Esse cenário soa familiar pelos filmes contando a história da conquista do Oeste do país. Esse foi o vetor de crescimento das ferrovias nos Estados Unidos, país com grandes costas para dois oceanos. E na história americana, o grande "ator" foi o trem. Ele foi responsável não só pela expansão territorial, mas pelo modelo de colonização (não de exploração) dos irlandeses em direção ao Oeste até a costa do Oceano Pacífico, resultando em crescimento econômico crescente e constante. Tudo isso aliado a um modelo político de democracia bastante estável e a poucas intervenções nas empresas privadas de transporte ferroviário.

Entre os "trens da minha vida", estão as maiores ferrovias, como a Union Pacific Railroad (fundada em 1862 com 50 mil km, atuando em 23 estados). E estudei com mais detalhes a CSX, cuja sede fica em Jacksonville, devido à parceria nossa com a University of North Florida. Essa empresa foi fundada em 1986 com malha de 32 mil km e atua em 23 estados e algumas províncias do Canadá.

Além do que já mencionei, outro fator do desenvolvimento da malha ferroviária americana é que sempre o transporte ferroviário se desenvolveu com foco nas operações logísticas - visitei muitas empresas cujos centros de distribuição contam com ramal ferroviário. Isso faz a grande diferença e, por isso, cerca de 45% do que se transporta por lá é por ferrovia, não obstante a imensa malha rodoviária. Não existe discussão filosófica ou ideológica entre a ferrovia e a rodovia, os dois funcionam e são complementares. E pronto!

Não sei se o leitor teve experiência em viajar de trem nos EUA. Eu tive, pela Amtrak a partir da belíssima Central Station de New York, em trem de elevado conforto. É comum ir da Costa Oeste, da Califórnia, para a Costa Leste, New York, por ferrovia. Assim, também, elaborei modelos de operação logística - um que desenvolvi para abastecer a Zona Franca de Manaus saia por via aérea da Ásia para Los Angeles, daí para Miami de trem e de Miami para Manaus de modal aéreo.

O Brasil, nessa época da história dos trens, estava no regime imperial sob comando do Imperador D. Pedro II, de rara inteligência, poliglota, amante das artes e da ciência e que conheceu outros países e conviveu com os maiores inventores do Século XIX. Nesse ambiente, em 1852, "sob concessão" do Governo Imperial, foi construída a primeira ferrovia por "iniciativa privada", de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. O projeto ligaria a Baía da Guanabara e o Porto do Rio de Janeiro a Petrópolis. Só 14 km foram construídos. Mas contribuiu para a terceira inovação do transporte intermodal (marítimo-ferroviário).

Esses fatos históricos moldaram o que é hoje o modelo do

transporte ferroviário brasileiro. Ao contrário da Europa e dos Estados Unidos, já descritos, o Brasil as seguintes questões merecem registro:

Entre várias ferrovias, eu destaco as que serviram de matriz para o que vivemos atualmente:

- Estrada de Ferro D. Pedro II, (1.858), depois virou "Central do Brasil", logo após a Proclamação da República, e virou estatal;
- O mesmo Barão de Mauá construiu a primeira ferrovia no Estado de São Paulo, a Estrada de Ferro São Paulo Railway ou Santos a Jundiaí (1.867);
- E a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, construída com capital privado dos fazendeiros de açúcar e café.

Nesse ponto, quero registrar que essas ferrovias foram criadas exclusivamente para ligar o interior dos estados, especialmente Rio de Janeiro e São Paulo, com os portos. Não houve planejamento de integração nacional. Com a mesma visão "exportadora", vieram as demais ferrovias:

- Companhia Mogiana (1.875), ligando a região de Mogi Mirim, grande produtora de café, ao Porto de Santos;
- Companhia Sorocabana (1.875), com a mesma característica;
- Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1.905), atravessando os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul até Corumbá, na fronteira com Bolívia;
- Ferrovia Paranaguá - Curitiba (1.883);
- Dona Tereza Cristina em Santa Catarina (1.885).

A implantação desse modelo no final do século XIX trouxe alguns problemas para a futura expansão da ferroviária no Brasil, como:

- Lógica de modelo primário exportador (interior - porto); Grande variedade de bitolas com dificuldade de integração das ferrovias;
- Ferrovias localizadas no País de forma dispersa e isolada, sem foco de integração de mercado interno;
- As outorgas incluíram ferrovias no Rio Grande do Sul, ligando Porto Alegre a Novo Hamburgo, (1.871) e depois estendendo até São Leopoldo (1.874);
- Em 1.903 e com término em 1.912, a ferrovia Madeira Mamoré, na Amazônia, para escoamento da borracha;
- E no Nordeste, a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, e na Bahia, a ferrovia ligando Salvador ao São Francisco.

O Brasil Império terminou com a Proclamação da República em 15/11/1.889, através do golpe militar conduzido por Marechal Deodoro da Fonseca e que "expulsou" D. Pedro II, obrigado a deixar o Brasil em 17 de novembro de 1.889, com sua família em viagem a Portugal. O Brasil tinha 9.200 km de ferrovia.

Daí em diante, o modelo ferroviário passou por diversas transformações com elevada interferência do Governo Federal da República. Os registros históricos mostram que o presidente Washington Luís, da chamada República Velha, dizia que "governar é abrir estradas", o que para a época fazia sentido, considerando um país com população concentrada (+ de 90%) a 100 km da enorme costa brasileira e a necessidade de interiorizar a população. E esse não era o caminho possível, através das ferrovias, (ao contrário dos Estados Unidos, que teve o modelo focado na ligação entre o Leste para o Oeste).

Nesse intervalo da gestão de Getúlio Vargas, tanto no período do golpe (1930-1945), como no segundo período (1950-1954), houve incentivo para a indústria do aço, com a criação da Companhia Siderurgia Nacional - CSN (1.941) e a Companhia Vale do Rio Doce (1.942). E as ferrovias entram na "segunda ►

A IDEIA DE UTILIZAR UMA ESPÉCIE DE TRILHO DE MADEIRA PARA PUXAR CARROÇA COM CAVALOS FOI ADOTADA NA ALEMANHA, NAS ÁREAS DE EXTRAÇÃO DE MINÉRIO, NO SÉCULO XVI. ESTAVA LANÇADO O MODELO! DANDO UM SALTO NO TEMPO, JÁ NO SÉCULO XVIII, OS TRILHOS DE MADEIRA FORAM SUBSTITUÍDOS PELOS DE FERRO, SURGINDO O TERMO RAILWAY POR VOLTA DE 1776.

# OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 9

geração”, destacando a Estrada de Ferro Vitória a Minas, construída em 1.903 e que foi encampada pela então CVRD. Com alta tecnologia de operação e controle, hoje já experimenta tração de composição com 270 vagões com seis locomotivas. Minério de Ferro!!

Voltamos a Juscelino Kubitschek, a quem a maioria dos “analistas” culpa pela estagnação dos investimentos em ferrovias, privilegiando as rodovias. Já vimos que esse é mais um mito. De fato, ele foi o grande responsável por implantar a indústria automobilística no Brasil, mas a fabricação de caminhões sempre foi pequena e os veículos, de baixa capacidade (alguém se lembra do “Fenemê – FNM?”) Essa história é vivida pelo amigo Ladair Michelin, grande empresário do TRC, inventor da carreta de três eixos e do bitrem, junto com Raul Randon.

Mais um salto no tempo. Importante registrar outro fato que, na minha opinião, se juntou aos anteriores para estagnar o transporte ferroviário no Brasil. Nova intervenção do Governo ao final dos anos 50, com a criação da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, que unificou 42 ferrovias com estimados 25.000 km de trilhos. Ao mesmo tempo, o Governo de São Paulo, em 1.971, estatizou as ferrovias até então de alto nível e criou a Fepasa – Ferrovia Paulista S/A, unificando cinco ferrovias e utilizando a Companhia Paulista como “empresa-mãe”, incorporando as demais - todas privadas e fundadas entre 1.868, Cia Paulista, e 1.895, Araraquara. Estima-se um total de 5.300 km de trilhos, muito fortes no transporte de passageiros e carga em geral.

Eis que, nos anos 1.996 a 1.998, Fernando Henrique Cardoso, como presidente da República, entra para a história das “concessões ferroviárias”. Com base em alguns livros sobre ferrovias, trens e empresas ferroviárias da minha biblioteca, posso concluir que: o modelo original de iniciativa privada, com investimentos focados em interesse regionais por produto para exportação, passou por vários governos de vários sistemas políticos, que geraram a estatização das ferrovias, até que voltassem às mãos da iniciativa privada.

Verifico que, para o lançamento dos editais, os técnicos do Governo Federal montaram um verdadeiro “quebra-cabeça” para unificar as ferrovias em blocos para leilão (bibliotecas e internet possuem inúmeras informações a quem interessar possa). Antes disso, vale ressaltar o exemplo de inépcia do poder público no papel de administrador de empresa: Companhia Paulista Estrada de Ferro (privada) Fepasa (estatal) Ferroban (privatizada por banqueiros) Brasil Ferrovia ALL RUMO!! Mudança de capital e mudanças das estratégias.

No cenário atual temos:

- As concessionárias (Rumo, MRS e VLI) investiram o que foi programado em tecnologia, equipamentos e ferrovias. E estão em alto nível de qualidade e operação;

- Vale aqui o registro pessoal sobre a Brado, hoje pertencente à Rumo e, para mim, o que de mais novo vi no setor. Existia a rede de supermercados Mercadorama no Paraná, da família Demeterco que, em 1.998, vendeu para o Wal-Mart. Um dos filhos, o José Luís, que tinha relacionamento com a logística através de nosso conhecimento, criou um operador logístico e, com sua capacidade visionária, criou a Brado como empresa familiar. No início, era para usar contêineres vazios para transportar produtos agrícolas do RS para SP por ferrovias, através de contrato com a ALL, que acabou virando sócia. Depois, veio a Rumo - e hoje, a Brado é o braço de transporte ferroviário da Rumo para contêineres, usando a própria malha;

- Por força dos contratos de concessão, o que vejo em minhas análises é que o passageiro e a carga em geral não são parte das estratégias dessas empresas. Já fizemos estudos para um trem de passageiros ligando Taubaté (SP) até a integração com o trem metropolitano, o Metrô, projeto que não foi aprovado

pelo conselho de administração, logo no início da MRS.

- Como já escrevi sobre a “intromissão do governo” na gestão das empresas, cabe aqui registrar a frustrada iniciativa do projeto do trem-bala entre São Paulo e Rio de Janeiro. Esse tipo de trem é focado em passageiros e conheci dois dos primeiros: o TGV entre Paris e Lyon, de 1.988, e o japonês Shinkansen, entre Tokyo e Tsukuba, de 1.985 (essa empresa foi criada em 1.960).

Minhas conclusões:

1. O transporte ferroviário no Brasil se mantém vocacionado para carga a granel, com foco direcionado aos portos, ou seja, o que caracterizou o modelo desde as primeiras ferrovias no século XIX;

2. Essa vocação se materializa com as novas ferrovias em fase de construção, como Fiol, a Fico, a Transnordestina (que, aliás, não vai mais ligar o Porto de Suape, contrariando o projeto original), a Norte-Sul (essa apresenta potencial para passageiro e carga geral, se assim quiserem as concessionárias Rumo e VLI) e o Ferrogrão (lamentavelmente e de forma desconexa, travada por quase 2 anos nas mãos de um ministro do STF e recentemente liberada “para estudos”);

3. No caso da antecipação dos contratos de concessão, entendo como essencial a retomada de serviços intercity de passageiros da Malha Paulista (Rumo), da Malha Sudeste (MRS), da Malha Sul (RUMO) e da Malha Centro-Leste (FCA-VLI);

4. Persiste dúvida sobre o plano do Governo Federal atual sobre o modelo de autorização para construção de ferrovias. Após a sanção do novo marco legal, (dez/21), atualmente existem 41 contratos de adesão e uma extensão de cerca de 12.000 km, além de investimentos na casa de R\$217 bi, conforme informações atuais da ANTT;

5. Dados os diferentes modelos de implantação e desenvolvimento das ferrovias desde o século XIX, considero incorretas as comparações que regularmente ouço em palestras e leio em publicações, analisando a volumetria e as dimensões do transporte ferroviário nos países da Europa, nos Estados Unidos e no Brasil. Já mostrei opinião sobre diferentes estratégias de intervenção do Governo ao longo do tempo. Tempo que não volta. Tempo que não para!

6. Sobre a tão falada “matriz de transporte” no Brasil, em que há 40 anos ouço que o TRC equivale a 60% do transporte, meu entendimento indica que o tema precisa ser revisto com foco em dois vetores: a) Elo da Cadeia de Abastecimento (no primeiro notadamente ferroviário e, no último, exclusivamente rodoviário ou multimodal com cabotagem e hidroviário) e b) Classe de produtos (os de transporte “ponto a ponto” e os que exigem capilarização). Em termos de tonelagem, devem ficar 40% ferroviário e 60% rodoviário/cabotagem/hidroviário (deixo de fora da análise o dutoviário e o aéreo). Em termos de valor, devem ficar 80% rodoviário/cabotagem/hidroviário e 20% ferroviário (esses números são opinativos sem fundamentação técnica).

Assim que vi e vejo o “trem da minha vida” e o que tem o trem na Logística!!

O trem sempre habitou o imaginário de todos nós e, especialmente, dos que são ligados à música e à poesia. Por isso encerro com um trecho de uma poesia de Cora Coralina:

“Resfolego de vapor.  
Locomotiva crepitando, fagulhando,  
Apitando, sinalando, esguichando, refervendo.  
Chiados, rangidos, golfadas, atritos, apitos.  
Bandeira vermelha se agita.  
Bandeira verde da partida.  
E o resfolegar do trem que vem, do trem que vai...”