



portalbenews.com.br

TRANSPORTES Renan Filho apresenta projetos que serão leiloados neste ano a empresários espanhóis ▶ **p3**

OPINIÃO Urubatan Silva Tupinambá Filho fala sobre as perspectivas para o transporte ferroviário regional de passageiros ▶ **p9**



Terminais do Porto de Aratu vão receber aporte de R\$ 800 milhões

Segundo a CS Portos, o aporte vai aumentar a produtividade de carga e descarga no ATU12 e no ATU18 ▶ **p8**

Vinicius Loures/Câmara dos Deputados



Câmara instala comissão de juristas para revisar legislação do setor portuário ▶ **p4**

PERSE Frente Parlamentar se mobiliza para evitar o fim do benefício para eventos e turismo ▶ **p5**

ANTAQ Agência reguladora anuncia ajustes técnicos no projeto da Hidrovia Brasil-Uruguai ▶ **p6**

PARANAGUÁ Complexo fecha primeira temporada de cruzeiros com mais de 39 mil passageiros ▶ **p7**

EDITORIAL

Uma oportunidade valiosa

A instalação de uma comissão de juristas pela Câmara dos Deputados, para revisar a legislação que regula a exploração dos portos e instalações portuárias pela União, é uma medida oportuna e necessária. Com uma Lei dos Portos que completou 10 anos, é imprescindível reavaliar se as diretrizes estabelecidas em 2013 ainda são adequadas para os desafios atuais e futuros enfrentados pela economia nacional no setor portuário.

A composição da comissão, liderada por juristas de renome como o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Douglas Alencar Rodrigues e o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira, inspira confiança na capacidade de análise e proposição de soluções eficazes. Dividida em subcomissões para abordar diferentes aspectos da atividade portuária, a comissão promete um processo transparente e inclusivo, com a participação de representantes do setor e visitas a portos de referência. E assim deve ser.

A revisão da legislação portuária é fundamental para promover um ambiente mais propício a investimentos e para impulsionar o desenvolvimento econômico do País. A infraestrutura portuária desempenha um papel crucial na logística nacional, sendo essencial garantir que a legislação esteja alinhada com as demandas do mercado e com as melhores práticas internacionais.

Além disso, a simplificação regulatória e a modernização das normas podem contribuir significativamente para a redução da burocracia e para o aumento da eficiência operacional no setor portuário. Ao revisar a legislação de 2013, será possível identificar lacunas, inconsistências e oportunidades de aprimoramento, mantendo o que funciona bem e atualizando o que precisa ser melhorado.

Portanto, a iniciativa da Câmara dos Deputados de revisar a legislação portuária representa uma oportunidade valiosa para fortalecer a competitividade do País, atrair investimentos e promover um ambiente de negócios mais favorável. E, assim, é fundamental que os resultados desse processo se traduzam em medidas concretas que impulsionem o crescimento e a modernização do setor portuário brasileiro.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

8 Empresa vai investir R\$ 800 milhões em terminais do Porto de Aratu

HUB

3 Silvio Costa Filho inicia consulta pública sobre Túnel Santos-Guarujá hoje

NACIONAL

3 Renan cita modelagem, segurança jurídica e sustentabilidade para atrair espanhóis

4 Câmara instala comissão de juristas para revisar legislação do setor portuário

Senado convida Prates para explicar retenção de dividendos da Petrobras

5 Frente Parlamentar se mobiliza para evitar o fim do Perse

6 Antaq anuncia ajustes técnicos no projeto da Hidrovia Brasil-Uruguaí

REGIÃO SUL

7 Paranaguá fecha primeira temporada de cruzeiros com mais de 39 mil passageiros

OPINIÃO

9 "Transporte Ferroviário Regional de Passageiros, o tempo é agora?", por Urubatan Silva Tupinambá Filho



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente

Fabício Julião

Diretor-superintendente

Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira

Jacyara Lima

Diretor-geral

Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial

Roberta Riccioppo

Editor-executivo - Jornal BE News

Alexandre Fernandes

Editora-executiva - Portal BE News

Vanessa Pimentel

Editor-executivo - TV BE News

Gustavo Zanaroli

Editora de Arte - Jornal BE News

Mônica Mathias

Equipe de reportagem

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

Colunistas

Cândice La Terza e Ivani Cardoso

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@redebenews.com.br

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

(11) 91615.1200



**LEOPOLDO FIGUEIREDO
E COLABORADORES**
leopoldo.figueiredo@redenews.com.br

Túnel Santos-Guarujá 1

O processo de consulta pública para a construção do túnel Santos-Guarujá será iniciado hoje, dia 13, em solenidade no auditório do Ministério de Portos e Aeroportos, em Brasília. O evento, agendado para a partir das 15 horas, reunirá os ministros Sílvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) e Rui Costa (Casa Civil), o governador de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas, os prefeitos Rogério Santos (Santos) e Valter Sumam (Guarujá), e o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, além de deputados da região.

Túnel Santos-Guarujá 2

Principal obra do setor portuário do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o túnel será uma ligação entre as duas margens do canal de navegação do Porto, nas cidades de Santos e Guarujá. Ele será implantado sob a via marítima, tendo 860 metros de extensão e visando atender carros de passeio, caminhões e motos. Ainda contará com uma linha do sistema de Veículo Leves sobre Trilhos (VLT) local.

Túnel Santos-Guarujá 3

A cerimônia iniciando a consulta pública do túnel será transmitida pela TV BE News em seu canal do Youtube (@tv_benews), em seu site (www.tvbenews.com.br) e no site do Portal BE News (www.portalbenews.com.br).

Pedágio 1

O início da cobrança de pedágio nos lotes 1 e 2 das rodovias integradas do Paraná foi autorizado nessa terça-feira, dia 12, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. O aval integra as deliberações n. 66 e 67 do órgão, publicados na edição de ontem do Diário Oficial da União (DOU). A permissão foi emitida após fiscalização dos trechos rodoviários por técnicos da agência, que verificaram o funcionamento dos serviços necessários para o início das operações pedagiadas.

Pedágio 2

As cobranças, que serão realizadas pelas concessionárias Via Araucária (Lote 1) e EPR Litoral Pioneiro (Lote 2), podem começar nos próximos dez dias.

Petrobras

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), Geraldo Alckmin, saiu em defesa do presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, nesta terça-feira, 12. Segundo Alckmin, Prates deve continuar no comando da estatal. "A presidência da Petrobras é um cargo de confiança do presidente da República. Na minha opinião, deve continuar, é uma pessoa da área e tem todas as condições de fazer", afirmou.

Renan cita modelagem, segurança jurídica e sustentabilidade para atrair espanhóis

Em Madri, ministro dos Transportes apresentou a empresários os projetos rodoviários que serão leiloados neste ano

Divulgação/MT



Renan Filho enfatizou que o Brasil se apresenta como uma economia forte e com potencial de crescimento, tornando o investimento em infraestrutura uma necessidade fundamental

Da Redação
redacao.jornal@redenews.com.br

O ministro dos Transportes, Renan Filho, fez na terça-feira, dia 12, na Espanha, uma apresentação para investidores estrangeiros dos projetos rodoviários a serem leiloados neste ano. Ele, que lidera uma comitiva em Madri, apontou três atrativos do mercado brasileiro para os líderes globais do setor: modelagem moderna, contratos com segurança jurídica e com boas condições para os investidores, e preocupação socioambiental.

Renan Filho enfatizou que o Brasil se apresenta como uma economia forte e com grande potencial de crescimento, tornando o investimento em infraestrutura uma necessidade fundamental. "Somos muitos representativos no que diz respeito à preservação da biodi-

versidade do planeta. Damos excelentes exemplos na geração de energia limpa, na transição energética e seremos vanguarda no hidrogênio verde".

A importância de intensificar a proximidade entre os países também foi ressaltada na apresentação para uma plateia composta por cerca de 100 executivos de construtoras, operadoras e concessionárias de infraestrutura, além de representantes do mercado financeiro espanhol. "Para além das relações históricas, há hoje uma sinergia ainda maior entre os governos, o que facilita muito o diálogo. A Espanha tem investimentos no Brasil muito longevos, empresas que estão no país há mais de 70, 50 anos, em áreas diversas, incluindo infraestrutura de transportes. Isso é muito relevante para nós", disse Renan.

Para o ano de 2024, estão previstos 13 leilões rodoviários, representando um investimento de R\$ 122 bilhões em recursos privados para melhorias na malha viária federal. Até 2026, a expectativa de investimentos é de R\$ 280 bilhões, entre recursos públicos e privados, por

meio do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Entre as concessões deste ano, destaca-se a BR-040/MG, que liga Belo Horizonte a Juiz de Fora, em Minas Gerais, com leilão agendado para 11 de abril na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), com previsão de R\$5 bilhões em investimentos ao longo dos 30 anos de duração do contrato. Além disso, merece destaque a estruturação inédita da BR-364/RO, importante corredor logístico para o fluxo de exportação do Arco Norte, com mais de R\$ 4 bilhões em obras previstas; o sistema rodoviário formado pelos trechos das BRs-060/452/GO, conhecido como Rota Verde, em Goiás, com R\$ 4 bilhões em investimentos; e os lotes 3 e 6 das rodovias integradas do Paraná, totalizando cerca de R\$30 bilhões em investimentos e serviços operacionais.

Após as negociações com os investidores, a delegação brasileira participou de um encontro com cerca de 40 empresários de diversos setores, promovido pela Embaixada do

Brasil na Espanha e pela Fundación Consejo – España e Brasil, na Casa da América. O foco das conversas, segundo o Ministério dos Transportes, foram as empresas que desejam ingressar no setor e os grupos que já têm interesse em investir no Brasil.

Agenda

A delegação brasileira permanecerá na Espanha até sexta-feira, 15 de março, com uma extensa programação que inclui uma série de reuniões bilaterais com empresas de destaque no setor. Entre os interlocutores estão grandes empresas do mercado de infraestrutura espanhol, como os grupos Acciona, Roadis e Abertis.

Também fazem parte da comitiva brasileira a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse; o diretor presidente da Infra SA, Jorge Bastos; representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); e da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias

NACIONAL

Câmara instala comissão de juristas para revisar legislação do setor portuário

Colegiado terá duração de 180 dias. Ao final, o grupo vai sugerir um projeto de lei para os deputados com a revisão das leis do setor

Vinicius Loures/Câmara dos Deputados

MARÍLIA SENA
marilia.sena@redeneews.com.br

A Câmara dos Deputados instalou na terça-feira, dia 12, uma comissão de juristas para revisar o arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias. O colegiado terá 180 dias para elaborar uma proposta de revisão das leis do setor portuário. A comissão será presidida pelo ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Douglas Alencar Rodrigues e o relator é o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira.

Douglas Alencar lembrou que a Lei dos Portos completou 10 anos em 2023 e necessita de revisão. “É preciso repensar se as opções de 2013 ainda permanecem adequadas para os grandes desafios que se colocam para a economia nacional, em temas como a verticalização e a forma de atuação das autoridades portuárias”, disse.

A comissão de juristas tem 15 integrantes. De acordo com o ministro Douglas, o colegiado vai se reunir uma vez por mês em audiência pública para ouvir os interessados no setor e visitar portos referenciais. “Eu gostaria de reafirmar aquilo que já disse a todos que nos procura-



A comissão de juristas será presidida pelo ministro do TST Douglas Alencar Rodrigues e o relator será o desembargador do TRT Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira

ram. Os trabalhos da comissão se desenvolvem de forma absolutamente transparente e tranquila, sem nenhum pré-conceito, sem nenhuma pré-compreensão, colocando luzes sobre esses grandes gargalos que impedem a maior eficiência do setor portuário nacional”, explicou o presidente do colegiado.

O grupo é dividido em três subcomissões para o compartilhamento dos trabalhos. “A primeira delas deve tratar dos temas gerais da atividade portuária, coordenada pelo minis-

tro Benjamin Zymler, relatada pelo outro desembargador doutor James Winter. A segunda comissão de simplificação regulatória patrimonial e ambiental envolvendo os temas gerais da atividade portuária, coordenada pelo doutor Eduardo Nery e relatada pela doutora Ingrid Zanella, os membros são os doutores Godofredo, Mendes, Vianna e Juliana Domingues. E a terceira comissão, relações de trabalho e qualificação da mão de obra no sistema portuário, coordenada pelo ministro Ale-

xandre Luiz Ramos, que terá como relatora a doutora Jaqueline Ventpac”, explicou o ministro Douglas.

O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Alexandre Luiz Ramos destacou que a revisão da legislatura dos portos é essencial para o desenvolvimento econômico.

“É preciso que tenhamos infraestrutura, e quando falamos em infraestrutura não falamos só de infraestrutura material, que são os portos, estradas, ferrovias, mas falamos também

de uma infraestrutura imaterial, entre as quais está a legislação de regência. E tanto será melhor, quanto mais adequada for e mais atualizada com o momento histórico. E este é o desafio de visitar a legislatura de 2013, isso não quer dizer que toda a legislação será renovada, ou haverá uma proposta de renovação, mas vamos visitar todos os temas importantes, mantendo aqueles que estão dando certo e aprimorando aqueles que necessitam de atualização”, completou.

Senado convida Prates para explicar retenção de dividendos da Petrobras

Ministro da Casa Civil chamou de “polêmica” os questionamentos sobre a estatal e disse que a Petrobras está cumprindo a lei

MARÍLIA SENA
marilia.sena@redeneews.com.br

data para a audiência ainda não foi marcada. O convite foi proposto pelo senador Sérgio Moro (União Brasil-PR).

Na última quinta-feira, dia 7, a Petrobras informou que não pagaria dividendos extras. O Conselho de Distribuição da empresa propôs um pagamento de R\$ 14,2 bilhões, sem pagamentos complementares aos acionistas. O valor de R\$ 43,9 bilhões pode ser destinado para uma reserva estatutária.

O anúncio repercutiu nega-

tivamente no mercado e em Brasília. Na segunda-feira, dia 11, o presidente Lula se reuniu com o presidente Jean Paul Prates. Após a reunião, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que a distribuição de dividendos é feita de forma “dinâmica” e que os acionistas da Petrobras têm consciência que o Governo é o controlador da estatal.

Em conversa com jornalistas, após a cerimônia de anúncio da criação de 100 institutos fe-

derais no país, no Palácio do Planalto, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, que também esteve presente na reunião desta segunda-feira, afirmou que a decisão de dividendos da Petrobras cabe à empresa e que “as leis estão sendo cumpridas”.

“A Petrobras teve o segundo maior lucro da história. Pagou o segundo maior dividendo da história. Então é para todo mundo estar comemorando. (...) O mercado sempre fala de previsibilidade, segurança jurí-

dica, obediência e cumprimento das regras pré-estabelecidas. Tudo isso foi feito”, disse o ministro.

“Movimento especulativo”

Desde sexta-feira, a companhia já perdeu R\$ 63,7 bilhões em valor de mercado. O ministro, porém, apontou que houve “um movimento especulativo” para derrubar ações da Petrobras e afirmou não entender a “polêmica” envolvendo a petroleira.

A Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE) aprovou um convite para que o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, possa esclarecer uma possível intervenção do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT) na estatal. A

Frente Parlamentar se mobiliza para evitar o fim do Perse

Programa que o Governo cogita encerrar garantia isenção tributária aos setores de eventos e turismo

Yousefe Sipp/BE News



Membros da Frente Parlamentar do Empreendedorismo se reuniram na terça-feira com o deputado federal Felipe Carreras (PSB-PE), autor do projeto que criou o Perse

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenews.com.br

A Frente Parlamentar do Empreendedorismo (FPE) se reuniu na terça-feira, dia 12, com o deputado federal Felipe Carreras (PSB-PE), autor do projeto que criou o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse). O objetivo foi mobilizar esforços para evitar o fim do benefício.

Em dezembro do ano passado, o Governo Federal apresentou a Medida Provisória nº 1202/23, que cancelou o Perse. Criado em 2021 para compensar os efeitos decorrentes das medidas de isolamento ou de quarentena durante a pandemia de Covid-19, o programa garantia por 60 meses uma isenção tributária aos setores de eventos e turismo.

A medida deveria beneficiar o setor por cinco anos. Entretanto, o Ministério da Fazenda propôs acabar com o programa sob pretexto de que as renúncias fiscais não se justificam. Segundo o órgão, em 2023 o programa teria gerado um déficit na economia de R\$ 17 bilhões, quando a estimativa inicial era uma renúncia de cerca de R\$ 4 bilhões.

O presidente da FPE, deputado Joaquim Passarinho (PL-PA), confirmou que se encontrou esta semana com o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL). Segundo o parlamentar, foi acordado

com o líder que o Perse vai deixar de ser tramitado como Medida Provisória e será analisado como Projeto de Lei.

O autor da proposta do Perse, Felipe Carreras, ressaltou durante a reunião que o setor foi o mais afetado pela pandemia da Covid-19, sendo o primeiro a parar e o último a retornar. Carreras enfatizou que o programa não se resume apenas a incentivos fiscais, mas inclui renegociação de dívidas, créditos e medidas para impulsionar a economia e o desenvolvimento.

O parlamentar questionou a perseguição ao programa e pediu ajuda no debate e cooperação de outros parlamentares com o governo para reformulá-

CRIADO EM 2021 PARA COMPENSAR OS EFEITOS DECORRENTES DAS MEDIDAS DE ISOLAMENTO OU DE QUARENTENA DURANTE A PANDEMIA DE COVID-19, O PROGRAMA GARANTIA POR 60 MESES UMA ISENÇÃO TRIBUTÁRIA AOS SETORES DE EVENTOS E TURISMO

lo. Segundo Carreras, o Ministério da Fazenda tem ignorado diversas tentativas de diálogo sobre o Perse, o que gera uma insegurança jurídica aos empresários e entidades do setor, que já estão tendo dificuldades de renegociar seus contratos com instituições financeiras.

“O Governo precisa dialogar. Desde o dia 30 de dezembro até hoje, o Ministério da Fazenda não aceitou receber ninguém para falar sobre o Perse. Se nós estivermos errados, não tem problema, a gente reconhece. A gente não quer favor, a gente quer que seja cumprido o que foi acordado”, afirmou.

O deputado Florentino Neto (PT-PI) expressou a importância de manter a estabili-

dade e continuidade do projeto. “Se nós temos um programa que as pessoas usam e se baseiam, não podemos, no meio do caminho, extinguir e mudar as regras. Que nós encontremos os números exatos e consigamos, com base na união e responsabilidade que nos é dada, encontrar uma saída do Perse para o setor”, disse.

Durante a reunião, Luiz Gastão (PSD-CE) enfatizou que as atividades ligadas ao Perse também proporcionam uma arrecadação complementar, estimulando a geração de empregos no setor do entretenimento. “Nossa posição sempre vai ser de que o Perse, além de tudo, é um fomento. Nós estamos muito habituados a ter incentivo para indústria, a ter incentivo para a agricultura, mas incentivo para comércio e serviços, se eu me recordo, é o primeiro”, destacou.

A revogação do programa continuará gerando embates entre empresários e parlamentares ligados ao setor de eventos e ao Governo. A FPE confirmou a realização de um jantar na próxima terça-feira (19) com o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), para continuar debatendo a melhor forma de tramitação do programa.

Os deputados também divulgaram um manifesto em defesa do programa elaborado por cinco frentes parlamentares, entre elas a Fentur (Frente Parlamentar Mista em Defesa do Turismo), a Frente Parlamentar Mista em Defesa da Produção Cultural e Entretenimento, a FCS (Frente Parlamentar em Defesa do Comércio e Serviços) e a FPE (Frente Parlamentar Mista do Empreendedorismo). O documento reúne a assinatura de 305 parlamentares.

NACIONAL

Antaq anuncia ajustes técnicos no projeto da Hidrovia Brasil-Uruguai

Diretoria da agência aprovou atualizações referentes ao EVTEA da concessão do canal

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou atualizações no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) referentes ao projeto de concessão da Hidrovia Lagoa-Mirim, que vai conectar o Brasil ao Uruguai. As mudanças ocorreram na reunião de diretoria da agência reguladora, realizada na última semana, com o objetivo de aperfeiçoar o projeto.

Após esses ajustes, considerados necessários pela agência, o próximo passo é a abertura do processo de consulta pública para obter contribuições, subsídios, sugestões e apri-



Divulgação

A navegação pelo canal fluvial da hidrovia Brasil-Uruguai permitirá o escoamento de cargas pelo Porto de Pelotas, liberando cargas por rotas no Oceano Atlântico

- Verificar a viabilidade de transferência da infraestrutura da ALM para os ativos sob gestão do concessionário.

com a área a ser dragada pelo Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes);

- Verificar a viabilidade de revitalizar a barragem e eclusa de São Gonçalo (RS) com recursos do Orçamento Geral da União, por meio de patrocínio ao concessionário, junto ao Ministério de Portos e Aeroportos;

- Revisitar o Opex de modo a evitar dupla contagem dos custos de mão-de-obra;

- Revisitar o custo R\$/ton do serviço de transporte na hidrovia após os devidos aperfeiçoamentos supracitados com vistas a elevar a atratividade do modal hidroviário frente o rodoviário;

Projeto

A hidrovia Brasil-Uruguai é um dos cinco projetos previstos que vão à leilão por meio de Parcerias Público-Privadas (PPPs) nos próximos três anos.

O projeto entre Brasil e Uruguai é constituído por trechos de sete rios e tem extensão total de 1.860 quilômetros. A navegação pelo canal fluvial permitirá o escoamento de cargas pelo Porto de Pelotas (RS), liberando cargas por rotas no Oceano Atlântico.

O edital do projeto está previsto para o começo de 2025, enquanto que o leilão deverá ocorrer em meados de junho do mesmo ano.

rimento dos documentos técnicos e jurídicos para exploração da infraestrutura aquaviária da futura hidrovia.

O diretor relator da matéria, Alber Vasconcelos, destacou que esse procedimento é imprescindível "para que os trâmites legais e técnicos sejam devidamente atendidos, e assim a União obtenha sucesso na concessão dessa infraestrutura aquaviária".

A hidrovia Lagoa Mirim

atualmente não é uma hidrovia navegável, no entanto, foi considerada como uma hidrovia potencialmente navegável pelo Plano Geral de Outorgas (PGO), aprovado no ano passado.

Pontos de aperfeiçoamento da Antaq:

- Estabelecer cronograma de construção do terminal portuário Uruguai;

- Definir em coordenadas geográficas a área a ser concedida, de modo a compatibilizar esta

Impulsionamos a inovação em infraestrutura, logística, portos e comércio exterior.



Mentorias



Eventos



Pré-aceleração



Trilha formativa



Web série



Desafio de inovação



Missões



P&D



www.hubbrasilexport.com.br



HUB
BRASIL EXPORT

REGIÃO SUL

Paranaguá fecha 1ª temporada de cruzeiros com mais de 39 mil passageiros

Estimativa da Prefeitura de Paranaguá é de que foram injetados mais de R\$ 25 milhões na economia

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebnews.com.br

Na última sexta-feira, 8 de março, o Porto de Paranaguá recebeu o último navio da primeira temporada de cruzeiros do Paraná. De acordo com dados do Governo do Estado e da Autoridade Portuária, ao todo foram recebidas 15 escalas do MSC Lirica e uma escala do MSC Musica, desde o ano passado. Ao todo, mais de 39 mil passageiros passaram pelo litoral paranaense desde o início da temporada.

No último final de semana com escala de navio de cruzeiro, mais de 2 mil pessoas passaram pelo Porto de Paranaguá.

“A primeira temporada de cruzeiros foi um grande sucesso e temos muito orgulho de fazer parte deste momento his-

tórico. Tudo isso foi conquistado unindo os esforços do Governo do Paraná, da Portos do Paraná e da prefeitura de Paranaguá”, disse o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Desde o ano passado, o Complexo de Paranaguá recebeu ao todo 16 escalas de navios da armadora MSC. As atracções, que ocorreram semanalmente, movimentaram a economia de todo o litoral do estado, com a injeção de mais de R\$25 milhões, segundo estimativa da Prefeitura de Paranaguá.

“A vinda dos navios de cruzeiro movimentou a economia no litoral e trouxe mais renda e oportunidades de emprego para a população. O sucesso do turismo caíçara paranaense interessou as empresas de cruzeiro e agora Paranaguá segue nas escalas dos navios de passageiros”,



Conrado Age/AEN

A MSC já confirmou que o Porto de Paranaguá fará parte da temporada de cruzeiros 2024/2025 e já conta com pacotes disponíveis na internet para interessados

dia 27 de março de 2026.

Navios da temporada

O MSC Lirica é o navio principal da temporada, com capacidade para 2.648 passageiros, 721 tripulantes e 988 cabines. A embarcação pesa 65 mil toneladas, com 274,9 metros de comprimento, 28,8 metros de largura e 54 metros de altura.

Além do MSC Lirica, o Navio Musica também atracou nesta temporada. Ele é responsável pelo recorde de turistas na cidade, registrado no dia 23 de dezembro, quando 2.166 passageiros e 241 tripulantes desceram para aproveitar os atrativos turísticos locais.

afirmou o diretor Empresarial da Portos do Paraná, André Pioli.

Futuro

A MSC já confirmou que a cidade fará parte da temporada de cruzeiros 2024/2025 e já conta com pacotes disponíveis na internet para interessados. A empresa de cruzeiros também reservou as datas para o Porto de Paranaguá na escala da tempo-

rada 2025/2026.

As viagens de 2025/2026 estão reservadas com o navio MSC Armonia, com cerca de 275 metros de comprimento, 29 de largura e 54 metros de altura. A capacidade máxima é para até 2.520 passageiros e 780 tripulantes.

As viagens foram reservadas para serem iniciadas no dia 05 de dezembro de 2025 e seguirão, toda sexta-feira, até o

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

25 e 26 de março
Balneário
Camboriú/SC

Temas em debate

- Acessos terrestres a portos e aeroportos
- Concessões dos canais de navegação dos portos da região
- Investimentos e protagonismo dos terminais portuários
- Impactos e reflexos das atividades portuária e industrial na cadeia de negócios



Transmissão ao vivo pela Rede BE News



Local: Mercure Camboriú
Av. Atlântica, 2010 - Centro



Saiba mais em
www.forumbrasilexport.com.br

REGIÃO NORDESTE

Empresa vai investir R\$ 800 milhões em terminais do Porto de Aratu

De acordo com a CS Portos, o aporte vai aumentar a produtividade de carga e descarga no ATU12 e no ATU18

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenebnews.com.br



Divulgação

O Porto de Aratu-Candeias, onde ficam os terminais que receberão o investimento da CS Portos, é responsável por 60% de toda a carga movimentada em modal marítimo na Bahia

A CS Portos, controlada pela CS Infra, do Grupo Simpar, vai investir R\$ 800 milhões nos próximos três anos nos terminais ATU12 e ATU18, no Porto de Aratu, em Candeias, no Estado da Bahia. Segundo a empresa, o ATU12 vai operar plenamente até novembro deste ano e o terminal ATU18 tem previsão de operação plena até abril de 2025.

O porto é responsável por 60% de toda a carga movimentada em modal marítimo na Bahia, servindo de escoamento para a produção e entrada de produtos para o Polo Industrial de Camaçari, o Centro Industrial de Aratu (CIA) e o Complexo

Automotivo da BYD, Camaçari - o antigo complexo era utilizado pela Ford, que encerrou as atividades no Brasil, e agora vai dar espaço à BYD para produzir carros elétricos.

A estimativa da chinesa é que os carros comecem a ser produzidos no segundo semestre deste ano. O investimento é de R\$ 3 bilhões com capacidade de produção de até 50 mil veículos por ano.

De acordo com a CS Por-

tos, o investimento nos terminais vai aumentar a produtividade de carga e descarga, saindo das atuais 300 toneladas/hora para 2.000 t/h. Em relação a capacidade de movimentação, estima-se uma ampliação de 2 milhões para 12,5 milhões de toneladas por ano.

Segundo a empresa, as mudanças irão alavancar as possibilidades para as operações logística de granéis minerais em ATU12 e vão impulsionar o

gócio nacional e desenvolvendo a região de forma sustentável e cada vez mais rentável", diz.

Segundo ele, os terminais passam por mais modernizações, que vão permitir o acesso de navios de até 120.000 DWT e áreas de estocagem de 520 mil toneladas no terminal ATU12 entre armazéns e pátio e 90 mil toneladas no terminal ATU18. Todas essas mudanças vão possibilitar uma movimentação de 20 mil a 30 mil toneladas por dia.

Além disso, as ações seguem os padrões de sustentabilidade para minimizar o impacto ambiental na região, diz o diretor presidente. "Há sistema de tratamento de efluentes para os diversos tipos de produtos, bem como um projeto de geração solar de até 20% da energia a ser consumida nos terminais", diz.

escoamento da produção do agronegócio, transformando ATU18 numa nova porta de saída para as exportações de soja e milho.

De acordo com o diretor presidente da CS Porto Aratu, Marcos Tourinho, os investimentos vão representar mais oportunidades de negócios para as empresas que operam no porto.

"Com impacto significativo na economia do Estado, além da criação de novos postos de trabalho para comunidade. Nosso principal objetivo é expandir as potencialidades dos terminais ATU12 e ATU18, elevando o mercado portuário brasileiro, apoiando o agrone-

BE NEWS 19h

VOCÊ É NOSSO CONVIDADO!

Fique por dentro de tudo que move o mercado.

APRESENTAÇÃO

NÚRIA BIANCO

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

ACESSE E INSCREVA-SE



TV BE News no Youtube
@tv_benews



www.tvbenews.com.br

REDE
BE NEWS
JORNAL • PORTAL • TV

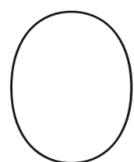


URUBATAN SILVA TUPINAMBÁ FILHO

Engenheiro, funcionário público e membro dos conselhos Nordeste Export e Maranhão Export, do Brasil Export
opinio@portalbenews.com.br

► DESENVOLVIMENTO

Transporte Ferroviário Regional de Passageiros, o tempo é agora?



processo de construção das ferrovias no Brasil ocorreu a partir dos anos 50 no século XIX, advindas de uma onda progressista iniciada com a Revolução Industrial no final do século anterior na Inglaterra. Essa onda promoveu a criação da ferrovia, uma evolução no

transporte de cargas convertendo trilhos de madeira por ferro, carros puxados por cavalos (usadas em exploração em minas) para as locomotivas a vapor e, logo, esse sistema de transporte foi popularizando, adentrando outros países e continentes, onde o Brasil foi um dos contemplados. O início do transporte ferroviário brasileiro deu-se com cargas e tão logo foi utilizado para transporte de passageiros, convertendo distâncias longas em deslocamento de pessoas por charretes e carruagens pela ferrovia, trazendo ares de modernidade a essa época.

Projetos ferroviários - como as divulgadas linhas de passageiros Brasília/DF-Luziânia/GO, Fortaleza/CE-Sobral/CE, São Luís/MA-Itapecuru Mirim/MA e Salvador/BA-Feira de Santana/BA em voga - desde a época imperial surgem aos montes. Quando temos a pauta do transporte ferroviário de passageiros (entenda-se como transporte ferroviário regional de passageiros, a longas distâncias) trazida por governos, é algo necessário e primordial para qualquer país desenvolvido. Aliás, transporte anda junto com desenvolvimento, promovendo mais crescimento social e econômico por onde está presente. É uma das riquezas que um país possui. Como é uma pauta que envolve diretamente a sociedade, traz ares de intenções políticas - podendo ter mesmo - mas pelas circunstâncias atuais com agentes e órgãos públicos monitorando as políticas públicas de transportes, projetos de transporte ferroviário de passageiros precisam ser muito bem estruturados para sair do papel, pois a grande questão é que os investimentos necessários para novas ferrovias são bem onerosos, hoje em média de R\$ 15 milhões a R\$ 20 milhões por km para parâmetro em passageiros. Nisso, tratando somente a parte de implantação e sem considerar o ciclo do projeto incluindo compra de carros de passageiros, operação e manutenção dos carros, das estações, instalações acessórias e das linhas para um período de concessão entre 25 e 35 anos. Ou seja, são bilhões de reais despendidos ao longo dos tempos são pouquíssimas empresas com condições para promover o transporte por ferrovias.

Olhando para o compartilhamento de linhas existentes para cargas e passageiros, é interessante salientar que essa interface já ocorre de forma desequilibrada no Brasil. Enquanto nas ferrovias Carajás e Vitória-Minas, o predomínio são das cargas e com pouquíssimas janelas de operação semanal para passageiros - o número de viagens para cargas são bem maiores do que o total para passageiros (supor na proporção de 1:5 a 1:6), enquanto a linha 7-Rubi da CPTM - Região Metropolitana de São Paulo - é de prioridade para passageiros (linha e operação da CPTM) em relação a cargas (operação

da MRS) e em proporções mais díspares. Isso ocorre porque o responsável pela via permanente é o mesmo que realiza a operação. Diferente da Europa, onde o "dono" da ferrovia não necessariamente é o responsável pela operação, permitindo a muitos operadores trafegarem nas suas linhas, representando uma maior preocupação com a via permanente, pois o fluxo de passageiros é bem semelhante ao de cargas em intensidade. Logo, a ferrovia precisa estar em condições plenas para privilegiar o conforto do usuário, minimizando e evitando vibrações ou trepidações, interrupções na operação que interfiram na qualidade dos serviços. Como isso não ocorre no Brasil, e as divulgações extraoficiais mostram que o interesse do Ministério dos Transportes envolve trechos operacionais em cargas para uso de passageiros por intermédio das Parcerias Público-Privadas (fundo garantidor advindo do Plano Nacional de Ferrovias), os pontos fundamentais são a frequência ou número de viagens para passageiros por dia ou por semana, velocidade de operação (acima das autorizadas para o transporte de cargas?), além da disponibilidade aditada nos contratos das concessionárias, caso as próprias realizem o transporte, ou os trens de passageiros serão feitos por Agentes Transportadores Ferroviários, autorizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Em relação às melhorias significativas nas vias existentes, é necessário considerar o trem a ser utilizado, o tempo e o número de viagens que serão realizadas. Se forem condições baixas, como velocidade operacional em 50 ou 60 km/h, o que provavelmente deve ocorrer porque é a velocidade permitida nessas ferrovias para cargas (até 80 km/h), não haverá necessidade de melhorias significativas. Os trilhos, dormentes e sistema de fixação devem dar as garantias de serviço. Caso ocorra permissão para velocidades maiores (acima de 80 km/h), provavelmente as peças fornecidas para a via permanente deverão apresentar nível de serviço melhor. Isso sem falarmos das características geométricas da ferrovia, que implicará em readequação nessa situação, aspectos de conforto ao usuário desde estações com acessibilidade, revitalizadas ou construídas, e sistemas de sinalização, comunicação e controle de tráfego complementares aos sistemas presentes nas operações de cargas entre outros pontos.

O recente leilão do Trem Intercidades Eixo Norte de São Paulo/SP a Campinas/SP - mediante a participação do Consórcio C2 Mobilidade Sobre Trilhos - traz ânimo e talvez seja a fagulha que faltava para impulsionar o transporte ferroviário de passageiros no Brasil, tanto metropolitanos quanto interestaduais. Lembrando que esse tipo de transporte é subsidiado around the world, mas isso não pode ser impeditivo para o Brasil - esse deve ser um projeto bem estruturado, vide PPP como public project finance com seus riscos e oportunidades alocados. Esse deve ser o momento para que sejamos menos pessimistas e um pouco mais otimistas esperançosos. A ver.

QUANDO TEMOS A PAUTA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS (ENTENDA-SE COMO TRANSPORTE FERROVIÁRIO REGIONAL DE PASSAGEIROS, A LONGAS DISTÂNCIAS) TRAZIDA POR GOVERNOS, É ALGO NECESSÁRIO E PRIMORDIAL PARA QUALQUER PAÍS DESENVOLVIDO. ALIÁS, TRANSPORTE ANDA JUNTO COM DESENVOLVIMENTO, PROMOVEDO MAIS CRESCIMENTO SOCIAL E ECONÔMICO POR ONDE ESTÁ PRESENTE. É UMA DAS RIQUEZAS QUE UM PAÍS POSSUI