



portalbenews.com.br

INFRAESTRUTURA Investimento no setor é fundamental para aumentar competitividade, diz Geraldo Alckmin ▶ **p3**

ESTILO BE Ex-presidente da ABTP e morador de Porto Alegre, Wilen Manteli propõe uma integração de forças para reconstruir o RS ▶ **p20**

HOJE
CADERNO ESPECIAL
CENTRO-OESTE EXPORT



Divulgação/CPTM

SP aprova projeto de trem ligando a Capital a Santos

Esse e outros três projetos ferroviários foi qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos do estado ▶ **p4**

Luciano Ohya/Grupo Brasil Export



CENTRO-OESTE EXPORT
Caderno especial traz os debates sobre demandas e soluções para o setor na região ▶ **p5 a p15**

SOLIDARIEDADE Capitania dos Portos de SP embarca donativos para o RS em navio da Marinha ▶ **p4**

OPINIÃO Luiz Dias Guimarães exalta a fantasia em meio à enxurrada da chamada 'deep news' ▶ **p15**

OPINIÃO Adilson Luiz Gonçalves fala da contribuição do Visconde de Mauá para a industrialização do Brasil ▶ **p16**

EDITORIAL

Investimentos em transportes

A fala do vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, durante a abertura do ABDIB Fórum 2024, sublinha uma verdade incontestável: o investimento em infraestrutura e logística é a chave para aumentar a competitividade da indústria brasileira. Num país com dimensões continentais como o Brasil, uma infraestrutura eficiente não é apenas um diferencial competitivo, mas uma necessidade imperativa.

A competitividade da indústria nacional depende, de maneira crucial, da qualidade das vias de transporte que conectam os centros de produção aos mercados consumidores, tanto domésticos quanto internacionais.

Um sistema logístico integrado, que abarque os modais ferroviário, rodoviário, hidroviário, dutoviário e aeroviário, é essencial para reduzir os custos de transporte, melhorar a eficiência operacional e garantir a agilidade no escoamento da produção.

Os investimentos anunciados pelo Governo, incluindo o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), são passos significativos nessa direção. Com um aporte recorde de R\$ 1,7 trilhão, o PAC não apenas sinaliza um compromisso com o desenvolvimento da infraestrutura, mas também atrai a iniciativa privada, criando um ambiente propício para a realização de grandes obras que transformem o panorama logístico do País. A gestão eficiente desses recursos, sob a liderança do ministro Rui Costa, é fundamental para que esses investimentos se traduzam em melhorias concretas e duradouras.

Os recentes anúncios de investimentos pelo setor produtivo, como os R\$ 130 bilhões da indústria automotiva e os R\$ 100 bilhões do setor do aço, são indicativos claros de uma confiança renovada no desenvolvimento do Brasil. Esse movimento, entretanto, precisa ser sustentado por uma infraestrutura que suporte e amplifique o crescimento industrial. A redução da burocracia e a oferta de linhas de crédito atrativas, como as disponibilizadas pela Nova Indústria Brasil (NIB), são instrumentos indispensáveis para viabilizar esses projetos.

Além dos aspectos econômicos, o fortalecimento da infraestrutura de transportes tem implicações profundas para a sustentabilidade e a qualidade de vida da população. Projetos bem planejados e executados contribuem para a redução das emissões de gases poluentes, otimizam o uso de recursos naturais e promovem o desenvolvimento regional, integrando áreas menos desenvolvidas ao restante do País.

Diante disso, as autoridades devem tratar esses projetos como prioritários. A necessidade de investimentos robustos e contínuos na infraestrutura de transportes não pode ser subestimada. A competitividade da economia brasileira no cenário global depende de uma logística eficiente, capaz de reduzir custos e aumentar a capacidade de exportação.

Portanto, é imperativo que os esforços para desenvolver a infraestrutura de transportes sejam incentivados e impulsionados com financiamentos adequados e uma menor burocracia. Esses empreendimentos - estratégicos - são essenciais para o futuro econômico do Brasil, permitindo que o País amplie sua participação no comércio exterior, fortaleça sua economia e, conseqüentemente, melhore a qualidade de vida de seus cidadãos

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

4 Investir em infraestrutura é fundamental para aumentar competitividade, diz Alckmin

HUB

3 Azul e Gol anunciam acordo de cooperação comercial

NACIONAL

3 Ministério diz que 106 trechos de 11 rodovias federais do RS foram liberados

REGIÃO SUDESTE

4 Capitania dos Portos embarca donativos para o RS em navio da Marinha

CADERNO CENTRO-OESTE EXPORT

6 Codego quer assumir papel de interlocutor para as indústrias de Goiás

7 Secretário estadual de Goiás não vê redução de tributos em futuro próximo

8 Setor debate oportunidades de novos projetos ferroviários no Centro-Oeste

10 "Integração do Nordeste com a malha ferroviária é urgente", diz diretor de Suape

12 Especialistas discutem ação de inconstitucionalidade no transporte rodoviário

13 InfraJur aborda entraves no desenvolvimento de hidrovias e ferrovias

14 Com foco em tragédia no RS, Governo se prepara para estiagem no Norte, diz secretário

15 Carta Centro-Oeste Export defende investimentos e mudanças regulatórias

OPINIÃO

16 "O Pateta somos nós", por Luiz Dias Guimarães

17 "Mauá e a industrialização do Brasil", por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

19 Comportamento, arte e tendências, com a jornalista Ivani Cardoso



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.portalbenenews.com.br

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

(11) 91615.1200



Azul e Gol 1

As companhias aéreas Azul e Gol anunciaram um acordo de cooperação comercial por meio de codeshare (compartilhamento de códigos, em inglês). Como resultado, a partir do final de junho (a data exata não foi divulgada), seus clientes poderão comprar passagens de uma empresa nos canais de venda da outra. Esse acordo será válido em rotas domésticas exclusivamente operadas por uma das duas. As rotas em que ambas as empresas concorrem diretamente estão fora do codeshare.

Azul e Gol 2

Em um codeshare, o passageiro utiliza os canais de pesquisa, de venda e os padrões de serviço de uma companhia para embarcar em outra. Mas o check-in deverá ser feito nos guichês ou nos canais digitais da companhia que opera o voo. Nas viagens com conexão, o cliente fará o check in na empresa que opera o primeiro trecho e automaticamente receberá os cartões de embarque de todos os voos.

Azul e Gol 3

O despacho de bagagens seguirá o mesmo procedimento do check in, com o cliente despachando as malas na companhia que opera o voo ou o primeiro trecho, recebendo-as no destino final. Para remarcar ou cancelar a viagem, o passageiro deve procurar a companhia onde comprou a passagem. Esse acordo também abrange os programas de fidelidade, com os membros do Smiles (Gol) e do Azul Fidelidade acumulando pontos ou milhas no programa de sua escolha.

Azul e Gol 4

Em suas redes sociais, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou que esse modelo de parceria é comum no setor aéreo em vários países. E informou que sua pasta e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac, o órgão regulador do setor) vão preservar as melhores condições para o consumidor brasileiro.

Azul e Gol 5

“Esse tipo de acordo comercial já ocorre entre outras companhias aéreas nacionais e internacionais ao redor do mundo. Nós esperamos que possa ampliar a conectividade entre os diversos destinos brasileiros, gerando maior complementaridade na malha nacional, oferecendo mais opções de voos para os brasileiros”, destacou Costa Filho.

Investir em infraestrutura é fundamental para aumentar competitividade, diz Alckmin

Vice-presidente participou do ABDIB Fórum de Infraestrutura na última quinta-feira, em Brasília

Cadu Gomes/VPR



O vice-presidente e ministro Geraldo Alckmin discursou na abertura do ABDIB Fórum 2024 - Infraestrutura: Bases para a Neointustrialização e Desenvolvimento Sustentável, em Brasília

Da Redação
redacao.jornal@redenebenews.com.br

O investimento em infraestrutura e logística é essencial para aumentar a competitividade da indústria brasileira, disse o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, na quinta-feira, dia 23, durante a abertura do ABDIB Fórum 2024 - Infraestrutura: Bases para a Neointustrialização e Desenvolvimento Sustentável, em Brasília (DF).

“Quando nós falamos de competitividade, infraestrutura e logística, ainda mais num país das dimensões continentais do Brasil, é essencial. Então, é fundamental para reduzir custos e melhorar a competitividade, uma boa infraestrutura, integrando os vários modais de

logística, ferroviário, rodoviário, hidroviário, dutoviário, aeroviário”, afirmou.

Alckmin falou sobre as linhas de crédito disponíveis pela Nova Indústria Brasil (NIB) e ressaltou a importância do Novo PAC, Programa de Aceleração do Crescimento, para fortalecer o financiamento de obras para a infraestrutura nacional. “O PAC, que é recorde com R\$ 1,7 trilhão, e bem gerido e comandado pelo nosso ministro Rui Costa, traz a iniciativa privada para poder

participar”, disse.

Para o vice-presidente e ministro, os investimentos anunciados recentemente pelo setor produtivo demonstram a confiança no desenvolvimento do Brasil. Ele citou os R\$ 130 bilhões da indústria automotiva e os R\$ 100 bilhões do setor do aço.

“Democracia é fundamental, significa respeito e segurança jurídica aprimorada. Ela traz ainda mais investimento privado para poder alavancar o crescimento do país”, avaliou.

Ministério diz que 106 trechos de 11 rodovias federais do RS foram liberados

Segundo o último boletim do Ministério dos Transportes, 106 trechos de 11 rodovias federais no Rio Grande do Sul foram liberados após os danos na infraestrutura do estado causados pelas fortes chuvas.

Dados da Defesa Civil do estado divulgados nesta sexta-feira (24), indicam que exis-

tem 75 trechos com bloqueios totais e parciais em 44 rodovias estaduais e federais, incluindo estradas, pontes e balsas.

No setor portuário, o complexo de Porto Alegre mantém suspensas as operações devido ao nível do Lago Guaíba, que permanece acima

da cota de inundação. Já os portos de Pelotas e do Rio Grande seguem operando normalmente.

O aeroporto de Porto Alegre continua inviabilizado para operações devido aos altos níveis de inundação. Nos aeroportos municipais, o de Santa Cruz do Sul também

está fechado por conta das condições meteorológicas.

O número de mortos por conta dos fortes fenômenos climáticos no estado chegou a 163. São 581.613 desalojados, 65 desaparecidos e 806 feridos. Ao todo, 2,3 milhões de pessoas e 469 municípios foram afetados.

REGIÃO SUDESTE

Governo aprova 1º fase de implantação de trem entre São Paulo e Santos

BID fará o estudo de viabilidade do projeto, com contrato a ser firmado entre junho e julho deste ano

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redebeneews.com.br

O Governo de São Paulo aprovou a primeira fase de implantação do Trem Intercidades (TIC) ligando São Paulo a Santos (Eixo Sul), via Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP).

Nesta etapa, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), fará o estudo de viabilidade do projeto, com contrato a ser firmado entre junho e julho deste ano.

A análise feita pelo BID deverá avaliar o melhor trajeto entre as cidades, o modelo da composição e a linha com que o trem terá integração. Estas conclusões devem ser entregues em



Divulgação/CPTM

Além do Trem Intercidades (TIC Eixo Sul), foram qualificados o Trem Intercidades Eixo Leste – São José dos Campos; o VLT Campinas-Hortolândia-Sumaré; e o VLT de Sorocaba

2026 e a provável licitação em 2027. O percurso do futuro trajeto deve ter duração de 1h30.

As informações foram repassadas pelo governador do estado, Tarcísio de Freitas, em coletiva concedida na noite de quinta-feira (23). Segundo ele, o trajeto mais provável entre a capital e cidade litorânea seria

pela faixa de domínio da Rodovia dos Imigrantes, com conexão à antiga linha Santos-Cajati para completar o trajeto até o bairro Valongo, em Santos.

Maistrens

Além do Trem Intercidades (TIC Eixo Sul), outros três foram qua-

lificados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo: o Trem Intercidades (TIC) Eixo Leste – São José dos Campos; o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) Campinas-Hortolândia-Sumaré; e o VLT de Sorocaba. As quatro propostas, somadas, chegam a investimentos de R\$ 60

bilhões.

O projeto do TIC Eixo Leste, que chegará a São José dos Campos, prevê um percurso de 130 quilômetros feitos em 75 minutos de viagem. O trajeto final e a integração com linhas de transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo terão definição pelos estudos de viabilidade.

O TIC Eixo Norte, para Campinas, já está em andamento, com leilão realizado em fevereiro deste ano e assinatura do contrato prevista ainda para maio; o TIC Eixo Oeste, que chegará a Sorocaba, está em fase de estudos.

Já o futuro VLT de Sorocaba deve ter 25 quilômetros de extensão, com integração com a futura estação do TIC Eixo Oeste.

Capitania dos Portos embarca donativos para o RS em navio da Marinha

Mais de 200 militares atuaram no carregamento de 15 toneladas de produtos no Porto de Santos

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebeneews.com.br

A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) se mobilizou para enviar um total de 15 toneladas de donativos aos municípios afetados pela tragédia climática no Rio Grande do Sul. Segundo a corporação, a iniciativa ocorreu dentro do âmbito da Operação Taquari 2, que envolve as Forças Armadas, e visa o transporte de donativos de primeira necessidade que foram coletados por diversas instituições.

Para a operação, a Marinha do Brasil deslocou do Rio de Janeiro a Fragata União, que atracou no Cais da Marinha do Porto de Santos na quinta-feira (23).

Na quinta e na sexta-feira (24), mais de 200 militares atuaram no embarque dos donativos que foram feitos e entregues na sede do 8º Complexo Naval. Além da presença de



Divulgação

Para o transporte dos donativos ao RS, a Marinha do Brasil deslocou do Rio de Janeiro a Fragata União, que atracou no Cais da Marinha do Porto de Santos na quinta-feira

militares, a operação contou com caminhões e diversos maquinários que fizeram o embarque dos produtos na embarcação.

“Esse material consiste basi-

camente de medicamentos, alimentos, materiais de limpeza, e outros itens considerados de primeira necessidade”, comentou o capitão de Mar e Guerra, Marcus André de Souza e Silva,

capitão dos Portos de São Paulo.

A operação colocou todo o trabalho de militares desde o cais até as diversas partes da fragata, onde os donativos foram distribuídos em local de

ampla segurança para seguir viagem até o Rio Grande do Sul. “Temos 130 tripulantes da Fragata União, mais 120 militares do Complexo Naval, que, unidos, estão realizando todos os esforços necessários para embarcar todo esse material em direção ao Rio Grande do Sul”, afirmou o capitão Marcus André.

Segundo o capitão dos portos de São Paulo, a expectativa é que a fragata deixe o Porto de Santos neste sábado, 25 de maio, onde seguirá para o Porto do Rio Grande, que já vem recebendo embarcações das Forças Armadas, de empresas e também de outros portos brasileiros carregados com ajuda humanitária.

“O navio tem previsão de chegada em Rio Grande na segunda pela manhã”, finalizou o comandante.

Quando chegar em terras gaúchas, os donativos serão distribuídos pelas Forças Armadas e pela Defesa Civil local aos municípios mais necessitados.

CENTRO-OESTE EXPORT

FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

Divulgação/APS

Fórum expõe desafios e perspectivas para agro, indústria e transportes

LEIA TAMBÉM

Codego quer assumir papel de interlocutor
para as indústrias de Goiás ▶ p6

Empresas logísticas debatem oportunidades
de novos projetos ferroviários ▶ p8

InfraJur aborda entraves no desenvolvimento
de hidrovias e ferrovias ▶ p13

ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

ECONOMIA

Codego quer assumir papel de interlocutor para as indústrias de Goiás

Companhia é responsável por 26 distritos agroindustriais em 20 municípios

Luciano Ohya/Grupo Brasil Export

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redeneews.com.br

expansão e reafirmou compromisso em ser o interlocutor da iniciativa privada com suas demandas ao poder público.

A empresa, com 50 anos de história, que tem o propósito de industrializar o Brasil, administra ao todo 26 distritos agroindustriais em 20 municípios goianos. Segundo o presidente da companhia, os distritos goianos recebem em torno de 60 indústrias que realizam suas operações.

Em sua apresentação, Francisco destacou que a companhia tem como principal objetivo servir como interlocutora das empresas que já atuam nos distritos e também para aquelas que desejam se instalar no estado goiano.

“Nós queremos tratar bem. O estado destacou a companhia com essa missão de compreender o negócio e a dor de cada empresa que atua em nosso território, para que a gente possa

A Companhia de Desenvolvimento Econômico de Goiás (Codego) tem como principal área de atuação promover atividades, principalmente industriais, para o incremento da economia do estado e da região Centro-Oeste, visando a geração de emprego e renda. Durante o Fórum Regional Centro-Oeste Export, o presidente da companhia, Francisco Júnior, fez uma apresentação sobre a Codego, apresentou planos de



O presidente da Codego, Francisco Júnior, destacou que a companhia visa servir como interlocutor das empresas que já atuam nos distritos e as que desejam se instalar no estado

mais favorável para o desenvolvimento”, afirmou.

Expansão

Durante a apresentação, o presidente da Codego anunciou os planos de expansão para o Daia (Distrito Agroindustrial de Anápolis).

Segundo o Governo Estadual, está sendo feito um projeto de reestruturação do distrito. Os planos de expansão vão permitir um crescimento de quase 2 milhões de metros quadrados de área, com a possibilidade de acolher 100 novas empresas. O projeto refere-se ao Daia 5.0.

buscar o investimento, os recursos necessários, para criar um ambiente e a estrutura necessária para que as empresas e o próprio estado desenvolva”, comentou.

Segundo o presidente da Codego, uma das frentes do Governo Estadual é contribuir

com as exportações brasileiras.

“Estamos nos organizando para exportar e contribuir com o potencial de exportação do Brasil de todas as formas. A Codego se coloca ao lado do setor produtivo, do Governo Federal, fazendo essa interlocução para criar um ambiente

O SETOR PORTUÁRIO É VITAL PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS

Nesse universo, a ABTP desempenha papel fundamental ao congregar 93 empresas associadas detentoras de mais de 241 terminais portuários, incluindo arrendamentos e TUPs, que movimentam todos os perfis de carga. A Associação representa agentes econômicos responsáveis por 19% do PIB e 76% da movimentação portuária nacional, em 2022.

ABTP, SEMPRE ATUANDO NA REPRESENTAÇÃO E DEFESA DIRETA DO SETOR!

ABTP

Associação Brasileira dos Terminais Portuários

abtp.org.br

A&M INFRA CONSULTORIA PARA GERAÇÃO DE VALOR

A A&M Infra, da Alvarez & Marsal, é uma consultoria de atuação abrangente, estruturada na visão técnica, financeira e regulatória aprofundadas com abordagem estratégica em todas as etapas do desenvolvimento de projetos de capital. Destaca-se a atuação nos setores:

PORTOS
AEROPORTOS
ENERGIA
MINERAÇÃO
SANEAMENTO
RODOVIAS
FERROVIAS
REAL ESTATE



SAIBA MAIS

A&M

INFRA
& CAPITAL PROJECTS
BY ALVAREZ & MARSAL

ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

TRIBUTAÇÃO

Secretário estadual de Goiás não vê redução de tributos em futuro próximo

Joel de Sant'Anna Braga Filho criticou a falta de interlocução com o Governo durante a aprovação da Reforma Tributária

Fernanda Luz/Grupo Brasil Export

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebeneews.com.br

O secretário de Indústria, Comércio e Serviços do Estado de Goiás, Joel de Sant'Anna Braga Filho, afirmou que não enxerga cenário para redução da carga tributária brasileira no momento, após a aprovação da Reforma Tributária no fim do ano passado. Ele criticou a falta de interlocução com o Governo Federal à época e ressaltou o crescimento do Estado em exportações.

Ele deu essa declaração durante o painel técnico "Perspectivas de uma nova realidade tributária nacional para o setor de logística, portos e agroindústria", que ocorreu durante o primeiro dia do Centro-Oeste Export, fórum regional de



Joel de Sant'Anna Braga Filho participou do painel "Perspectivas de uma nova realidade tributária nacional para o setor de logística, portos e agroindústria" do Centro-Oeste Export

polo de fármacos, segundo em confecção e exportação de agroindústria", disse ele.

A proposta da Reforma Tributária foi feita pelo Governo Federal e promulgada em dezembro do ano passado pelo Congresso Nacional. Ela simplifica e unifica tributos sobre o consumo, mas as mudanças ocorrerão aos poucos. A nova tributação das mercadorias e dos serviços começará a entrar em vigor em 2026 e só terminará em 2033.

A transição para a cobrança do imposto no destino (local de consumo) se iniciará em 2029, levará 50 anos e só será concluída em 2078. A principal mudança será a extinção de

quatro tributos, que serão fundidos no Imposto sobre Valor Agregado (IVA). Esse tributo seguirá o modelo dual, em que parte da administração ficará com a União e outra parte com os estados e municípios.

"Na verdade, nessa reforma, nós não fomos ouvidos", criticou.

Cenário de alta

As exportações goianas atingiram alta de US\$ 1,3 bilhão em abril, segundo a secretaria. Os municípios de Rio Verde, Jataí, Pires do Rio, Mozarlândia e Alto Horizonte são os principais exportadores e juntos somam aproximadamente US\$ 776 milhões em vendas. A soja e seus derivados, carnes, algodão e minério de cobre são as principais mercadorias exportadas por essas cinco cidades.

logística e transportes promovido pelo Grupo Brasil Export, no dia 16 de maio, em Goiânia (GO).

A produção do evento é da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial da Rede BE News. O painel teve ainda a presença do Consultor Jurídico da Associação Comercial, Industrial e de Serviços do Estado de Goiás (ACIEG), Flavio Palmerston, e do Presi-

dente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sergio Aquino.

"No momento não enxergo cenário para a redução da carga tributária brasileira. Goiás está com um crescimento diferenciado por conta dos programas de incentivo ao setor privado. Passamos de um Estado somente do agro para o segundo



Nutrir o mundo de forma segura, responsável e sustentável. É isso que a Cargill faz.

Nós ajudamos o sistema alimentar do mundo a funcionar. Conectamos agricultores com mercados, consumidores com ingredientes, famílias com o essencial do dia a dia.

Pautados pela ciência e inovação, trabalhamos lado a lado com nossos clientes e parceiros para atender necessidades de consumo, produção e transporte sustentável enquanto criamos, juntos, um futuro mais sustentável, responsável e acessível para todos.

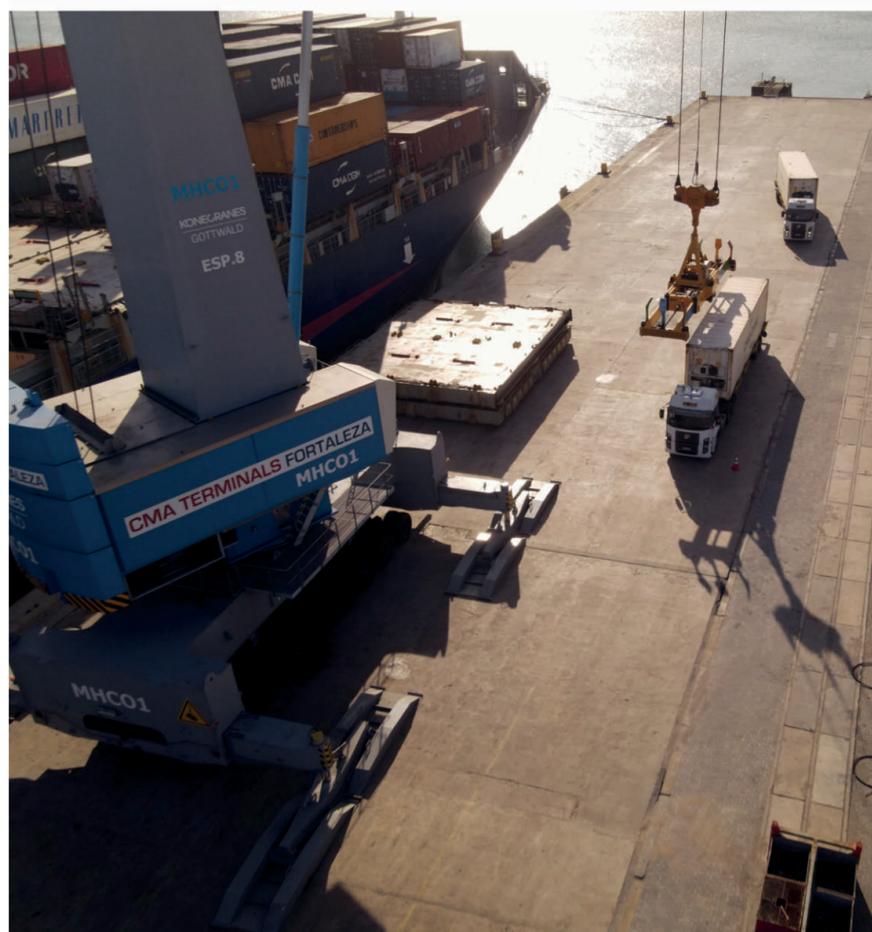
É assim que respeitamos os nossos valores e cumprimos o nosso propósito há mais de 150 anos.



Saiba como a Cargill ajuda a nutrir o mundo. Acesse cargill.com.br

Cargill

WWW.CMA-CGM.COM



PRESENTE EM MAIS DE 50 TERMINAIS NO MUNDO, AGORA A CMA TERMINALS TAMBÉM ESTÁ EM FORTALEZA, NO CEARÁ.

Desde dezembro de 2022, a **CMA Terminals** atua no Brasil como terminal e operador portuário, auxiliando nas operações dos armadores com escalas otimizadas, rápidas e precisas.

CMA TERMINALS
CMA CGM GROUP

ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

LOGÍSTICA

Setor debate oportunidades de novos projetos ferroviários no Centro-Oeste

Representantes de empresas puderam expor seus planos de expansão durante painel técnico do fórum regional

Luciano Ohya/Grupo Brasil Export

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redebeneews.com.br

O perfil dos novos empreendimentos na infraestrutura ferroviária e os projetos de expansão das principais empresas logísticas do país foram temas em destaque durante o segundo dia do Centro-Oeste Export, fórum regional de Logística, In-

O perfil dos novos empreendimentos na infraestrutura ferroviária e os projetos de expansão das principais empresas logísticas do país foram temas em destaque no painel técnico



GALLOTTI E ADVOGADOS ASSOCIADOS, 25 ANOS DE GARANTIA QUE VOCÊ NÃO VAI PERDER A VIAGEM



Com o Gallotti Advogados Associados, você ganha tempo e dispensa problemas. Seja mais um parceiro de sucesso.

DIREITO MARÍTIMO / DIREITO ADUANEIRO TRIBUTÁRIO / DIREITO PORTUÁRIO / DIREITO REGULATÓRIO
DIREITO ADMINISTRATIVO / DIREITO TRABALHISTA / DIREITO CIVIL / DIREITO AMBIENTAL

Serviços jurídicos no segmento de transportes e infraestrutura, com atuação especializada perante Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, Secretaria do Patrimônio da União – SPU, Tribunal de Contas da União – TCU, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, além de ampla experiência junto ao Poder Judiciário, com atuação nas Justiças Estaduais e Federais, Justiça do Trabalho, Tribunais Regionais Federais, Superior Tribunal de Justiça – STJ e Supremo Tribunal Federal – STF.



Nas redes, busque por Gallotti Advogados

www.gallotti.adv.br
advogados@gallotti.adv.br
Tel.: 61 3013 9050
OAB/DF Nº0435/97



GALLOTTI Advogados Associados



O agronegócio precisa estar **conectado com as tecnologias do futuro.**

Reduza erros e padronize processos com soluções inovadoras para controle de estoque, logística, gestão de informações agronômicas e financeiras.



Converse com nossos especialistas e veja como potencializar seu negócio

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 8

fraestrutura e Transportes, realizado em Goiânia (GO) nos dias 16 e 17 de maio.

O moderador do debate e diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo, iniciou a discussão destacando a importância de garantir que a carga e o comércio exterior circulem de maneira competitiva em termos de custo, visando promover o sucesso do mercado brasileiro.

Davi Barreto, diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), enfatizou dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), os quais indicam que a previsão de investimentos nas ferrovias em 2024 está na casa dos R\$ 14 bilhões, possivelmente o maior montante da série histórica do modal de transporte. Barreto ressaltou que atualmente, 98% dos recursos são provenientes do setor privado.

“Considero mais urgente a conclusão das obras que já foram iniciadas. Quando menciono aqui no Centro-Oeste, refiro-me à construção da Fer-

rovia de Integração Centro-Oeste (Fico), acabar a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, os projetos da Rumo Malha Norte e, sobretudo, a continuidade das prorrogações antecipadas para outros empreendimentos importantes”, detalhou Barreto.

Edson Souki, presidente da Granel Química, revelou que a empresa está em processo de construção de um terminal para armazenagem de líquidos em Santa Helena de Goiás (GO), em resposta à alta demanda por combustíveis no Centro-Oeste, impulsionada pelo agronegócio. “Estamos lidando com números comparáveis à movimentação de líquidos no Porto de Santos”, afirmou Souki.

O terminal será localizado próximo à ferrovia Norte-Sul, e estima-se que o empreendimento seja concluído até o final de 2025, com investimentos aproximados de R\$ 170 milhões. A expectativa é de que sejam comercializadas anualmente cerca de um milhão de toneladas de produtos a granel, incluindo biocombustíveis, combustíveis, químicos industriais,

DAVI BARRETO, DIRETOR-EXECUTIVO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS (ANTF), ENFATIZOU DADOS DA ANTT, OS QUAIS INDICAM QUE A PREVISÃO DE INVESTIMENTOS NAS FERROVIAS EM 2024 ESTÁ NA CASA DOS R\$ 14 BILHÕES

óleos vegetais, gordura animal, entre outros. Além disso, o local terá espaço para expansões, com a ideia de integrar plataformas para carga e descarga nos modais ferroviário e rodoviário.

O head de relações institucionais e governamentais da VLI Logística, Fernando Künsch, expressou grandes expectativas em relação à renovação da malha da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) para impulsionar o desenvolvimento da região Centro-Oeste. A assinatura da portaria foi adiada pelo Ministério dos Transportes devido às fortes chuvas no Rio Grande do Sul.

Segundo Künsch, a previsão é que a assinatura ocorra ainda neste primeiro semestre, e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) agende uma audiência pública para que a sociedade e os governos locais possam se manifestar antes de encaminhar o processo ao Tribunal de Contas da União (TCU).

“A renovação permitirá investimentos importantes e

necessários para que uma ferrovia centenária, repleta de problemas de geometria, espaço e operações, possa crescer em vários segmentos, incluindo produtos industriais, minerais, grãos e líquidos”, disse Künsch.

Mayhara Chaves, gerente-executiva de regulação da Rumo Logística, apresentou o projeto da primeira ferrovia estadual do Brasil, localizada no município de Lucas do Rio Verde (MT). Segundo Chaves, a nova integração é fruto da renovação da malha paulista e permitirá que as cargas da região tenham um fluxo de escoamento mais contínuo até o Porto de Santos.

“A Rumo acredita muito no potencial do Centro-Oeste, no grandiosismo e protagonismo que a região está gerando para o nosso país”, declarou Mayhara.

O evento foi uma iniciativa e realização do Grupo Brasil Export, com apoio do Ministério de Portos e Aeroportos, produção da Bossa Marketing e Eventos e a mídia oficial da Rede BE News.



HÁ 50 ANOS CONECTANDO MODAIS, MOVIMENTANDO CARGAS E CONTRIBUINDO PARA A TRANSFORMAÇÃO DA LOGÍSTICA DE GRANÉIS NO BRASIL.

A Granel Química, empresa associada ao Grupo Odfjell, é líder na movimentação e armazenagem de produtos a granel essenciais para o nosso dia a dia, tais como petroquímicos, químicos industriais, óleos vegetais, gordura animal, biocombustíveis, fertilizantes, entre outros.

Opera sete terminais multimodais de cargas líquidas e secas, estrategicamente localizados em todas as regiões do país.

www.granel.com.br

www.linkedin.com/company/granel-química



A Piacentini do Brasil é referência no setor de construção offshore.

A Piacentini do Brasil ergue mais que estruturas, ela constrói histórias que vão além de soluções completas e inovadoras para projetos de infraestrutura marítima.

Comprometidos com a qualidade, segurança e sustentabilidade, a empresa garante a excelência em cada obra.

Escolha a Piacentini do Brasil para transformar seus projetos em realidade. Porque construir não é apenas uma ação, é uma jornada de paixão.



Piacentini
DO BRASIL

piacentinidobrasil.com

ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

ACESSOS

“Integração do Nordeste com a malha ferroviária é urgente”, diz diretor de Suape

Rinaldo Lira participou de painel técnico que tratou de conexões terrestres, dentro da programação do Centro-Oeste Export

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redeneews.com.br

O diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária do Complexo Industrial e Portuário de Suape, Rinaldo Lira, afirmou que há “necessidade urgente de ter integração da região nordeste com o ramal ferroviário para desenvolver a região”.

A afirmação foi feita durante o painel técnico “Conexões terrestres entre os polos de produção agropecuária e os portos marítimos”, que ocorreu durante o segundo dia do Centro-Oeste Export, fórum regional de logística e transportes promovido pelo Grupo Brasil

Export, no dia 17 de maio, em Goiânia (GO).

A produção do evento é da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial da Rede BE News. O painel teve ainda a presença do secretário de Infraestrutura de Goiás, Pedro Sales, o presidente da Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas (Fenatac), Paulo Afonso Lustosa, e o deputado federal e vice-presidente de Mobilidade Urbana da Frenlogi, Rubens Otoni (PT-GO).

Lira reafirmou a necessidade de tais conexões e apresentou números de Suape durante sua apresentação. Na conversa, ele reafirmou que havia prospecção de investimento no cais pernambucano e contou que há “discrepância entre a pujança do porto e sua capacidade de receber cargas em relação ao que efetivamente passa pelo porto

A TRANSNORDESTINA É UM PROJETO PARA INTERLIGAR AS ZONAS PRODUTORAS, OS TERMINAIS INTERMEDIÁRIOS E OS PORTOS DA REGIÃO NORDESTE. SÃO PLANEJADOS 1.206 KM DE EXTENSÃO, CORTANDO 53 MUNICÍPIOS NOS ESTADOS DO PIAUÍ, CEARÁ E PERNAMBUCO

pelo Centro-Oeste”.

“Nós somos o sexto maior porto público do País. Nos últimos cinco anos, movimentamos 24 milhões de toneladas, sendo 70% de granéis líquidos, 25% de cargas containerizadas e 5% de granéis sólidos, minerais e cereais”, afirmou.

Rinaldo Lira disse que um dos passos para esse desenvolvimento passa pela integração com a transnordestina e outros ramais ferroviários. Explicou que há um trecho de 8 quilômetros dentro do porto que poderá ser ligado a essa ferrovia.

A ferrovia Transnordestina é um projeto para interligar as zonas produtoras, os terminais intermediários e os portos da Região Nordeste. São planejados 1.206 km de extensão, cortando 53 municípios nos estados do Piauí, Ceará e Pernambuco. Segundo o Governo, a fer-

rovia tem potencial para reduzir os custos logísticos e impulsionar a economia nordestina.

A Geosistemas Engenharia e Planejamento, que tem sede no Recife (PE), foi a vencedora para elaborar os projetos básicos e executivos do trecho pernambucano da Ferrovia Transnordestina, que liga a cidade de Salgueiro ao Porto de Suape (520 km). Ela participou da licitação juntamente com outras oito empresas.

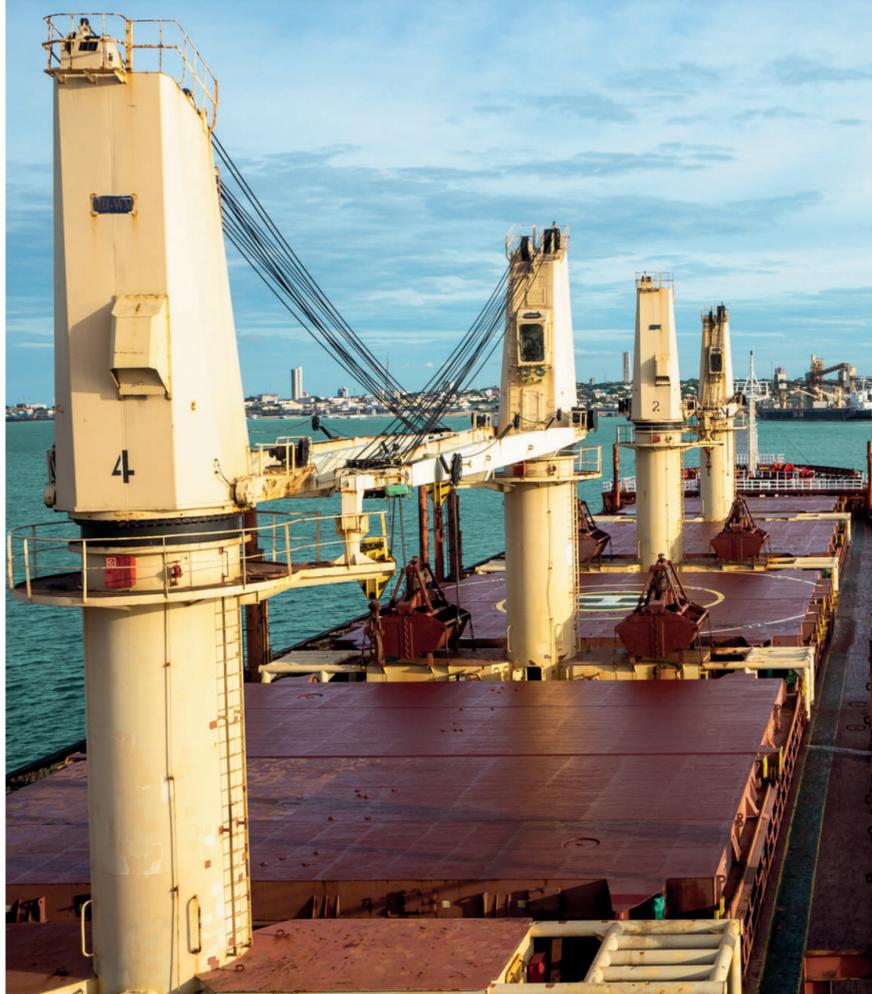
Segundo Lira, os planos de expansão do porto de Suape até 2035 preveem a expansão das áreas de maneira integrada, já pensando nas ligações ferroviárias. “O porto está à disposição. Temos capacidade de giro de canal, tempo médio de 15 horas para atendimento dos navios. Nossa busca por mais investimentos passa por receber cargas novas”, contou. ▶

MUITO MAIS DO QUE MANOBRAR NAVIOS:
INVESTIMOS PARA AMPLIAR
O CARREGAMENTO E A
EFICIÊNCIA NAS ROTAS DO AGRO.

praticagemdobrasil.org.br



Leia o QR Code
e saiba mais



Movimentando o Brasil de norte a sul, do centro-oeste para o mundo

Somos a maior operadora de logística ferroviária do país, impulsionando o agro e a indústria com investimentos transformacionais

Cientes do nosso protagonismo em conectar a maior região produtora de grãos do país ao Porto de Santos, investimos e oferecemos soluções logísticas eficientes, seguras e de baixocarbono para a carga de nossos clientes chegar, de forma competitiva, ao seu destino.

Como resultado de nossas ações, somos a primeira e única empresa do setor logístico brasileiro a integrar o Índice Dow Jones de Sustentabilidade, nas carteiras Global e Mercados Emergentes, além de compor a carteira do ISE, da B3, pelo 3º ano consecutivo, reafirmando assim nosso compromisso com a gestão sustentável.

Seja na construção da Ferrovia Estadual de Mato Grosso, seja na conclusão da Ferrovia Norte-Sul, movimentamos o Brasil e o mundo, para além da ferrovia.



[/rumlogistica](https://www.rumlogistica.com)
[@rumlogistica](https://www.instagram.com/rumlogistica)
rumlog.com

rumo
Somos o Brasil em movimento

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 10

Investimentos

Neste mês de maio, o Complexo Industrial Portuário de Sua-

pe concluiu a terceira e penúltima etapa das obras de recuperação do molhe de pedras, que serve de barreira de proteção

para os berços de atracação dos cais pernambucano. A intervenção englobou a restauração e o reforço do paredão, com exten-

são total de cerca de 2,5 quilômetros. A intervenção faz parte de um pacote de obras para ampliar a segurança e a infraes-

trutura portuária, com investimento de mais de R\$600 milhões, incluindo serviços de dragagem, modernização da iluminação, troca de defensas, entre outros.

A última fase dos trabalhos no molhe, que tem custo de R\$123 milhões, já teve o processo licitatório concluído e os serviços começarão em julho deste ano, com prazo de conclusão previsto para 2028. A obra é uma intervenção na barreira de proteção do porto contra a força das marés altas, permitindo que as operações sejam realizadas com menor interferência de correntes marítimas e ondas. A terceira etapa, que teve custo de R\$ 68,1 milhões, contemplou trecho de 1,6 quilômetro, com a colocação de blocos de pedras que variaram de 300 quilos a 12 toneladas, totalizando o volume de 78 mil m³.

Luciano Ohya/Grupo Brasil Export



Rinaldo Lira e outros especialistas participaram do painel técnico "Conexões terrestres entre os polos de produção agropecuária e os portos marítimos" do Centro-Oeste Export



Salomão Advogados expande para oferecer o melhor do contencioso judicial com o melhor do direito regulatório, em um produto integrado.

Os escritórios **Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta Advogados** e **Neiva e Marques Advogados Associados** concluíram o processo de fusão, redefinindo os padrões de qualidade e estabelecendo uma poderosa sinergia de conhecimento e expertise, integrando o contencioso estratégico e de excelência - judicial, arbitral e administrativo - com a forte atuação e especialização no direito regulatório, notadamente nos setores portuário, marítimo, ferroviário, rodoviário, O&G e de infraestrutura social.



26 ANOS
conectando o Brasil e o mundo

De Norte a Sul, a Santos Brasil investe constantemente em tecnologias e no desenvolvimento de soluções para promover a competitividade dos seus mais de 10 mil clientes, por meio de uma logística integrada de seus ativos e serviços personalizados, do porto ao e-commerce, mantendo firme o seu compromisso com a preservação ambiental e o desenvolvimento humano.

Great Place To Work. Certificada. ISEB3

ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

LEGISLAÇÃO

Especialistas discutem ação de inconstitucionalidade no transporte rodoviário

Lei dos Motoristas tem sido objeto de intensos questionamentos desde sua promulgação e foi tema de debate no InfraJur

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

Especialistas do setor logístico rodoviário debateram no Encontro Nacional de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes (InfraJur), os possíveis efeitos do julgamento dos embargos declaratórios infringentes da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, agendado para ocorrer entre 25 de maio e 4 de junho.

A Lei dos Motoristas (13.103/2015) tem sido objeto de intensos questionamentos desde sua promulgação. Inicialmente proposta como uma atualização das regulamentações relacionadas ao transporte rodoviário de cargas, a legislação foi alvo de contestações por

parte da Confederação dos Trabalhadores, que pleiteava o retorno aos efeitos da lei anterior, promulgada em 2012. O processo jurídico que envolveu esses questionamentos se estendeu ao longo de oito anos pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

Alguns aspectos julgados inconstitucionais pelo STF, como a redução do descanso interjornada, o tempo de espera nos carregamentos e a possibilidade de realizar o repouso dentro do caminhão em viagens com dois motoristas, eram favoráveis aos trabalhadores. O julgamento dos embargos visa alterar o mérito da decisão, tendo um potencial impacto significativo no setor rodoviário.

De acordo com o gerente executivo de relações trabalhistas e sindicais da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Frederico Toledo de Melo, o im-



Luciano Ohya/Grupo Brasil Export

Na opinião de Frederico Toledo de Melo, o impacto financeiro para o setor pode chegar a R\$ 500 bilhões, o que gera preocupação entre as empresas e trabalhadores do setor

pacto financeiro para o setor pode chegar a R\$500 bilhões, o que gera preocupação entre as empresas e trabalhadores do setor.

“A pessoa que cumpriu a lei por 8 anos pode estar com um passivo bilionário na empresa por ter seguido a legislação, e daí vêm os motivos dos embargos declaratórios. O que nós pedimos é que esses pontos,

que foram julgados inconstitucionais, passem a ter eficácia a partir da data da decisão. O segundo pedido é que possamos negociar esses itens por meio de instrumentos coletivos de trabalho, sejam acordos ou convenções coletivas”, detalhou Toledo.

Para a assessora jurídica da Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas

e Logística (Fenatac), Gabriela Lustosa, o julgamento é importante, pois trata da questão trabalhista em um setor que já sofre com uma mão de obra deficitária. Segundo ela, a solicitação é conjunta de trabalhadores e empregadores para que a decisão tenha efeitos retroativos.

“O próprio motorista tem vontade de voltar rapidamente para casa e cumprir a jornada”, disse. “As transportadoras já estão enfrentando dificuldades com a mão de obra. Várias empresas ligaram para a Confederação e nos alertaram que, se tiverem que arcar com essa conta, elas vão ter que fechar”.

CONSTRUINDO O AMANHÃ MAIS

SUSTENTÁVEL

Na Sustenta Infra Brasil, nossa missão é transformar a infraestrutura com soluções energéticas inovadoras. Combinando a força do sol com tecnologia de ponta, criamos operações mais eficientes e sustentáveis. Estamos comprometidos com a transição energética, proporcionando infraestruturas que não só atendem às necessidades de hoje, mas também protegem o futuro.

Sustenta Infra Brasil: a Revolução Energética em Infraestruturas.

ENERGIA SOLAR PARA PORTOS E AEROPORTOS

11 93069-9949
solar@sinfrabr.com

WEG SOLAR

Sustenta Infra Brasil

Rio de Janeiro

Navegantes

A TiL acredita no Centro-Oeste e no Brasil

Presente nos principais portos do mundo, a TiL investe e desenvolve projetos de infraestrutura portuária fundamentais para o Brasil.

Santos

TiL

Terminal Investment Limited
www.tilgroup.com

ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

MODAIS

InfraJur aborda entraves no desenvolvimento de hidrovias e ferrovias

Especialistas e autoridades discutiram obstáculos que impedem um melhor aproveitamento dos modais

Luciano Ohya/Grupo Brasil Export

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redebeneews.com.br

Durante o Encontro Nacional de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes (InfraJur), foram discutidos os obstáculos que impedem um melhor aproveitamento dos modais de transporte hidroviário e ferroviário. O tema foi um dos destaques no primeiro dia do Centro-Oeste Export, fórum regional realizado em Goiânia (GO) nos dias 16 e 17 de maio, que promoveu debates sobre os principais desafios e oportunidades nos setores de infraestrutura e agronegócio.

Adalberto Tokarski, consultor e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), destacou que a grande divisão de



responsabilidades e funções entre os entes do Governo sem uma diretriz clara impede o ple-

no desenvolvimento das hidrovias.

Tokarski explicou que, na

navegação fluvial, a outorga é gerida inteiramente pela Antaq. Já na área portuária, o processo começa no Ministério de Portos e Aeroportos, passa pela análise da agência e depois retorna ao ministério para a assinatura do contrato. Ele apontou que a navegação interior é bem mais flexível e que, embora diferentes órgãos possam gerir essas funções, é crucial que cada um tenha suas responsabilidades bem estabelecidas.

"Podem ser distribuídos em órgãos distintos se estiver bem definido o que cada um deve fazer. Tem que ter alguém da política pública que toque isso, não pode ficar relegado ao terceiro plano como nos governos anteriores", disse Tokarski.

O ex-diretor-geral da Antaq vê a criação da Secretaria Nacional de Hidrovias como um avanço importante após anos de reivindicações do setor. Ele também mencionou a recente mudança nas responsabilidades regulatórias, como a transferência da regulação dos estacionamentos portuários da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para a Antaq.

Tokarski reforçou a importância da atuação do órgão regulador para estabelecer diretrizes e evitar problemas decorrentes da falta de coordenação, enfatizando que todas as questões relacionadas às atividades portuárias devem ser controladas pela ANTAQ. Além disso, ele ressaltou a necessidade de investimentos nos acessos aos terminais e na organização do fluxo logístico, argumentando que a melhor regulação deve ser realizada em parceria entre as duas agências.

A falta de agilidade e de uma diretriz mais clara do Governo foram alguns dos fatores que, na opinião dos debatedores, são entraves para o desenvolvimento de ferrovias e hidrovias

A respeito do transporte ferroviário, o presidente do conselho do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz Ferreira, apontou que os estados brasileiros estão utilizando a promulgação da Autorização Ferroviária como uma grande alternativa para estimular o crescimento da malha nacional, devido à falta de agilidade do Governo nas novas concessões e outorgas.

A Lei nº 14.273, conhecida como Lei das Ferrovias e em vigor desde 2022, facilita investimentos privados na construção de novos trilhos, na reutilização de trechos ociosos e na prestação do serviço de transporte ferroviário, por meio de autorizações.

A legislação estabelece que a União pode delegar a exploração dos serviços ferroviários aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, desde que observada a legislação federal. Com base nesse cenário e no respaldo legal proporcionado, diversos estados brasileiros já estão elaborando e aprovando leis para regulamentar o assunto em âmbito estadual.

Segundo Edeon Vaz Ferreira, a iniciativa é excelente para estimular a concorrência intermodal entre as ferrovias e oferecer diferentes oportunidades para o mercado logístico. "Quem ganha é o setor, com preços mais justos em uma disputa competitiva entre as empresas", afirmou Ferreira.

A moderação do debate foi realizada pelo diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo.

A VLI tem soluções logísticas que geram competitividade para o país.

Trabalhamos para transformar a logística no Brasil. Encurtamos distâncias com soluções que integram portos, ferrovias, rodovias e terminais.

Oferecemos soluções logísticas às empresas brasileiras para o escoamento da produção de bens industrializados, siderúrgicos, minerais e produtos do agronegócio, gerando valor por onde passamos.

Afinal, também é nossa missão oferecer as melhores condições para que as regiões onde atuamos continuem marcando a história de desenvolvimento do país.

Para saber mais, acesse: vli-logistica.com.br



ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

PLANEJAMENTO

Com foco em tragédia no RS, Governo se prepara para estiagem no Norte, diz secretário

Segundo Dino Batista, pasta está atenta para a possibilidade de problemas logísticos na região

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenebnews.com.br

O secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Batista, afirmou que o Governo Federal, em especial o Ministério de Portos e Aeroportos, está totalmente empenhado na recuperação da infraestrutura do setor no Rio Grande do Sul devido à tragédia climática que atinge o estado gaúcho desde o início do mês de maio. Segundo Batista, a atenção está focada para o estado, mas o Governo também se prepara para outros eventos climáticos, principalmente no Norte para evitar a seca dos rios.

A tragédia climática no Rio Grande do Sul foi causada pelos fortes temporais do final de abril e início de maio, além das enchentes provocadas pelo nível de lagos e rios. Serviços de infraestrutura e logística, como rodovias, portos e o principal

aeroporto do estado foram diretamente afetados e muitos deles não estão operando.

O secretário declarou que o Governo não está medindo esforços, principalmente para o período no qual classificou como “pós-água” e que toda atenção do momento é para o Rio Grande do Sul.

“Já fazem semanas que dentro do Ministério a gente respira o Rio Grande do Sul e não pode ser diferente. Daqui 15 dias, provavelmente, a gente já vai ter condições de mensurar melhor os impactos, quais serão as atividades necessárias para recuperar o estado. Nós estamos nos preparando para dar apoio necessário aos terminais fluviais, aos estaleiros, aos próprios armadores. Nós vamos dar esse apoio, se não a navegação interior do Rio Grande do Sul vai morrer e ninguém quer que isso aconteça. Estamos com foco total no estado”, pontuou Dino.

Na sua palestra de encerramento do fórum Centro-Oeste Export, o secretário afirmou que a situação de momento do esta-

do gaúcho exige que as ações do Governo Federal, para cada setor, sejam priorizadas.

Região Norte

Dentro da atuação na recém-criada Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, Batista afirmou que a pasta está ciente para possíveis ocorrências climáticas que possam ocorrer na região Norte do país, afetando principalmente a navegação local com a seca dos rios.

No ano passado, as principais vias navegáveis da região Amazônica sofreram com a estiagem, o que prejudicou a movimentação de cargas entre exportação e importação de diversos terminais da região. Por conta disso, o Governo Federal, através do Ministério de Portos e dos Transportes, teve de anunciar medidas de emergência para mitigar os impactos que foram muito sentidos em 2023.

O secretário destacou a atenção para a região Norte, onde problemas logísticos po-

dem vir a acontecer.

“É importante chamar a atenção para o problema das mudanças climáticas. No Rio Grande do Sul já temos um desastre logístico, mas também temos um desastre que pode acontecer no Norte do país. A estiagem que estamos vendo no Rio Paraguai, a dificuldade prevista no Rio Madeira e também na navegação do Amazonas, que é o nosso maior rio. A gente está trabalhando com a necessidade do governo fazer as obras necessárias para garantir a navegação nesses trechos”, classificou.

Dada as previsões climáticas para a região, a estiagem pode ser a mesma que aconteceu no ano passado.

“Os trechos dos rios da região estão sendo trabalhados de maneira prioritária pelo Governo Federal para que a gente possa continuar com a navegação, mesmo a gente tendo uma estiagem igual ao ano passado. Esperamos que esse trabalho dê os resultados que a gente espera”, disse.

Concessões

Em sua participação no fórum, Batista afirmou que a pauta das concessões hidroviárias será o carro-chefe da Secretaria.

“As concessões hidroviárias certamente será nosso carro chefe. Esperamos que certamente no começo de junho tenhamos a abertura da consulta pública da nossa primeira concessão, no Rio Madeira. Existem players contrários aos projetos ou entendem que terão interesses não atendidos ou ainda não conheçam os projetos, e nosso papel é de fazer com que conheçam. Pretendemos colocar esse projeto em consulta, disponibilizar informações e iniciar o processo de comunicação social com a publicação desse estudo”.

Junto com a hidrovía do Rio Madeira, Batista afirmou que outros projetos de concessões estão com estudos avançados, sendo eles: Rio Paraguai, Barra Norte e a Lagoa Mirim.

Luciano Ohya/Grupo Brasil Export



Em seu discurso de encerramento do Centro-Oeste Export, o secretário Dino Batista destacou a atenção para a região Norte, onde problemas logísticos podem vir a acontecer

ESPECIAL

CENTRO-OESTE EXPORT

CARTA

Centro-Oeste Export defende investimentos e mudanças regulatórias

Manifesto reúne os principais pontos destacados durante o fórum regional, realizado neste mês em Goiás

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebeneews.com.br

As zonas de produção agrícola da Região Centro-Oeste do

Brasil demandam investimentos na infraestrutura de transportes e ajustes normativos, para facilitar o transporte da safra das áreas de plantio e armazenagem até os portos, onde serão embarcadas para o mercado internacional. Tais medidas passam principalmente pelo aumento da malha ferroviária e pelo desen-

volvimento da navegação fluvial.

Estes são alguns dos pontos destacados na Carta Centro-Oeste Export 2024, documento que congrega os mais importantes pontos defendidos por autoridades e lideranças empresariais durante os dois dias do evento, que ocorreu em 16 e

17 deste mês em Goiânia (GO).

A carta, anunciada com exclusividade pelo BE News, aponta a importância da "construção de modelos eficientes de parceria público-privadas (PPPs) para o desenvolvimento do modal de transporte de cargas e passageiros pelas águas fluviais brasileiras". Também de-

fende mudanças no marco regulatório, a fim de estimular a concorrência do modal na região.

Nesse cenário, o Ferrogrão se sobressai como essencial para melhorar a conexão com os portos do Arco Norte. Confirma a seguir o documento na íntegra.

Carta do Centro-Oeste Export 2024

O Centro-Oeste Export 2024 discutiu a implantação de instrumentos de gestão e ajustes normativos com o objetivo facilitar o transporte da produção da região a portos e centros consumidores, além de debater caminhos para o aumento da eficiência dos escoamento de suas cargas. Algumas agendas fundamentais para o agronegócio dos estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul ganharam evidência, incluindo o aumento da malha ferroviária e o desenvolvimento da navegação fluvial, enfatizada pelo recém-nomeado Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes Dias Batista, que comentou sobre a edição de um decreto presidencial para dar força à este modo de transporte e melhorar a segurança das operações.

O transporte hidroviário ganha cada vez mais importância estratégica dentro do Governo Federal e no planejamento da iniciativa privada. É fundamental a construção de modelos eficientes de parceria público-privadas (PPPs) para o desenvolvimento do modal de transporte de cargas e passageiros pelas águas fluviais brasileiras. A expectativa do Governo é de movimentar R\$ 4 bilhões nos projetos relacionados ao modal até 2026.

Durante a realização do InfraJur - Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, o incentivo às hidrovias também ocupou grande espaço das discussões. De modo geral, foi apontado que os entraves para atrair mais investidores para o setor estão na ineficiência para aprovar determinados serviços, devido à ausência de políticas públicas.

No que tange ao modal ferroviário, o Conselho do Centro-Oeste Export defende a alteração de mudanças no marco regulatório para estimular a concorrência do modal na região. Atualmente, os serviços de escoamento das safras ainda são controlados por poucas concessionárias que detêm o monopólio do mercado.

Representantes destas concessionárias também debateram fundamentos acerca da renegociação de contratos no setor ferroviário, especialmente os valores de outorga. O cenário ideal é que essas renegociações aconteçam de modo bilateral, sem atropelos e com respeito aos contratos vigentes.

A Ferrogrão continua sendo uma reivindicação do setor produtivo da região para melhorar a conexão com os portos do Arco Norte. Carece de celeridade e urgência o processo de análise da implantação da Ferrovia pelo Supremo Tribunal Federal (STF) de forma que não continuemos com tanta insegurança em torno deste tema.

Todas essas frentes de trabalho estão no radar do Conselho do Centro-Oeste Export, com o objetivo de contribuir para maior competitividade do setor agrícola, das ações mais básicas às grandes obras estruturais. Enxergar o planejamento logístico de forma integrada é essencial para o sucesso, apontando prioridades, incorporando boas práticas de sustentabilidade e contribuindo para fazer do Brasil uma potência produtora, exportadora e referência internacional no setor.

OPINIÃO



LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebnews.com.br

► GESTÃO

O Pateta somos nós



R

eal só a vida, neste mundo a corromper cada vez mais a percepção e o juízo. Hoje exalto mesmo é a fantasia, que ao menos alimenta os sonhos. A internet, com as ferramentas de IA, coloca na panela da informação ingredientes de verdade e temperos de ilusão.

O mundo viu a bela aurora boreal no Hemisfério Norte e a austral no Hemisfério Sul. O sol explodiu – e não foi a primeira vez -, lançando uma onda de eletromagnetismo em direção ao planeta que julgamos ser único e a nós pertencer. O contato dessas partículas de energia com elementos da atmosfera terrena, como ozônio e hidrogênio, gerou inusitado colorido no céu para nosso encanto, ainda que perene - como é frequente nos países escandinavos.

O céu ganhou tons violeta ou rosa. Mas isso não bastou aos artistas digitais e aos criadores de fakes, e uma enxurrada de imagens 'autênticas' do fenômeno suplantou as telas de Van Gogh, Matisse, Picasso e Andy Warhol. Algumas pareciam filmes de ficção alucinógena para deslumbre geral. A ilusão havia pegado todos nós, crentes, ainda que vítimas contumazes da mentira.

Está certo que nem toda mentira é danosa e essa deixou sabor de primeiro de abril em pleno maio.

Danosas são as mentiras que ameaçam a saúde e o bolso, não

bastassem as fake news que subvertem opiniões e sentimentos. A IA mostra personalidades dizendo o que não disseram. Meninas exibindo o que seu pudor havia escondido. E empresas vendendo o que o pix levou para outro caminho.

É a chamada 'deep news', que mata a realidade e nossa confiança digital. Há meses, fui vítima de falso post pelo qual comprei passagens aéreas que voaram para a conta dos fraudadores.

Há que se ter muita atenção. Nossa fé hoje depende de criteriosa investigação. Temos que tentar a leitura labial para descobrir se o artista está verdadeiramente dizendo o que a voz proclama, o que requer muito cuidado e concentração. Afinal nem as tragédias como a do Rio Grande do Sul e as boas ações escapam dessas almas atroz.

Por essas e outras gosto cada vez mais da fantasia, honesta, a me dizer o que meu espírito quer ver e ouvir, enquanto vagueia nas minhas ilusões. A busca da verdade deveria ser sempre rota da felicidade, não da decepção. Mas a fantasia, ah, essa é leal, vende e realiza com sua própria verdade. Como a Disneyworld faz, oferecendo em dólar a felicidade.

É com a fantasia que eu me felicito agora, e tento fugir daquilo que transformou este mundo em verdadeira Deepworld. Em Orlando, vendem o Mickey. Nesta, o Pateta, que somos nós.

O SOL EXPLODIU – E NÃO FOI A PRIMEIRA VEZ -, LANÇANDO UMA ONDA DE ELETROMAGNETISMO EM DIREÇÃO AO PLANETA QUE JULGAMOS SER ÚNICO E A NÓS PERTENCER. O CONTATO DESSAS PARTÍCULAS DE ENERGIA COM ELEMENTOS DA ATMOSFERA TERRENA, COMO OZÔNIO E HIDROGÊNIO, GEROU INUSITADO COLORIDO NO CÉU PARA NOSSO ENCANTO, AINDA QUE PERENE - COMO É FREQUENTE NOS PAÍSES ESCANDINAVOS. O CÉU GANHOU TONS VIOLETA OU ROSA. MAS ISSO NÃO BASTOU AOS ARTISTAS DIGITAIS E AOS CRIADORES DE FAKES, E UMA ENXURRADA DE IMAGENS 'AUTÊNTICAS' DO FENÔMENO SUPLANTOU AS TELAS DE VAN GOGH, MATISSE, PICASSO E ANDY WARHOL



ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras

opinião@redebeneews.com.br

► ESTRATÉGIA

Mauá e a industrialização do Brasil



Um dos personagens mais importantes da história do Brasil, em minha opinião, não é um mártir ou líder carismático, mas um sujeito empreendedor, autor de um desconcertante “baile” financeiro em banqueiros ingleses, que especulavam contra a moeda nacional de então, antes de tornar-se pioneiro da industrialização do Brasil, nos tempos do Segundo Império.

Seu nome: Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889), mais conhecido como Visconde de Mauá. Em termos de efetiva importância para nosso País, ele está em nível semelhante a outro prócer nacional: José Bonifácio de Andrada de Silva. Ambos, por seus feitos, superam qualquer narrativa.

A contribuição de Mauá para a industrialização do Brasil foi marcante, o mesmo valendo para a área de infraestrutura de transportes, pioneiro que foi na implantação de ferrovias.

É fato que os ingleses não o perdoaram, e tempos depois lhe deram o “troco”. Mas ele não se deixou abater, e conseguiu se recuperar.

Porém, não foram só os poderosos e rancorosos ingleses que o prejudicaram: nobres latifundiários o desprezavam, pois entendiam que o Brasil tinha unicamente vocação agrária. Se o binômio agricultura-indústria, associado a investimentos em infraestrutura de transporte, tivesse uma relação mais amistosa e complementar naquele tempo, talvez estivéssemos no mesmo patamar de outras ex-colônias que, uma vez independentes, se desenvolveram até se tornarem superpotências, como os EUA, por exemplo.

Não teríamos sido o “quintal” dos Estados Unidos. Seríamos bem mais do que o “celeiro do mundo” e, como povo desenvolvido, bem instruído e dotado de consciência nacional, sem exageros ufanistas ou fanatismos, nunca haveria espaço para o assistencialismo que infelizmente define “currais” eleitorais.

Por que essa introdução?

Bem, porque o cenário atual ainda faz lembrar, em certa

medida, o dos tempos de Mauá: o agronegócio e o extrativismo mineral permanecem predominantes, imprescindíveis à nossa balança comercial; o setor industrial precisando ampliar sua participação no PIB nacional; e investimentos em infraestrutura sistematicamente prejudicados por um arcabouço legal confuso e conflitante, ainda sujeito à burocracia e à judicialização, que prejudicam de forma absurda o desenvolvimento do Brasil.

Essa condição, mais do que uma percepção, foi confirmada no XXIV Seminário Internacional Café Santos, realizado entre 21 e 23 de maio de 2024:

Durante a cerimônia de abertura do evento, um dos participantes voltou a mencionar que o Brasil é o principal exportador mundial de café, mas importa cápsulas para seu acondicionamento de países desenvolvidos, que não o cultivam. Outro complementou que esses países lucram de quatro a cinco vezes mais processando o café que importam de nosso País.

Assim, essa troca nunca será um seis por meia dúzia, e continuaremos meros fornecedores de matérias-primas.

Essa tem sido a sina do Brasil, com raríssimas, mas meritórias exceções: exportar “commodities” de baixo valor agregado e importar produtos industrializados, inclusive a partir dessas mesmas “commodities”.

Como superar essa “síndrome”?

Em artigo anterior, comentei sobre a oportunidade representada pela revisão do Plano Nacional de Logística (PNL) 2035 e pela elaboração dos planos mestres dos portos públicos. O mesmo vale para a revisão da legislação e da regulamentação relativas às Zonas de Processamento de Exportação (ZPE), essa muito em função da Reforma Tributária, cuja regulamentação está em curso.

A junção desses três processos favorece à reindustrialização/neoindustrialização do Brasil, e ao incremento da participação de produtos de alto valor

OPINIÃO

O CENÁRIO ATUAL AINDA FAZ LEMBRAR, EM CERTA MEDIDA, O DOS TEMPOS DE MAUÁ: O AGRONEGÓCIO E O EXTRATIVISMO MINERAL PERMANECEM PREDOMINANTES, IMPRESCINDÍVEIS À NOSSA BALANÇA COMERCIAL; O SETOR INDUSTRIAL PRECISANDO AMPLIAR SUA PARTICIPAÇÃO NO PIB NACIONAL; E INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA SISTEMATICAMENTE PREJUDICADOS POR UM ARCABOUÇO LEGAL CONFUSO E CONFLITANTE, AINDA SUJEITO À BUROCRACIA E À JUDICIALIZAÇÃO, QUE PREJUDICAM DE FORMA ABSURDA O DESENVOLVIMENTO DO BRASIL

agregado e de tecnologia nas exportações nacionais.

O agronegócio - que o Brasil faz muito bem! - permanecerá como protagonista, apesar das pressões protecionistas de países desenvolvidos e do ativismo ambiental radical - em alguns casos, também financiado por interesses estrangeiros. Mas é preciso desenvolver a pesquisa científica e tecnológica em nosso País, como fator estratégico para obtenção de autonomia e ratificação de nossa autodeterminação. Isso tem que estar acima de interesses político-partidários, ideológicos ou vaidades: é uma questão de Estado!

Poucos não podem colocar seus interesses pessoais, corporativos ou internacionais acima dos de 215 milhões de brasileiros, que precisam de investimentos em saúde, educação e habitação, os quais dependem de empreendimentos que geram receita e empregos.

Pois bem, uma das sugestões que fiz diretamente aos responsáveis pela revisão do PNL 2035 foi que incluíssem, no estudo, a definição de áreas com potencial para a implantação de atividades industriais próximas a portos e aeroportos. Essas áreas teriam vantagens logísticas que também poderiam ser estendidas às indústrias existentes no interior do País. No caso de equipamentos de grande porte, como turbinas, geradores, transformadores e afins, em vez de serem trazidos em carretas especiais, lentas, com horários restritos de circulação em rodovias, também submissos à geometria destas, as peças poderiam vir em contêineres, também por ferrovias, e serem montadas e customizadas em unidades industriais lindeiras a portos. Não faltam exemplos da racionalidade e eficácia desse modelo nos principais portos e aeroportos do mundo.

Obviamente, além de definir essas áreas, também é necessário considerar os acessos terrestres a elas, determinando prioridades com foco em curto, médio e longo prazos. Essas obras precisam ser priorizadas em todos os níveis de Governo e, principalmente, entre os Três Poderes!

Uma vez definidas as áreas com potencial para implantação de indústrias próximas a portos e aeroportos, o Governo Federal, mais especificamente o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços - MDIC, ao qual está subordinado o Conselho Nacional de Zonas de Processamento de Exportação - CZPE, poderia atuar de forma mais dinâmica.

Explico: em 2022, durante um evento no qual foi abordado

o tema ZPE, um representante do Ministério da Economia, ao qual, então, estava subordinado o CZPE, afirmou que o órgão estava aberto à recepção de propostas. Ponderei que se o interesse pela reindustrialização era do próprio Governo Federal, o ideal seria que o Ministério adotasse um postura de efetivo fomento, e não meramente passiva.

O Governo Federal mudou e o CZPE retornou ao organograma do MDIC. Nesse meio tempo, também fui amadurecendo a ideia. Também contribuí para essa reflexão a alteração ocorrida na legislação de ZPE, em 2021, que possibilitou à iniciativa privada também pleitear autorização para a implantação de zonas de processamento de exportação. A de Aracruz/ES foi a primeira autorizada, em 2023.

Assim, aproveitando a revisão da legislação e da regulamentação das ZPE, além da sugestão feita aos responsáveis pela elaboração da revisão do PNL 2035 e dos planos mestres, também encaminhei alguns questionamentos/sugestões ao CZPE.

Basicamente, questionei se aquele conselho, em vez de apenas receber pleitos, não poderia fazer chamamentos públicos para a implantação de ZPEs em áreas estratégicas. Em caso negativo, sugeri que essa atribuição fosse incorporada na revisão em curso.

Em qualquer caso, com o PLN 2035 e os planos mestres definindo o interesse estratégico da implantação de complexos industriais próximos de portos e aeroportos, o CZPE poderá promover chamamentos públicos para sua viabilização, seguindo o rito convencional, com os interessados apresentando estudos de viabilidade, terreno e ao menos um projeto industrial.

Creio que não faltarão interessados privados, nacionais e internacionais nesse processo. E vale lembrar que a proposta não é de criar concorrência predatória com as indústrias existentes, mas de fomentar a diversificação de produtos associados à pesquisa científica e ao desenvolvimento tecnológico, com ênfase no comércio exterior, também reduzindo nossa dependência de importações de produtos de alta tecnologia.

Talvez Irineu Evangelista de Sousa, que tanto se empenhou pela industrialização do Brasil, perguntasse: Que mal há nisso?



IVANI CARDOSO
ivani@redebene.com.br



Companhia

A VIDA É TOCADA POR ADVÉRBIOS QUE CARACTERIZAM NOSSAS AÇÕES. GOSTO DOS ADVÉRBIOS INTERROGATIVOS, LEVAM AOS PRIMEIROS TEMPOS DA FACULDADE ONDE SE APRENDIA A IMPORTÂNCIA DE INCLUIR NA NOTÍCIA ONDE, QUANDO, COMO E POR QUE. CLARO QUE, ANTES DE TUDO, TEM QUE EXPLICAR O QUE ACONTECEU. JÁ EXPERIMENTOU RESPONDER ESSAS PERGUNTAS PARA FATOS BÁSICOS DO COTIDIANO? VAI SE SURPREENDER. ÀS VEZES, EXAGERAMOS NAS FALAS QUE NÃO MERECEM TANTOS ADVÉRBIOS DE INTENSIDADE. E O QUE ACHA DO ADVÉRBIO JAMAIS, QUE DIFICILMENTE SERÁ CUMPRIDO? EVITO OS ADVÉRBIOS DE MODO, QUE VÃO SE INTROMETENDO ONDE NÃO DEVEM E NEM FAZEM FALTA. MEUS PREFERIDOS SÃO OS DE TEMPO, CEDO OU TARDE, POR EXEMPLO, SÃO GRANDES DÚVIDAS EXISTENCIAIS.

O OLHAR DO SUL

E nasce o movimento Reconstói RS

O engenheiro gaúcho **Sergio Luiz Klein**, consultor na área de infraestruturas de transportes e saneamento e Diretor da ASK Participações Ltda. faz parte do recém-criado grupo Reconstói RG, com foco em obras de recuperação da infraestrutura nas regiões diretamente afetadas pelas enchentes. É um programa da Federasul e do Instituto Cultural Floresta, composto por outros especialistas em infraestrutura e engenharia, familiarizados com a realidade do estado: Athos Cordeiro, Ricardo Portella Nunes, Mauro Touguinha de Oliveira e Anthony Ling.



Divulgação

O fundo privado criado com R\$ 50 milhões iniciais da família Ling vai atender sem qualquer interesse político, mas com o desejo de resgatar as possibilidades de trabalho nessas localidades. As 190 Associações Comerciais e Industriais (ACIs) integrantes da Federasul e o Instituto Cultural Floresta (ICF) realizarão a triagem, fiscalização e o acompanhamento da destinação dos recursos e da execução dos projetos. As comunidades poderão acionar as ACIs de suas regiões ou o ICF a partir de 1º de junho e submeter suas propostas. O objetivo é fazer com que os recursos sejam liberados com celeridade e sem burocracias.

Do grupo participam voluntariamente pessoas que conhecem bem o Estado e têm capilaridade para analisar os projetos. “As grandes obras, os problemas nas estradas começam a ser atacados com recursos estaduais ou federais; a nossa proposta é fazer pequenas obras em pequenas comunidades, como construção de pontes, por exemplo. O retorno tem sido ótimo e várias empresas já aderiram”.

Klein, também Conselheiro do Sul Export e do Mercosul Export, mora em Porto Alegre e desde o início da carreira atua como engenheiro hidroviário. Portanto, sua visão é profunda: “Particpei do processo de muitas dragagens para fins de navegação nas bacias de rios que formam o Rio Guaíba, nunca vi nada parecido. Essa enchente ultrapassou a marca de 1941 do chamado Muro da Mauá, que faz parte da contenção contra as cheias. Nós olhávamos para a marca e vinha a sensação que isso não mais ocorreria, afinal na época não tínhamos as barragens de agora que foram feitas para navegação e energia elétrica. Eu imaginei que a minha geração não veria essa cena triste”.

Mesmo morando na parte mais alta da Cidade, na Bela Vista, o consultor ficou 15 dias sem água em casa: “Uma das estações de tratamento que abastece a região só voltou a funcionar essa semana. Num primeiro momento houve correria com medo de desabastecimento, principalmente água mineral que começou a faltar, e infelizmente ainda enfrentamos exploração nos preços

da água tratada vendida nos caminhões pipa, cobravam o que bem entendiam”.

Para ele, não é o momento de culpar o governo atual, mas sim de agir: “Os gastos de manutenção de equipamentos não dão resultado para os políticos, só ganham importância quando acontecem desastres como esse. Vamos ter que dar a volta por cima, fazer algo parecido como foi feito em News Orleans depois da passagem devastadora do furacão Katrina. O Interior do Estado está arrasado, são imagens terríveis, parece que caiu uma bomba, foram indústrias, foram casas, jamais se imaginou essa catástrofe.”.

Na área portuária não foi diferente, como conta: “Estamos com o porto de Porto Alegre completamente parado, sem qualquer movimentação. O nível da água ainda tem que baixar muito e vão aparecer muitas questões ligadas aos equipamentos do setor que foram destruídos. Talvez demore ainda 30 dias ou mais para o porto de Porto Alegre voltar a funcionar. O de Pelotas também foi atingido e movimenta uma grande quantidade de madeira e celulose também foi atingido dificultando o transporte de madeira e celulose na navegação interior”.

O Porto de Rio Grande continuou operando, mesmo com algumas restrições: “A água sai entre os moles dentro do mar e a vazão está alta, mas os níveis sobem e a praticagem tem que monitorar essa correnteza, mas os navios estão manobrando com cuidados. Foi uma catástrofe de grande dimensões e a prioridade era salvar as pessoas. Daqui para a frente todos devem se unir para dar a volta por cima, vai ser muito traumático esse retorno. A cooperação dos estados vizinhos e do país inteiro é essencial. Chegaram caminhões lotados de vários lugares. Aos poucos vamos trazer de volta a logística, refazer os trajetos e reconectar cidades”, espera.

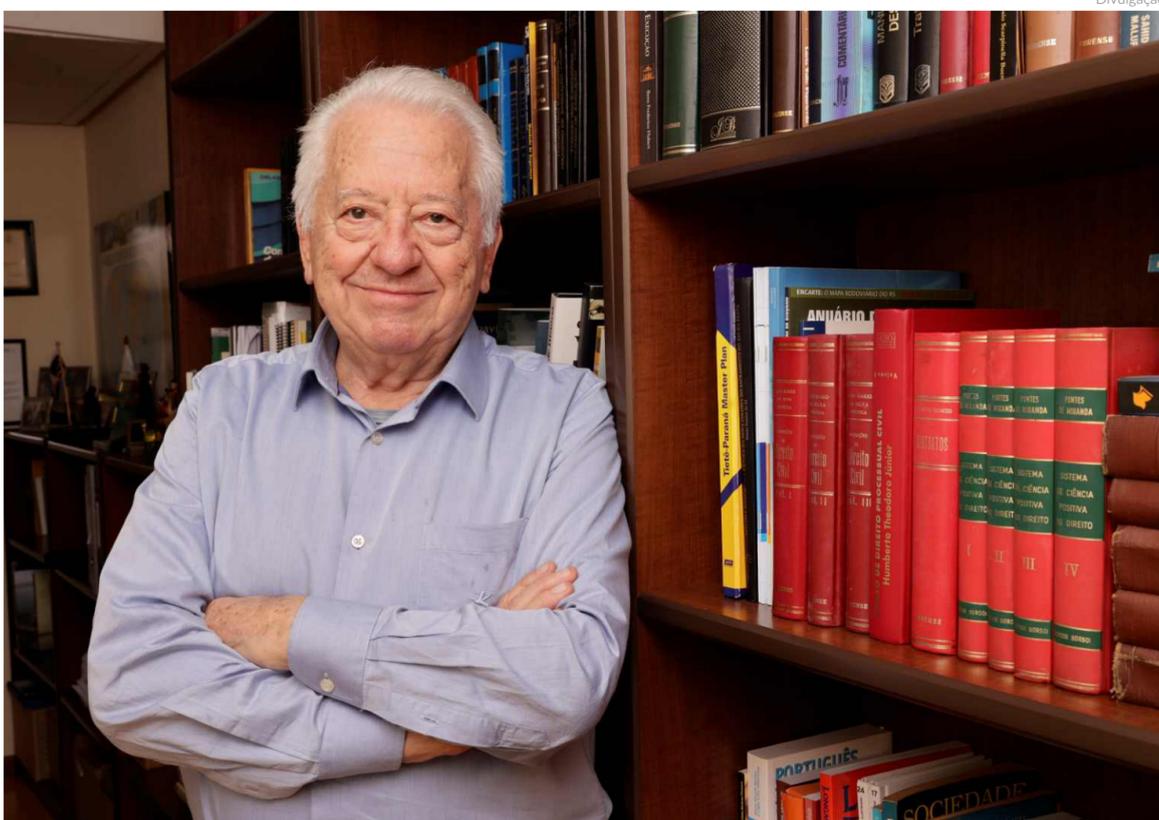
Com todos os problemas, a questão das dragagens voltou à pauta: “O Estado vai ter que rever rapidamente a questão, as dragagens ficaram muito defasadas. Fazíamos dragagens sistematicamente para manter a navegação nesta bacia, que é uma dádiva, as hidrovias correm para o porto, diferente de São Paulo que correm para o Interior. As dragagens, barragens e eclusas foram relegadas a segundo plano. A mais nova é de 1976 e a manutenção está muito mal feita. O Denit (Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes) começou a fazer as licitações, mas o Governo Federal precisa enxergar melhor o transporte hidroviário. Todo mundo fala em ESG, quer um transporte que mais completo do que a navegação interior? Cada embarcação é equivalente a 90, 100 caminhões e o número de acidentes é baixo. É a opção certa”.

O OLHAR DO SUL

“É o momento de integrar forças”

“Nunca vi coisa igual. A enchente do ano passado foi grande, mas não como essa. Ontem eu fui fazer fisioterapia e passei próximo ao Centro, é muito triste ver tudo alagado. Muita gente ainda sem água, sem luz, sem casa, calçadas tomadas, sujeira”. Quando comenta a situação, o consultor **Wilen Manteli**, morador de Porto Alegre e ex-presidente da ABTP e Diretor-Presidente da Associação Hidrovias RS, traz à conversa um misto de indignação e tristeza. E agradece: “Nós tivemos sorte aqui em casa, só faltou um dia água e luz, somos privilegiados e por isso dói ver as imagens de tanta desolação e desespero das pessoas”.

Para o Conselheiro do Sul Export, depois que acontece a tragédia aparecem os engenheiros de obras feitas: “Se as autoridades foram alertadas e nada fizeram, é muito sério. Na verdade, é uma montanha de passivos que vêm se somando há muitos anos. Desde que se criou a delegacia da ABTP Sul eu e as diretorias procuramos o governador da época, década de 90, e todos os outros que se sucederem, para falar sobre a questão da dragagem, que é importante. Foram muitas promessas e nada”.



“

TEMOS VÁRIOS GRUPOS, INCLUSIVE DO SETOR PORTUÁRIO, SE ORGANIZANDO PARA CONTINUAR AJUDANDO. HÁ MUITA GENTE TRABALHANDO, MUITOS VOLUNTÁRIOS, MAS O ESTADO PRECISA COORDENAR A LOGÍSTICA COM EFICIÊNCIA PARA RECEBER E DISTRIBUIR AS DOAÇÕES, PROVIDENCIAR MORADIAS, ALIMENTAR OS DESABRIGADOS”

Manteli cita a necessidade de dragagem na Lagoa dos Patos, Lagoa do Guaíba, Jacuí, Taquari, Rio dos Sinos e Gravataí, um conjunto de rios para facilitar a navegação e que não recebe investimentos há anos. “Fomos falar com o vice-governador Ranolfo Vieira Júnior, que tinha ficado no lugar do Eduardo Leite, e foram liberados R\$ 60 milhões para começar a dragagem no início de 2023. Enrolaram e até agora nada. As nossas hidrovias se encontram abandonadas há muitos anos. Eu entendo que ocorreram falhas de todos os governos, que não cuidaram das margens, das matas ciliares, das eclusas”.

Na região há quatro grandes barragens de eclusas localizadas nos rios Jacuí e Taquari, construídas há mais de 50 anos, que deveriam ter sido reformadas há tempos, como ele explica: “O governo federal fez a licitação das duas principais, mas como o que vale é a menor oferta, quem venceu não tinha condições de realizar. Foram quatro licitações e nenhuma deu certo. Essas obras nas eclusas são fundamentais para salvaguardar as populações ribeirinhas de novas enchentes. Mesmo assim, sem as obras necessárias, elas ajudaram a conter as águas nessa tragédia”.

Para ele, a culpa é de todos: “Não dá para só culpar o governo, a sociedade é tão culpada quanto, porque não se importa, faz vistas grossas vendo os nossos rios, a situação não vai se resolver. Esperar só que os políticos resolvam, também não adianta. Várias entidades bem-intencionadas que poderiam ajudar em propor, fiscalizar e cobrar o governo não se mexem. Parece que o brasileiro tem medo de cobrar. Eu passei por muitos governos, recebi muitos tapinhas nas costas e promessas que nunca se concretizaram”.

O que traz indignação é misturar um drama como esse com questões políticas: “Agora surgem muitas acusações sobre todo o sistema de contenção, mas é o momento de integrar forças. Essa briga política não leva a nada. Se não somarem, não vão conseguir ajudar tantas pessoas e empresas que foram atingidas, reconstruir estradas e cidades”.

Manteli ainda é otimista e acredita que há solução, mas que é preciso trabalhar de forma certa: “Temos vários grupos, inclusive do setor portuário, se organizando para continuar ajudando. Há muita gente trabalhando, muitos voluntários, mas o Estado precisa coordenar a logística com eficiência para receber e distribuir as doações, providenciar moradias, alimentar os desabrigados. É impressionante e emocionante o que tivemos de apoio e solidariedade de tantos estados. Além da fome e da preservação da vida, também me preocupa muito a violência, segurança nessa hora é fundamental. A sociedade merece ser protegida”.

BE+



- Viva! Deu orgulho ver o livro “Brás Cubas”, do nosso imenso Machado de Assis, viralizar no TikTok e se transformar no mais vendido da Amazon nos Estados Unidos, depois que a booktoker americana Courtney Henning Novak fez uma resenha sobre ele. A versão da Penguin Classics, é assinada por Flora Thomson-DeVeaux.

- E a corrente de solidariedade com o Sul segue firme. Linda a iniciativa da campanha A Ponte, pedindo doações de livros infantis e juvenis para a reconstrução das bibliotecas escolares gaúchas. Só em São Leopoldo foram perdidas mais de 80 mil obras nas enchentes. As doações devem ser encaminhadas para Avenida São Borja, 2520, Fazenda São Borja, CEP: 93032-520, São Leopoldo/RS.

- Estudo recente, apresentado em conferência da Sociedade Europeia de Cardiologia, revelou que pessoas que rotineiramente sobem escadas apresentavam 39% menos chances de morrer de doenças cardíacas em comparação àquelas que não cultivavam esse hábito, além de menor risco de derrame e ataque cardíaco.

BE-

- Pesquisa do Instituto Travessia, feita com exclusividade para o jornal O Globo, mostrou que metade dos moradores da capital paulista acredita que a segurança no Centro da cidade piorou nos últimos dois meses.

- A Anvisa determinou que todas as versões do medicamento Zolpidem deverão ser vendidas mediante receita azul controlada para tornar mais rígido o acesso. É o remédio indutor do sono mais utilizado no Brasil e os médicos alertam para os riscos da dependência.

- E para quem está irritado com o preço do azeite (mais de 50% de aumento nos últimos 12 meses), más notícias: a situação não deve melhorar tão cedo. As plantações de azeitonas nos países europeus têm enfrentado secas e calor extremo e a tendência deve continuar para as próximas safras.