



portalbenews.com.br

RONDÔNIA Porto Velho: sem trabalhar devido à seca, portuários avulsos recebem cestas básicas ▶ **p4**

AMAZONAS Dnit autoriza ponte provisória na BR-319 para aliviar filas e garantir abastecimento ▶ **p4**

Divulgação/Grupo Brasil Export



BRASIL EXPORT 2024

Diretrizes sustentáveis e concessões pautam encerramento do fórum

Governo e investidores destacam ESG, vulnerabilidade climática e expansão de projetos em portos, ferrovias e hidrovias ▶ **p6 a p9**

Divulgação/Wilson Sons

Portos brasileiros movimentam volumes recorde de açúcar e fertilizantes ▶ p3



VITAL DO RÊGO Infraestrutura é vulnerável às mudanças climáticas, diz ministro do TCU ▶ **p6**

FERROVIAS Setor busca expansão com novo plano nacional e investimento público ▶ **p7**

APEXBRASIL Investimentos em infraestrutura chamam atenção de investidores globais ▶ **p9**

EDITORIAL

Um caminho sustentável para os portos e os aeroportos brasileiros

A iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), em lançar uma política de sustentabilidade para os setores portuário e aeroportuário, é um avanço significativo na construção de um futuro mais sustentável para o Brasil. Ela será apresentada ao mercado até o final do ano, como afirmou a secretária-executiva do Mpor, Mariana Pescatori, em sua participação no fórum Brasil Export nessa quinta-feira, dia 10, em Brasília. Ao estabelecer diretrizes claras e incentivando a adoção de práticas ESG, o Governo reforça seu compromisso com a descarbonização da economia e com a promoção de um desenvolvimento mais justo e equitativo.

A necessidade de uma política de sustentabilidade para os setores portuário e aeroportuário é evidente. Esses segmentos desempenham um papel fundamental na economia brasileira, mas também são responsáveis por uma parcela significativa das emissões de gases de efeito estufa. Ao promover a adoção de práticas mais sustentáveis, o Governo contribui para a mitigação dos impactos das mudanças climáticas e para a preservação do meio ambiente.

A pesquisa lançada pelo Mpor em setembro representa um importante passo para a construção dessa política. Ao mapear as práticas ESG já implementadas pelas empresas do setor, o Ministério poderá identificar as melhores práticas e as principais lacunas, o que permitirá o desenvolvimento de políticas públicas mais eficazes.

A criação de um "pacto de sustentabilidade" é uma iniciativa inovadora que pode estimular a adoção de práticas mais sustentáveis pelas empresas do setor. Ao oferecer benefícios para as empresas que aderirem ao pacto, o Governo incentiva a competição por melhores práticas e contribui para a criação de um ambiente de negócios mais sustentável.

É importante destacar que a transição para uma economia mais sustentável exige a participação de todos os atores envolvidos. As empresas, os governos, a sociedade civil e os consumidores precisam trabalhar em conjunto para alcançar os objetivos de desenvolvimento sustentável. Ao estabelecer uma política de sustentabilidade para os setores portuário e aeroportuário, o governo brasileiro demonstra seu compromisso com essa agenda e convida todos os atores a participarem desse processo de transformação.

Em conclusão, a iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos de lançar uma política de sustentabilidade para os setores portuário e aeroportuário é um passo fundamental para a construção de um futuro mais sustentável para o Brasil. Ao promover a adoção de práticas ESG, o governo contribui para a descarbonização da economia, a preservação do meio ambiente e a promoção de um desenvolvimento mais justo e equitativo. É fundamental que todos os atores envolvidos se engajem nesse processo, contribuindo para a construção de um futuro mais sustentável para as próximas gerações.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 6 Portos e aeroportos terão diretrizes de sustentabilidade e ESG até dezembro

HUB

- 3 Antaq aprova acordo entre Superintendência do Porto de Itajaí e Portonave para dragagem

NACIONAL

- 3 Açúcar e fertilizantes impulsionam agostorecorde nos portos

REGIÃO NORTE

- 4 Porto Velho: sem trabalhar devido à seca, trabalhadores do porto recebem cestas básicas

Dnit autoriza ponte provisória na BR-319 para aliviar filas e garantir abastecimento

REGIÃO SUDESTE

- 5 Aesp aprova PPP para construção do túnel Santos-Guarujá

BRASIL EXPORT

- 6 Infraestrutura brasileira é vulnerável às mudanças climáticas, alerta ministro do TCU
- 7 Setor ferroviário busca expansão com novo plano nacional e investimento público
- 8 Concessão de hidrovía do Rio Madeira tem tarifa atrativa, mas pode ser ajustada
- 9 Infraestrutura enfrenta desafios para viabilizar concessões e PPPs

Brasil amplia foco internacional para atrair investidores



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
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacynara 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, Júnior Batista, Marília Sena,
Paulo José Ribeiro, Yousefe Sipp e
Vitória Malafati (estagiária)

Colunista
Ivani Cardoso

O Jornal BE News é filiado à



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



Acordo aprovado 1

O acordo entre a Superintendência do Porto de Itajaí (SC) e o terminal Portonave, para a retomada da dragagem do canal do complexo portuário de Itajaí, recebeu o aval da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na última terça-feira. Essa parceria prevê que o serviço de retirada de sedimentos do acesso aquaviário seja realizado pela empresa holandesa Van Oord e custeado pela instalação portuária. Essa atividade foi interrompida em agosto passado, devido a uma dívida de R\$ 35 milhões do porto com a Van Oord.

Acordo aprovado 2

As quantias pagas pela Portonave, terminal privado localizado no canal do Porto de Itajaí, serão, na verdade, uma antecipação de tarifas portuárias. O processo envolve ainda um termo de confidencialidade, que impede as partes de divulgar dados sobre a parceria.

Acordo aprovado 3

Para aprovar esse acordo, a Antaq determinou que a Superintendência apresente um relatório mensal das contas do terminal e dos valores antecipados e suspenda qualquer desconto tarifário. E foi recomendado que o Ministério de Portos e Aeroportos exija que a Superintendência, órgão da Prefeitura de Itajaí, se torne uma empresa pública municipal, no modelo de uma sociedade de propósito específico (SPE).

Protesto

Trabalhadores portuários de todo o País preparam uma paralisação de 12 horas no próximo dia 23, em protesto à proposta de alteração da Lei dos Portos (n. 12.815/2013). O movimento envolve a Federação Nacional dos Portuários (FNP), a dos Estivadores (FNE) e a dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios nas Atividades Portuárias (Fenccovib). Atualmente, o marco regulatório está sendo analisado por juristas, a pedido da Câmara dos Deputados, para ser modernizado.

Horário de verão

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que o horário de verão só será implantado neste ano se for "imprescindível" para a economia brasileira. A declaração ocorreu durante reunião com diretores do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), na última quarta-feira, dia 9. "É um tema absolutamente transversal, e não se pode decidir olhando apenas para um lado. O horário de verão é uma política global de economia de energia, mas só tomaremos essa decisão quando ficar claro de que sua adoção é imprescindível para o País neste momento", afirmou.

Açúcar e fertilizantes impulsionam agosto recorde nos portos

Movimentação de cargas no país atinge 119,37 milhões de toneladas, com contêineres e granéis sólidos em alta



Reprodução/Antaq

A movimentação de carga geral nos portos somou 4,93 milhões de toneladas em agosto, representando um leve aumento de 0,98% em comparação ao mesmo período de 2023

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

A movimentação de açúcar e fertilizantes nos portos brasileiros atingiu níveis recorde em agosto, com o volume de açúcar chegando a 4 milhões de toneladas e o de fertilizantes alcançando 4,65 milhões de toneladas. Esses resultados representam crescimentos significativos em comparação com o mesmo mês do ano anterior. O açúcar registrou um aumento de 33,19%, enquanto o volume de fertilizantes cresceu 28,97%, segundo dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

No geral, os portos brasileiros movimentaram um total de 119,37 milhões de toneladas de cargas em agosto. Esse número é ligeiramente inferior ao registrado no mesmo período de 2023, que foi de 120,20 mi-

lhões de toneladas, refletindo uma pequena queda no desempenho global. No entanto, no acumulado dos primeiros oito meses de 2024, houve um aumento de 3,41%, com o total de cargas movimentadas alcançando 885 milhões de toneladas, comparado ao mesmo período do ano anterior.

Um dos principais destaques de agosto foi a movimentação de contêineres, que também bateu recordes, alcançando 13,16 milhões de toneladas. Esse volume representa um crescimento de 12,68% em relação ao mesmo mês de 2023, correspondendo a 1,21 milhão de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Deste total, 8,72 milhões de toneladas foram movimentadas em rotas de longo curso, enquanto 4,30 milhões de toneladas foram transportadas por cabotagem.

A movimentação de carga geral nos portos brasileiros somou 4,93 milhões de toneladas no oitavo mês do ano, representando um leve aumento de 0,98% em comparação ao mesmo período do ano passado. Por outro lado, os granéis sólidos registraram um volume movimentado de 75,53 milhões de toneladas, com um

crescimento modesto de 0,32%. Já os granéis líquidos apresentaram uma retração de 9,17%, totalizando 25,75 milhões de toneladas.

A cabotagem, que consiste no transporte entre portos dentro do território nacional, foi responsável por movimentar 24,39 milhões de toneladas em agosto de 2024, o que representou um aumento de 0,82% em comparação ao mesmo mês do ano anterior. Já o longo curso, ou seja, o transporte internacional, movimentou 88,01 milhões de toneladas de cargas, com um crescimento de 0,70%. Entretanto, a navegação interior, que é diretamente afetada pelas condições climáticas e pelo nível dos rios, sofreu uma queda significativa de 19,08%, movimentando apenas 6,75 milhões de toneladas, devido principalmente às secas severas que atingiram importantes vias fluviais.

Portos públicos

Os portos públicos do país também registraram um bom desempenho em agosto de 2024, movimentando 44,63 milhões de toneladas de cargas, um aumento de 9,08% em comparação com o mesmo

período do ano anterior. Entre os portos públicos, o Porto de Suape, em Pernambuco, foi o que mais se destacou, com um crescimento expressivo de 42,03%, alcançando uma movimentação de 2,67 milhões de toneladas. O Porto do Rio de Janeiro também teve um desempenho positivo, com um aumento de 29,84% e uma movimentação de 1,25 milhão de toneladas. Já o Porto de Vila do Conde, no Pará, registrou um aumento de 15,2%, movimentando 1,59 milhão de toneladas de cargas.

Por outro lado, os terminais privados autorizados (TUPs) apresentaram uma queda de 5,73% na movimentação total em relação ao mesmo mês do ano passado, impactados principalmente pela retração na movimentação de granéis líquidos. Ainda assim, o Terminal de Minério do Porto do Açu, localizado no Rio de Janeiro, registrou um crescimento expressivo de 33,71% em agosto de 2024, movimentando 2,46 milhões de toneladas de cargas. Esse terminal é o terceiro maior terminal privado de minério de ferro do Brasil, e seu bom desempenho ajudou a amenizar a queda geral observada entre os terminais privados.

REGIÃO NORTE

Porto Velho: sem trabalhar devido à seca, trabalhadores do porto recebem cestas básicas

Entrega busca amenizar os efeitos da paralisação, que afeta diretamente 128 trabalhadores portuários avulsos

Divulgação/Governo de Rondônia

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenebnews.com.br



Cestas básicas estão sendo distribuídas pela Secretaria de Estado da Assistência e Desenvolvimento Social para 128 trabalhadores portuários avulsos de Porto Velho

A crise hídrica que atinge o Rio Madeira, com a menor cota registrada em décadas, paralisou as operações de navegação no terminal portuário de Porto Velho e impactou diretamente a vida de 128 trabalhadores portuários avulsos (TPAs), que estão sem trabalho há cerca de um mês. Com a navegação interrompida devido ao baixo nível das águas, os trabalhadores enfrentam dificuldades financeiras. Para tentar amenizar o impacto, cestas básicas estão sendo distribuídas pela Secretaria de Estado da Assistência e Desenvolvimento Social.

O diretor-presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (Soph), Fernan-

do Parente, pontuou a preocupação com a situação dos TPAs, que têm enfrentado dificuldades com a paralisação das operações. “Estamos cientes das necessidades urgentes dos trabalhadores. O impacto vai muito além da falta de trabalho, afeta a vida e o sustento de muitas famílias, e a gestão estadual

está empenhada em buscar soluções e apoio necessário nesse momento. O que todos esperam é que o rio volte a um nível seguro, permitindo que os trabalhadores possam retomar as atividades e garantir o sustento com dignidade”, ressaltou.

Segundo a gerente da Pro-

teção Social Especial, Gláucia do Nascimento Prado, o auxílio serve também para pensar em políticas públicas a longo prazo. “Traçamos o perfil para obter uma estimativa nessas situações de emergência e planejar ações futuras. Conseguimos fazer um levantamento de dados das pessoas prejudicadas com a

seca neste momento”, explicou. De acordo com o operador José Renato de Oliveira Lopes, a diretoria do Sindicato dos TPAs, junto à Soph, levou a demanda para o Governo de Rondônia, que foi atendida.

Ações contínuas

Para enfrentar o cenário de crise hídrica, o Governo de Rondônia, por meio do terminal de Porto Velho, está organizando o Grupo de Trabalho “Navega Rondônia”, que reúne representantes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Marinha do Brasil, Federação Nacional das Empresas de Navegação (Fenavega), Soph e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com o objetivo de coordenar ações contínuas, integrando informações e esforços não apenas em situações de seca, mas também em questões de segurança e operação portuária.

Dnit autoriza ponte provisória na BR-319 para aliviar filas e garantir abastecimento

Construção no rio Igapó-Açu vai permitir travessia 24 horas para caminhões, após semanas de congestionamentos

Agência Brasil



Rio Igapó-Açu, na BR-319, durante o período de cheias: O trecho afetado enfrenta dificuldades por ser um afluente do rio Madeira, que atravessa a pior seca da história

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) autorizou a construção de uma ponte provisória sobre o rio Igapó-Açu, localizado na BR-319, no Amazonas, com o objetivo de aliviar as longas filas de veículos que têm se formado na região nas últimas semanas. Segundo informações do portal RealTime1, a medida busca garantir o fluxo contínuo de caminhões e veículos que utilizam essa importante rodovia, especialmente aqueles que transportam alimentos perecíveis como frutas e verduras, essenciais para abastecer o porto da Ceasa.

O diretor-geral do Dnit, Fabrício Galvão, confirmou a autorização da obra e ressaltou que, para reduzir o impacto no abastecimento da capital amazonense, os caminhões com

carga de alimentos agora estão autorizados a realizar a travessia 24 horas por dia. Essa decisão atende a um pedido dos feirantes e comerciantes, que enfrentavam dificuldades com os

atrasos nas entregas devido às filas e à capacidade reduzida da balsa que faz a travessia.

Galvão anunciou as medidas após uma reunião com o senador Plínio Valério (PSDB-AM), que levou ao Dnit as reivindicações dos caminhoneiros, produtores rurais e moradores que dependem da BR-319 para se locomover e transportar mercadorias. Segundo o diretor do Dnit, a construção da ponte provisória é uma solução emergencial para a crise que se instalou na travessia do rio Igapó-Açu.

O trecho afetado, que fica no quilômetro 260 da rodovia, enfrenta dificuldades por ser um afluente do rio Madeira, que atravessa a pior seca registrada na história da região. Com o baixo nível da água, a balsa que faz a travessia de veículos pesados e leves tem operado

muito abaixo de sua capacidade máxima, a fim de evitar encaixes. Isso tem gerado longas filas, tanto no sentido Manaus quanto no sentido Humaitá, com o tempo de espera se tornando cada vez mais longo nos últimos 20 dias.

A crise de abastecimento e as dificuldades logísticas causadas pela seca no rio Madeira e seus afluentes preocupam autoridades e comunidades locais. A BR-319 é uma das principais rotas que conectam Manaus a outras regiões do país, e qualquer interrupção no tráfego gera consequências econômicas graves. Além da construção da ponte provisória, o Dnit deve continuar monitorando a situação, buscando novas soluções para garantir a fluidez do tráfego na rodovia e o abastecimento regular da capital amazonense.

Alesp aprova PPP para construção do túnel Santos-Guarujá

Obra estimada em R\$ 5,9 bilhões promete fluidez no transporte e mais segurança aos usuários

Divulgação/Governo de SP



Com o túnel, a travessia poderá ser feita em menos de cinco minutos, eliminando a dependência de fatores como neblina, ressacas ou o tráfego de navios no Porto de Santos

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

do em R\$ 5,9 bilhões, a obra deverá gerar cerca de 9 mil empregos. Após a conclusão, a travessia poderá ser feita em menos de cinco minutos, eliminando a dependência de fatores como neblina, ressacas ou a movimentação de navios no Porto de Santos, o que trará maior segurança e agilidade para os usuários. Atualmente, o tempo estimado de travessia por balsa é de 18 minutos, sem contar o período nas filas de embarque.

A Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp) aprovou na terça-feira, dia 8, o Projeto de Lei 655/2024, que autoriza a contratação da parceria público-privada (PPP) para a construção e operação do túnel imerso Santos-Guarujá. O túnel, com 870 metros de extensão, será construído sob o mar e proporcionará um trajeto mais rápido para pedestres, ciclistas, motociclistas, veículos de passeio e comerciais. Cerca de 78 mil pessoas e mais de 20 mil veículos fazem diariamente a travessia de balsa entre as duas cidades, segundo o Governo do Estado.

O Projeto de Lei contou com amplo apoio dos parlamentares paulistas. O deputado estadual Paulo Mansur (PL) celebrou a aprovação, considerando-a um marco de desenvolvimento para a região. "Vai desafogar o porto, melhorar a qualidade de vida da população e levar mais investimentos".

Caio França (PSB) ressaltou a importância da parceria entre

os governos estadual e federal para a concretização da obra. "Como morador da região, fico feliz em poder estar aqui como parlamentar e votar favoravelmente a esse projeto. Vamos acompanhar de perto e fiscalizar as obras para que tenham o ritmo que a Baixada merece".

Paulo Corrêa Jr. (PSD) destacou o impacto positivo no

turismo local, afirmando que o novo acesso será uma solução de mobilidade e impulsionará o setor. "Como presidente da Comissão de Turismo da Casa, vejo o quão importante é o turismo na geração de riqueza e que é a vocação maior da nossa região".

"A partir da implementação do projeto, a travessia entre

Santos e Guarujá poderá ser feita em menos de cinco minutos e não estará suscetível a neblinas, ressacas ou mesmo aos impactos decorrentes de navios que atracam no Porto de Santos. Assim, vamos assegurar a fluidez do transporte e a segurança dos usuários", disse Rafael Benini, secretário estadual de Parcerias em Investimentos.

Qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo e inserido no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o projeto terá 86% do seu financiamento proveniente de recursos públicos, igualmente divididos entre o Governo de São Paulo e a União, com o restante vindo de aportes privados.

Com o êxito do fórum nacional, o Grupo Brasil Export conclui sua série de encontros de negócios em 2024. Toda nossa equipe expressa gratidão aos patrocinadores, conselheiros e autoridades do Poder Público

BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

INICIATIVA REALIZADA: GRUPO BRASIL EXPORT

APÓIO INSTITUCIONAL: GOVERNO FEDERAL (BRASIL EXPORT), MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS (BRASIL EXPORT)

APÓIO TÉCNICO: ANAC, ANTAQ, ANTT

PRODUÇÃO: BOSSA Marketing & Eventos

MARKETING E COMUNICAÇÃO: BEC

MÍDIA SOCIAL: BE NEWS

Portos e aeroportos terão diretrizes de sustentabilidade e ESG até dezembro

MPor irá lançar política para guiar o setor em ações que incluem descarbonização e equidade de gênero

Divulgação/Grupo Brasil Export

VANESSA PIMENTEL
 vanessa.pimentel@redebnews.com.br

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) vai lançar até dezembro deste ano uma política de sustentabilidade para os dois setores. O documento deve trazer diretrizes para nortear as empresas em relação a adoção de ações de Sustentabilidade e Governança Ambiental, Social e Corporativa (ESG) e também de prevenção aos impactos esperados pelas mudanças climáticas.

As informações foram repassadas por Mariana Pescatori, secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, durante sua participação no painel "Logística, mudanças climáticas e resiliência nas operações logísticas e na infraestrutura do Brasil", exposto na quinta-feira (10), no último dia do Fórum Brasil Export, em Brasília.

Além de Mariana, participaram Rebeca Oliveira, vice-presidente do Complexo do Pecém; Natália Marcassa, CEO da



As diretrizes do Ministério de Portos e Aeroportos foram debatidas no painel "Logística, mudanças climáticas e resiliência nas operações logísticas e na infraestrutura do Brasil"

MoveInfra; Marcello Di Gregório, diretor da Super Terminais; e Sávía Gavazza dos Santos, gerente de Projeto da secretaria-executiva do Ministério da Fazenda. A mediação foi feita por Núria Bianco, jornalista e apresentadora do BE News 19h, e Alice Queiroz, jornalista convidada.

Mariana explicou que o setor já está implantando diversas ações ESG e também voltadas à descarbonização das opera-

ções, mas ainda de maneira individual, ou seja, sem um norteamiento do Governo. Neste sentido, a política de sustentabilidade surge com diretrizes para os setores, com o objetivo de guiá-los de maneira mais concreta.

A secretária pediu também que os atores do setor aéreo e aquaviário acessem a pesquisa sobre sustentabilidade lançada pelo MPor em setembro para mapear e avaliar a implementa-

ção o de práticas ESG nas empresas.

"O resultado deste mapeamento vai nos ajudar a finalizar a política de sustentabilidade, por isso é importante que todas as empresas preencham até o fim do ano, informando tudo o que já estão fazendo", citou. Em 2025, o MPor planeja audiências públicas com os setores para discutir esses temas e as demandas mais urgentes.

As questões presentes na

pesquisa versam sobre descarbonização, equidade de gênero, políticas contra assédio, entre outras.

O MPor planeja ainda lançar uma espécie de "pacto de sustentabilidade", ou "compromisso de sustentabilidade", onde empresas do setor que assinassem o documento teriam, por exemplo, prioridade em análises da pasta. "Seria um instrumento de fomento do MPor para estimular as companhias a adotar práticas mais sustentáveis em suas operações", explicou Mariana.

O Brasil Export 2024 é uma edição nacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação é transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível ainda no canal @tv_benews no YouTube; e no site www.tvbenews.com.br.

Infraestrutura brasileira é vulnerável às mudanças climáticas, alerta ministro do TCU

Vital do Rêgo destaca necessidade de resiliência e crítica despreparo do setor diante de tragédias climáticas frequentes

Divulgação/Grupo Brasil Export

YOUSEFE SIPP
 yousefe.sipp@redebnews.com.br

O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Vital do Rêgo destacou a vulnerabilidade da infraestrutura brasileira diante das mudanças climáticas durante o fórum Brasil Export, na quinta-feira (10), em Brasília (DF).

"O setor da infraestrutura no Brasil não tem resiliência para enfrentar as mudanças climáticas, que hoje se tornaram comuns. O mundo enfrenta o aquecimento global, que provoca todas essas catástrofes", afirmou. "Por exemplo, temos incêndios constantes aqui no Brasil ou furacões na Flórida (Estados Unidos) que ocorrem



O ministro Vital do Rêgo disse que o TCU está desenvolvendo um novo projeto que visa monitorar como outras autoridades mundiais estão lidando com as mudanças climáticas

quase todos os dias. É a chamada tragédia normalizada", completou.

O ministro pontuou que o despreparo do setor de infraestrutura, tanto do lado público

quanto privado, foi evidente durante a tragédia climática que atingiu o Rio Grande do Sul em 2024. As fortes chuvas, que ocorreram em abril deste ano, causaram danos logísticos sig-

nificativos nos modais de transporte, resultando em gastos superiores a R\$ 1 bilhão pelo Ministério dos Transportes para reparos e intervenções em rodovias.

Na ocasião, também houve a suspensão das atividades nas ferrovias, além do fechamento do Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre (RS), e a paralisação das operações portuárias na região.

"O Governo já alocou mais de R\$ 40 bilhões para reparar os danos no Rio Grande do Sul. No Brasil, só tomamos providências depois que a tragédia acontece. Já se sabia, não a intensidade exata do fluxo de água, mas que a cheia chegaria, e não nos preparamos", disse Vital do Rêgo.

O ministro divulgou que o TCU está desenvolvendo um

novo projeto que visa monitorar como outras autoridades mundiais estão lidando com as mudanças climáticas.

"Os estados, por meio de seus órgãos de controle, alimentam a plataforma informando como o seu país está atuando em três eixos abordando as intempéries climáticas: governança, políticas públicas e investimento", explicou Vital do Rêgo. "Isso vai nos permitir avaliar a ação dos governos em relação ao clima, consolidar os dados em um panorama global, apoiar o planejamento de trabalho futuro e comunicar as informações relevantes", finalizou.

A iniciativa será apresentada primeiro na COP 29, a Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas, que ocorrerá entre os dias 11 e 22 de novembro, no Azerbaijão.

Setor ferroviário busca expansão com novo plano nacional e investimento público

Com meta de 35% da matriz de transporte, Governo e empresas discutem parceria para construir 6 mil km de ferrovias

Divulgação/Grupo Brasil Export



Os debatedores defenderam no painel que haja uma participação do poder público na aquisição de investimentos para ampliar a participação e melhorias das ferrovias no país

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebenews.com.br

Instituições ligadas ao transporte ferroviário, bem como companhias privadas do setor, mostraram otimismo com o Plano Nacional de Ferrovias, que deverá ser lançado ainda este ano pelo Ministério dos Transportes, cujo objetivo é somar investimentos públicos para aumentar a participação do modal na matriz de transporte de cargas do Brasil.

Durante um dos painéis técnicos do Brasil Export 2024, Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado na quinta-feira (10), em Brasília, os debatedores defenderam que haja uma participação do poder público na aquisição de investimentos para ampliar a participação e melhorias das ferrovias no país.

O diretor-presidente da Associação Nacional dos Trans-

portadores Ferroviários (ANTF), Davi Barreto, apontou que a participação do modal na matriz de transporte varia de 20% a 25%. A meta do Governo Federal é que o número aumente para 35% em dez anos.

Barreto elogiou a iniciativa do Plano Nacional de Ferrovias e disse que a participação do poder público será fundamental para alavancar os investimentos no setor, que são prioritariamente oriundos da iniciativa privada.

“Historicamente esses recursos vêm sendo quase que exclusivamente de recursos privados nos últimos anos. E isso não é o suficiente. A gente vê com muito bons olhos uma nova visão do Governo, novo plano conduzido pela secretaria (nacional de transporte ferroviário), de trazer o poder público e estar mais presente para esses investimentos. Não dá mais 99% do investimento em ferrovias ser feito pelo setor privado”, comentou.

Na mesma linha, o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, disse

que para alcançar o objetivo de 35% da matriz de transporte será necessário a construção de 6 mil quilômetros em novas estradas férreas. Para essa promessa ser concluída, o Governo Federal terá de ter participação nos investimentos.

“Para construir 6 mil quilômetros de ferrovias, acredito que o Governo vai ter que entrar nesse projeto, e não somente passar para o setor privado todo peso desse investimento. Se o país não investir em ferrovias em conjunto com o setor privado, não iremos alcançar esse objetivo”, afirmou.

O secretário pontuou que o plano será bem sucedido do ponto de vista financeiro a partir da repactuação de renovação de concessões.

“Acredito que essa repactuação será histórica. Privatizaremos os contratos nos anos 1990. E 30 anos depois é hora de fazer esse encontro de contas e pensar nos próximos 30 anos. É uma oportunidade única de ter governo e setor privado dentro de um fundo com recursos, que vão ficar no setor

e mostrar para os próximos 30 anos que teremos pelo menos os 6 mil quilômetros de novas ferrovias”, disse.

O que diz o setor privado

O CEO da VLI, Fábio Marchiori, elogiou a atuação do Governo em priorizar o modal ferroviário dentro da matriz do transporte de cargas.

“Parabenizamos o esforço do Governo Federal de dar ouvidos às empresas, entender que é um momento importante para reconfigurar a infraestrutura brasileira. O fato é que a ferrovia é mais capacitada para fazer transporte de longa jornada e, obviamente, toda a vinculação que as ferrovias e os portos podem ter melhorando a eficiência da logística”, enfatizou.

A VLI negocia a renovação por mais 30 anos da Ferrovia Centro-Atlântica.

“A renovação da FCA é o próximo grande movimento dentro desse grande plano. Oferecemos um plano de mais de R\$ 24 bilhões de investimentos, além de contrapartidas

na casa de R\$ 5 bilhões. E o primeiro ponto, esse dinheiro é necessário na ferrovia”, explicou.

Outros debatedores do painel foram Guilherme Penin, vice-presidente de Regulação e Sustentabilidade da Rumo; Vítor Vinuesa, diretor da ADM para a América do Sul, e Rafael Vitale, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A moderação foi do diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo. Também participaram os jornalistas Marília Sena, também da Rede BE News, e Eric Napoli, do Poder360.

O Brasil Export 2024 foi uma edição nacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Concessão de hidrovia do Rio Madeira tem tarifa atrativa, mas pode ser ajustada

Diretor-geral da Antaq diz que valor inicial de R\$ 0,80 por tonelada é competitivo, mas não descarta reajuste para novos investimentos

Divulgação/Grupo Brasil Export



O painel do Brasil Export trouxe discussões aprofundadas sobre o futuro das hidrovias brasileiras, com foco nas concessões das hidrovias do Rio Madeira e do Rio Paraguai

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redeneews.com.br

No último dia do Fórum Nacional Brasil Export 2024, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, afirmou que a tarifa estimada na concessão da hidrovia do Rio Madeira, de R\$ 0,80 por tonelada navegada, já é atrativa para investimentos, porém, não descartou um aumento em razão de maiores investimentos. O projeto está em fase de audiência pública.

Ele deu essa declaração durante o painel sobre o panorama das Concessões de hidrovias, no último dia do fórum nacional de logística e infraestrutura Brasil Export, que ocorreu em Brasília (DF) entre terça-feira (8) e quinta-feira (10). O evento trouxe discussões aprofundadas sobre o futuro das hidrovias brasileiras, com foco especial nas concessões das hidrovias do Rio Madeira e do

Rio Paraguai.

O debate foi moderado pelo diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo, com a presença dos jornalistas Dimmi Amora, sócio-diretor da Agência Infra, e Milena de Castro, gerente de comunicação da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra).

Eduardo Nery abordou as questões tarifárias e os investimentos necessários para garantir a atratividade das concessões.

Segundo ele, a audiência pública tem o objetivo de ouvir a sociedade sobre as tarifas e os investimentos previstos: "Estamos trabalhando com uma tarifa em torno de R\$ 0,80 por tonelada, um valor que consideramos atrativo em comparação a outros modais de transporte, especialmente quando se trata dos volumes transportados no Rio Madeira e no Rio Paraguai", explicou.

Ele também mencionou a possibilidade de ajustes na modelagem dos investimentos, dependendo das contribuições recebidas durante as audiências

as, o que poderia gerar uma pequena elevação nas tarifas, mas sem comprometer a competitividade do modal hidroviário.

Nery destacou que, com base nas referências internacionais, mesmo com tarifas de até 1 dólar por tonelada, o transporte pelas hidrovias do Rio Madeira e do Rio Paraguai ainda seria mais econômico do que outros modais, como o rodoviário e o ferroviário.

Já o secretário nacional de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos, Dino Batista, destacou a importância do momento atual para as concessões hidroviárias no Brasil, ressaltando que a primeira concessão do setor já está em fase de audiência pública.

Ele explicou que o processo de concessão da hidrovia do Rio Madeira está avançado, com os documentos públicos disponíveis no site da Antaq, permitindo que a sociedade acompanhe os estudos e participe do debate.

O secretário pontuou, ainda, a confusão que muitas vezes se faz sobre o que é concedido

nesses processos: "Muitos confundem concessão da hidrovia como concessão do rio, mas não é isso. Grande parte da governança permanece com a Agência Nacional de Águas e com as bacias hidrográficas; trata-se da concessão de algumas competências que hoje são do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes)", explicou.

Melhoria

- Em relação à hidrovia do Rio Madeira, que é um importante corredor logístico para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste em direção aos portos do Norte, a concessão deve melhorar a infraestrutura existente, possibilitando uma maior eficiência no transporte fluvial, ainda segundo ele.

O Rio Madeira desempenha um papel fundamental no transporte de grãos, fertilizantes e combustíveis, sendo uma via estratégica para o agronegócio brasileiro. A expectativa é que as melhorias na hidrovia aumentem a competitividade

do transporte aquaviário em relação a outros modais.

O Rio Paraguai, por sua vez, tem um papel crucial na integração logística da América do Sul, conectando o Brasil a outros países como Bolívia, Paraguai e Argentina. A hidrovia é responsável pelo transporte de minério, soja e outros produtos agrícolas e industriais, sendo vital para o comércio exterior do Brasil.

As concessões previstas pelo Governo pretendem melhorar a infraestrutura fluvial e aumentar a capacidade de navegação, especialmente em períodos de seca, quando o nível do rio pode comprometer a navegabilidade.

A discussão contou também com a participação de Fernando Correa dos Santos, superintendente de Projetos Portuários e Aquaviários da Infra SA., que reforçou a relevância da parceria público-privada para o desenvolvimento das hidrovias; e Mariana Yoshioka, diretora-executiva de Engenharia e Inovação da Hidrovias do Brasil.

Infraestrutura enfrenta desafios para viabilizar concessões e PPPs

Especialistas discutem no Brasil Export como novas modelagens podem atrair mais investimentos e tornar projetos viáveis

Divulgação/Grupo Brasil Export

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redebnews.com.br

O setor de infraestrutura, especialmente nas áreas de logística e transportes, ainda sofre com gargalos que dificultam novas modelagens, financiamentos e concessões de ativos em projetos com potencial de impulsionar a economia brasileira.

Representantes dos setores público e privado discutiram, durante o fórum Brasil Export, na quinta-feira (10), a evolução das estruturas contratuais nos projetos de infraestrutura e os pontos que ainda precisam ser aprimorados para tornar os empreendimentos mais viáveis.

Cristiano Giustina, diretor de planejamento da Infra SA, ressaltou a necessidade de que os projetos de Parceria Público-Privada (PPP) sejam tanto “financeiramente” quanto “compreensíveis” para o mercado. A representante do Governo destacou a importância de considerar a alocação do capital e a previsi-



As estruturas contratuais nos projetos de infraestrutura foram debatidas no painel “Modelagens, financiamentos e concessões de ativos de infraestrutura” do Brasil Export

bilidade da demanda.

Um exemplo mencionado por Giustina foi a concessão da BR 381, que, após três leilões sem sucesso, passou por uma reavaliação: “Ouvir o mercado e realizar roadshows foi crucial para entender onde estavam os riscos e como poderíamos ajustá-los”, afirmou.

Cynthia Ruas, superintendente substituta da Agência

Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), discorreu sobre as recentes alterações nos contratos de concessão pela autarquia.

Segundo ela, a agência está na “quinta etapa de tipos de contrato”, com um enfoque maior na alocação de riscos. Ruas divulgou que, após debater com os players e investidores do setor, a ANTT reestruturou sua

matriz. “É impossível prever todos os riscos de um contrato de 30 anos, mas conseguimos dividi-los de forma mais adequada entre poder concedente e concessionário”.

Victor Burns, gerente de relacionamento com o governo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), observou uma mudança na dinâmica entre os

diversos atores envolvidos na elaboração dos contratos.

Burns mencionou que a flexibilidade tem aumentado e que os estruturadores aprenderam a trabalhar melhor com os órgãos de controle: “Quando você traz confiança nos estudos, a tendência é que os projetos fluam melhor”, disse.

“Parecia ter uma falsa distinção de investimento entre setor público e privado. Hoje, você entende como um fluxo mais contínuo”, completou Bruns.

O painel “Modelagens, financiamentos e concessões de ativos de infraestrutura” também teve a participação de Patrícia Póvoa Gravina, diretora da Secretaria Adjunta de Infraestrutura Econômica do Programa de Parcerias para Investimentos (PPI); e Luiz Lourenço Souza Neto, executivo do Banco da Amazônia. O diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo, foi o moderador do painel, do qual participou o jornalista convidado Dimmi Amora, sócio-diretor da Agência Infra.

Infraestrutura enfrenta desafios para viabilizar concessões e PPPs

Especialistas discutem no Brasil Export como novas modelagens podem atrair mais investimentos e tornar projetos viáveis

Divulgação/Grupo Brasil Export

MARÍLIA SENA
marilia.sena@redebnews.com.br

O setor de infraestrutura, especialmente nas áreas de logística e transportes, ainda sofre com gargalos que dificultam novas modelagens, financiamentos e concessões de ativos em projetos com potencial de impulsionar a economia brasileira.

Representantes dos setores público e privado discutiram, durante o fórum Brasil Export, na quinta-feira (10), a evolução das estruturas contratuais nos projetos de infraestrutura e os pontos que ainda precisam ser aprimorados para tornar os empreendimentos mais viáveis.

Cristiano Giustina, diretor de planejamento da Infra SA, ressaltou a necessidade de que os projetos de Parceria Público-Privada (PPP) sejam tanto “financeiramente” quanto “compreensíveis” para o mercado. A representante do Governo destacou a importância de considerar a alocação do capital e a previsi-



As estruturas contratuais nos projetos de infraestrutura foram debatidas no painel “Modelagens, financiamentos e concessões de ativos de infraestrutura” do Brasil Export

bilidade da demanda.

Um exemplo mencionado por Giustina foi a concessão da BR 381, que, após três leilões sem sucesso, passou por uma reavaliação: “Ouvir o mercado e realizar roadshows foi crucial para entender onde estavam os riscos e como poderíamos ajustá-los”, afirmou.

Cynthia Ruas, superintendente substituta da Agência

Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), discorreu sobre as recentes alterações nos contratos de concessão pela autarquia.

Segundo ela, a agência está na “quinta etapa de tipos de contrato”, com um enfoque maior na alocação de riscos. Ruas divulgou que, após debater com os players e investidores do setor, a ANTT reestruturou sua matriz. “É impossível prever

todos os riscos de um contrato de 30 anos, mas conseguimos dividi-los de forma mais adequada entre poder concedente e concessionário”.

Victor Burns, gerente de relacionamento com o governo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), observou uma mudança na dinâmica entre os diversos atores envolvidos na

elaboração dos contratos.

Burns mencionou que a flexibilidade tem aumentado e que os estruturadores aprenderam a trabalhar melhor com os órgãos de controle: “Quando você traz confiança nos estudos, a tendência é que os projetos fluam melhor”, disse.

“Parecia ter uma falsa distinção de investimento entre setor público e privado. Hoje, você entende como um fluxo mais contínuo”, completou Bruns.

O painel “Modelagens, financiamentos e concessões de ativos de infraestrutura” também teve a participação de Patrícia Póvoa Gravina, diretora da Secretaria Adjunta de Infraestrutura Econômica do Programa de Parcerias para Investimentos (PPI); e Luiz Lourenço Souza Neto, executivo do Banco da Amazônia. O diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo, foi o moderador do painel, do qual participou o jornalista convidado Dimmi Amora, sócio-diretor da Agência Infra.