



portalbenews.com.br

MALHA OESTE Relicitação promete R\$ 18 bi em investimentos ao longo de 60 anos ▶ **p3**

LULA Presidente faz exames em São Paulo e é liberado para voltar a Brasília ▶ **p5**

Consulta pública marca início da 1ª concessão de hidrovia no Brasil

Toninho Ruiz/Semadesc

Hidrovia do Rio Paraguai terá R\$ 63,8 milhões em investimentos para garantir navegação segura e eficiente no Tramo Sul ▶ **p4**

Justiça suspende federalização do Porto de Itajaí e mantém gestão municipal ▶ **p6**

Jonathan Campos/AEN

CONCESSÃO DAS RODOVIAS INTEGRADAS DO PARANÁ



GOVERNO FEDERAL



Grupo EPR arremata Lote 6 das rodovias do Paraná no último leilão do ano ▶ **p5**

Divulgação/Fraport



PORTO ALEGRE Salgado Filho retoma voos internacionais após sete meses de paralisação ▶ **p7**

RIO GRANDE Terminal de contêineres recebe primeira carga de pás eólicas por cabotagem ▶ **p8**

EDITORIAL

A Hidrovia do Paraguai e a logística brasileira

A primeira concessão de uma hidrovia no Brasil, no Tramo Sul do Rio Paraguai, começou a se tornar realidade nessa quinta-feira, dia 19, com o lançamento da consulta pública para esse processo. A medida é estratégica para a logística do País. Ao abrir as portas para investimentos privados nesse modal de transporte, o Governo Federal demonstra sua compreensão da importância estrutural das hidrovias para a economia nacional.

O potencial da Hidrovia do Paraguai é imenso. Com a conclusão das obras, o País poderá contar com uma nova rota para o escoamento das produções agrícola, mineral e industrial, reduzindo custos e aumentando a competitividade das empresas brasileiras no mercado internacional. A estimativa de aumentar a movimentação anual de carga de 8 milhões para 30 milhões de toneladas em cinco anos demonstra o enorme potencial de crescimento desse corredor logístico.

A concessão da hidrovia não apenas beneficiará o setor de transportes, mas também terá um impacto positivo em diversas outras áreas da economia. A redução dos custos logísticos, por exemplo, permitirá que as empresas brasileiras ofereçam produtos mais competitivos no mercado internacional, gerando mais empregos e renda para a população. Além disso, a hidrovia contribuirá para o desenvolvimento regional, incentivando a instalação de novas empresas e a geração de riquezas nas regiões próximas aos rios.

No entanto, para que os benefícios da hidrovia se concretizem, é fundamental que o processo de concessão seja conduzido de forma transparente e eficiente. O Governo Federal deve garantir que as empresas interessadas em participar do leilão tenham acesso a todas as informações necessárias e que o processo seja livre de qualquer tipo de interferência política.

É importante destacar que a hidrovia é um modal de transporte sustentável, que causa menos impactos ambientais do que o transporte rodoviário. Ao investir nesse modal, o Governo também demonstra seu compromisso com o desenvolvimento sustentável do País.

A participação da sociedade civil nesse processo é fundamental. As comunidades ribeirinhas, os produtores rurais, as empresas de transporte e os demais interessados devem ser ouvidos e suas contribuições devem ser consideradas na elaboração do edital de concessão.

Nesse cenário, a concessão da Hidrovia do Paraguai representa uma oportunidade única para o Brasil. Ao investir nesse modal de transporte, o Governo está dando um passo importante para modernizar a logística do país e aumentar sua competitividade no mercado global. É fundamental que esse processo seja conduzido de forma transparente e eficiente, com a participação de todos os atores envolvidos.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 4 Consulta pública abre caminho para primeira concessão de hidrovia no Brasil

HUB

- 3 Intervenção do BC e aprovação de pacote na Câmara dos Deputados refletem no dólar

NACIONAL

- 3 Relicitação da Malha Oeste promete R\$ 18 bi ao longo de 60 anos
- 5 No último leilão do ano, Grupo EPR vence Lote 6 das rodovias do Paraná

Lula faz exames em São Paulo e é liberado para voltar a Brasília

REGIÃO SUL

- 6 Justiça suspende federalização do Porto de Itajaí e mantém gestão municipal
- Navio à deriva mobiliza operação de emergência no complexo catarinense
- 7 Salgado Filho retoma voos internacionais após sete meses de paralisação
- 8 Tecon Rio Grande recebe primeira carga de pás eólicas por cabotagem
- 9 "As rodovias e o alerta da COP 30", por José Ronaldo Marques da Silva, o Boizinho



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, 1º andar
Santos, São Paulo
11013-919, BR

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyrara 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,
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.portalbenenews.com.br

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

(11) 91615.1200



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

Dia de queda 1

Após um dia de trégua no mercado financeiro, o dólar teve forte queda e fechou próximo de R\$ 6,10, refletindo a intervenção recorde do Banco Central (BC) no câmbio e a aprovação de parte do pacote de corte de gastos na Câmara dos Deputados. A bolsa de valores iniciou o dia em forte alta, mas perdeu força perto do fim das negociações e registrou pequena alta.

Dia de queda 2

O dólar comercial encerrou esta quinta-feira (19) vendido a R\$ 6,122, com recuo de R\$ 0,146 (-2,32%). Apesar da queda, o valor de fechamento é o segundo maior da história do real, só perdendo para a véspera, quando a moeda norte-americana fechou em R\$ 6,26.

Reservas internacionais

A cotação chegou a abrir em alta, atingindo R\$ 6,28 por volta das 10h15, mas passou a cair após o BC vender US\$ 8 bilhões das reservas internacionais em dois leilões, um de US\$ 3 bilhões, anunciado na quarta-feira (18) à noite, e outro de US\$ 5 bilhões, realizado perto do fim da manhã.

Corte de gastos

A moeda operou em torno de R\$ 6,14 no início da tarde e caiu ainda mais após a Câmara dos Deputados aprovar a proposta de emenda à Constituição (PEC) do pacote de corte de gastos do governo. A larga margem favorável à votação (354 votos no primeiro turno e 348 no segundo) trouxe alívio. Na mínima do dia, por volta das 15h45, a cotação chegou a R\$ 6,10.

Ataque, não 1

O diretor de Política Monetária e próximo presidente do Banco Central (BC), Gabriel Galípolo, disse nesta quinta-feira, dia 19, não ver um ataque especulativo como justificativa para a alta do dólar nos últimos dias. Segundo o diretor, o termo ataque especulativo não resume corretamente o movimento de alta na moeda americana, que chegou a valer R\$ 6,30 esta manhã, mas recuou diante dos leilões de venda de US\$ 8 bilhões pelo BC.

Ataque, não 2

Para Galípolo, não é correto tratar o mercado como uma coisa só, um bloco monolítico, e que sempre haverá posições contrárias com alguém vendendo ou comprando ativos. "Quando o preço de ativo (como o dólar) se mobiliza em uma direção, têm vencedores e perdedores. Ataque especulativo não representa bem como o movimento está acontecendo no mercado hoje", explicou Galípolo.

Relicitação da Malha Oeste promete R\$ 18 bi ao longo de 60 anos

Projeto inclui investimentos na modernização de infraestrutura ferroviária entre São Paulo e Mato Grosso do Sul, com foco em tecnologia e sustentabilidade

Divulgação



A Malha Oeste interliga ferrovias e conexões intermodais, desempenhando papel chave no transporte de cargas, como grãos e minérios, para o Porto de Santos e outros destinos

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou na quinta-feira (19) os procedimentos relativos à tomada de subsídios no processo de relicitação da ferrovia Malha Oeste, que conecta os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. A partir da decisão, cabe à Agência elaborar e encaminhar ao Ministério dos Transportes o Plano de Outorga para a realização do certame. A previsão é de que sejam investidos cerca de R\$ 18 bilhões em obras e custos de operação ao longo de 60 anos de contrato.

O projeto trata da concessão para a exploração do empreendimento ferroviário, com extensão total de 1.625,30 km, limitando-se a Leste por Mairinque (SP) e a Oeste pela municipalidade de Corumbá (MS). A modelagem abrange a ampliação dos pontos de cruzamento, a implantação de sinalização e centros de controle operacional (CCOs) com comunicação via satélite. Além disso, é esperado a renovação da frota, investimentos em ofi-

cinas, instalação e aquisição de equipamentos de via.

As sugestões foram recebidas pela ANTT durante o ano de 2023, totalizando 114 manifestações orais e escritas. Os interessados tiveram a oportunidade de contribuir para o aprimoramento das minutas do Edital e do Contrato, assim como dos estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental do projeto.

Entre os pedidos, Manoel Rodrigues, diretor da EVO Engenharia, destacou a necessidade de incorporar tecnologias modernas na ferrovia, propondo a inclusão de sistemas que reduzam custos operacionais.

É possível realizar alguma adequação no trajeto dessa concessão para que, com a implantação de inovações no material rodante, seja possível economizar significativamente em rodas e combustíveis, aumentando a rentabilidade do ramal e, assim, reduzindo consideravelmente os custos?", propôs Rodrigues.

José Roberto Martins, vereador de Bauru (SP), sugeriu a implementação de melhorias na limpeza dos terrenos ferroviários para beneficiar as cidades da região.

"O PAC Ferroviário em Bauru é enorme. Chegamos a ser o maior entroncamento ferroviário da América Latina.

Mas, hoje, o que vemos é o total abandono: o PAC inteiro, com as oficinas mecânicas gigantes para receber os vagões, está parado, e a estação onde funciona a administração está abandonada há quase 20 anos, se deteriorando", contou. Luiz Antônio Sola Filho, diretor da Transfesa, ressaltou a importância de que sejam usados equipamentos sustentáveis na nova operação das linhas ferroviárias, como vagões que utilizem combustíveis menos poluentes, por exemplo.

"Uma outra falha também do projeto é que estamos falando de locomotivas que estão 20 anos atrasadas. Nós temos que pensar numa locomotiva com tração verde. [...] para fazer dessa uma ferrovia limpa, não só útil para toda a região que ela atende, mas sustentável também", disse.

Aristides Cordeiro, CEO da Tribuna do Pantanal, criticou a decisão de retirar o trecho de Ponta Porã (MS) da relicitação da Malha Oeste e mencionou que o turismo poderia ser uma alternativa viável, além do transporte de carga, para a região.

O que me deixa entristecido é que se fala que essa malha viária de Ponta Porã é inviável, talvez seja inviável para o agronegócio, mas pode ser totalmente viável para o turismo", observou Cordeiro.

Lucas Asfor, diretor da

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), é o relator do projeto e, junto com a equipe técnica da autarquia, deverá elaborar a nova proposta de concessão.

Relicitação

Segundo informações da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), o novo leilão vai ser realizado devido à solicitação de adesão ao processo de relicitação (devolução da concessão) feita pela Rumo Logística em 2020, junto à ANTT.

Parte da justificativa informada pelo Governo Federal declara que: "A infraestrutura da Malha Oeste, incluindo sua via permanente, encontra-se depreciada. Durante anos, a atual concessionária realizou investimentos em patamares insuficientes para a sua manutenção. O subinvestimento acarretou perda da capacidade de transporte. Atualmente, os trens trafegam com velocidades abaixo de seu potencial e o volume de carga transportado é limitado", diz o trecho na íntegra.

A Malha Oeste interliga ferrovias e conexões intermodais, desempenhando papel chave no transporte de cargas, como grãos e minérios, para o Porto de Santos (SP) e outros destinos.

NACIONAL

Consulta pública abre caminho para primeira concessão de hidrovia no Brasil

Tramo Sul do Rio Paraguai receberá R\$ 63,8 milhões em investimentos e promete revolucionar logística no Mato Grosso do Sul

Vosmar Rosa/MPor



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e outras autoridades participaram do lançamento do projeto da consulta pública para a concessão da Hidrovia do Rio Paraguai

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redebeneews.com.br

O Ministério de Portos e Aeroportos lançou na quinta-feira (19) a consulta pública para a primeira concessão de uma hidrovia no país, no Tramo Sul do Rio Paraguai. As contribuições podem ser feitas por 60 dias na plataforma eletrônica Participa + Brasil. Os investimentos previstos para o projeto são de R\$ 63,8 milhões, com contrato de 15 anos, podendo ser prorrogado pelo mesmo período.

A expectativa do Governo Federal é que o edital para a concessão seja publicado em maio de 2025, com o leilão programado para ocorrer em julho. O canal abrange as infraestruturas no trecho entre a cidade de Corumbá (MS) e a foz do Rio Apa, localizada no município de Porto Murtinho (MS). A extensão total é de 600 km, sendo 330 km na parte que faz fronteira com o Paraguai e 48 km na divisa com a Bolívia.

O escopo da outorga estabelece que, nos primeiros cinco anos de atuação, a concessionária será responsável pela exe-

cução de diversos serviços, como dragagem, monitoramento hidrográfico, sinalização e balizamento náutico, além da gestão e operação do tráfego aquaviário e das questões ambientais. Também está prevista a construção de um galpão industrial, melhorias nas travessias e adequações nos pontos de desmembramento de comboios.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, revelou que os estudos de demanda realizados pela pasta indicam que, em um período de cinco anos, para a hidrovia, “a gente espera sair de 8 milhões de toneladas de carga movimentadas para 30 milhões. Isso muda completamente o escopo da produção”, contou.

Em relação às questões tarifárias, foi estipulado que a cobrança pela movimentação de carga será feita somente quando a concessionária concluir as obras da primeira fase do contrato. Já para o transporte de passageiros ou mercadorias de pequeno porte, não haverá taxa.

A previsão é de que o valor cobrado seja de até R\$ 1,27 por tonelada de carga, embora o critério para definir o ganhador do certame seja quem oferecer a tarifa menor. Por isso, o custo pode ser reduzido.

A EXPECTATIVA DO GOVERNO FEDERAL É QUE O EDITAL PARA A CONCESSÃO SEJA PUBLICADO EM MAIO DE 2025, COM O LEILÃO PROGRAMADO PARA OCORRER EM JULHO

De acordo com o projeto, a hidrovia terá um calado de 3 metros quando o nível do rio estiver elevado e de 2 metros nos períodos de seca, garantindo que as embarcações possam circular durante a maior parte do ano.

O secretário nacional de Hidrovias, Dino Antunes, detalhou que a outorga ajudará a expandir o escoamento de novos produtos, impulsionando a atividade econômica do estado.

“A concessão do Tramo Sul da Hidrovia do Paraguai será fundamental para viabilizar não apenas o transporte de minério de ferro, uma atividade já consolidada naquela região, mas também o transporte de granel sólido agrícola, especialmente no sul do Mato Grosso do Sul”, afirmou.

Sobre as questões ambientais, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, explicou que, em 2024, o Rio Paraguai enfrentou períodos de seca e estiagem extrema, sendo necessários serviços emergenciais realizados pelos agentes públicos.

“Por mais que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) faça trabalhos na região, ainda enfrentamos grandes dificuldades, não só orçamentárias, mas muitas vezes também de ordem ambiental”, disse.

“Dentro do escopo da concessão, esperamos que isso seja mitigado, também com um projeto de longo prazo, com uma concessionária atuando rotineiramente ao longo do ano naquele corpo hidroviário. Isso vai garantir que, nos 15 anos de contrato, a gente tenha previsibilidade e consiga desenvolver as empresas de navegação”, completou Nery.

Redução de custos

A senadora Soraya Thronicke (Podemos-MS) observou como Mato Grosso do Sul e a região Centro-Oeste podem ajudar a reduzir os custos dos produtos

comprados no mercado internacional.

“Estamos no centro da América Latina, somos um estado que faz divisa com outros cinco e tem fronteira com dois países”, pontuou. “Se os carros que nós adquirimos e importamos da Argentina, via Porto de Santos (SP), chegassem pelo Rio Paraguai, nós economizaríamos cerca de 73% na logística. Os números são impressionantes”, finalizou.

O presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Vander Costa, ressaltou que a nova concessão permitirá aumentar a intermodalidade dos setores de transporte.

“Não há concorrência entre os modais. Hoje, todo o transporte é feito pelo rodoviário porque não há hidrovia. Assim, logo, naturalmente, o proprietário da carga vai optar pelo meio mais barato”, explicou. “Da lavoura até o ponto de embarque, o transporte rodoviário vai predominar, já que os resultados são melhores para o primeiro percurso, de 300 km a 400 km. Agora, o transporte a longas distâncias não é viável”. Também participaram do evento o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, e a diretora da Antaq Flávia Takafashi.

No último leilão do ano, Grupo EPR vence Lote 6 das rodovias do Paraná

Pacote inclui a duplicação de trechos da BR-277 e PR-182, com investimentos estimados em R\$ 20 bilhões

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenebnews.com.br
PAULO JOSÉ RIBEIRO
paulo.ribeiro@redenebnews.com.br

O Grupo EPR venceu o leilão do Lote 6 do pacote de rodovias do Estado do Paraná, realizado na manhã de quinta-feira (19) na Bolsa de Valores de São Paulo, a B3. A futura concessão rodoviária prevê investimentos de R\$20 bilhões em 662 quilômetros de rodovias e vai garantir a duplicação de 70% das estradas do trecho.

Única empresa participante do certame, a EPR fez oferta de desconto de 0,08% em relação ao valor da tarifa de referência estipulada no edital do projeto (R\$ 0,1758).

O pacote do Lote 6 do Paraná completa todo o eixo da BR-277, desde a região Oeste, na fronteira com Paraguai e Argentina, até o Porto de Paranaguá, o principal complexo portuário do Estado. Os demais trechos da rodovia estão inclusos nos primeiros lotes que já foram concedidos.

“Este é o trecho com o maior volume de obras de todos os seis lotes do pacote de concessões rodoviárias do Paraná. Isso significa que vamos promover um dos maiores investimentos em infraestrutura da América Latina no Oeste e o Sudoeste paranaense, levando mais segurança viária e produtividade para o



O ministro Renan Filho posa para a tradicional batida de martelo: o leilão do Lote 6 foi o segundo do pacote de rodovias paranaenses em que o Grupo EPR foi o vencedor

estado”, disse o governador do Paraná, Ratinho Júnior (PSD).

Conforme o edital, de todos os investimentos previstos na concessão, R\$ 12,6 bilhões serão aplicados em grandes obras e os R\$ 7,4 restantes serão aplicados para manutenção e operação das estradas. O Lote 6 engloba as rodovias BR-163, BR-277, PR-158, PR-180, PR-182, PR-280 e PR-483.

“Estamos falando de 450 quilômetros de duplicação e pouco mais de 600 quilômetros concedidos. Praticamente todo o trecho vai ser duplicado, que é para tirar a diferença da infraestrutura dessa região, no Noroeste do estado, das outras, que

tinham uma infraestrutura melhor que ela. Por isso esse lote tem um volume de investimentos maior. É um modelo equilibrado, que vai garantir as obras necessárias e vai garantir melhorias para a população”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Entre as principais obras que a concessionária vencedora deverá tirar do papel estão 462 quilômetros de duplicações, a maior parte na BR-277, mas também na PR-182, no Sudoeste. A concessão vai de Cascavel até Pato Branco. A BR-277, que faz conexão do Planalto ao Porto de Paranaguá, terá todo trecho duplica-

do, atendendo a uma antiga demanda do setor produtivo, para o escoamento de produtos.

Além das obras, a concessão vai garantir uma redução nas tarifas de pedágio em relação ao contrato anterior. A tarifa arrematada pela vencedora do leilão é cerca de 30% mais baixo do que as antigas tarifas praticadas nos trechos, se ainda estivessem vigentes, que eram de cerca de R\$ 0,26 por quilômetro rodado.

“Tínhamos um preço do passado que era 34% maior e sem a obra. Estamos falando do maior projeto de lotes feito pelo Governo Federal e pelos Governos estaduais. Era um lote que

tinha um desafio muito grande. Essa modelagem, que passou a ser uma referência, e outros estados buscam fazer parecido, é justamente o que traz uma garantia de ter investimentos e um preço justo”, analisou o governador.

Este é o segundo leilão do pacote de rodovias paranaenses em que o Grupo EPR sai vencedor. No ano passado, a empresa arrematou o leilão do Lote 2, e opera desde o começo do ano rodovias localizadas em Curitiba, Campos Gerais, Norte Pioneiro e no Litoral.

Lotes restantes

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a expectativa do Governo é entregar os lotes 4 e 5 — os restantes dos seis pacotes de concessões — para licitação já em 2025, a partir do segundo semestre.

“Ainda é muito difícil dizer o mês exato, entre julho, agosto, setembro, no máximo. Trabalhamos para fazer o quanto antes. Depende do prazo do Tribunal de Contas da União (TCU), mas o compromisso é encerrar os seis lotes do Paraná em 2025, e consolida esse projeto de rodovias integradas, que é um novo benchmark para que todos os estados brasileiros possam pensar e acelerar o desenvolvimento da malha viária”, comentou o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale.

Lula faz exames em São Paulo e é liberado para voltar a Brasília

Ministério inclui 393 blocos e cinco campos no sistema de Oferta Permanente, prevendo investimentos de R\$ 3,7 bilhões

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) realizou uma tomografia na manhã de quinta-feira (19), no Hospital Sírio-Libanês, em São Paulo, que confirmou seu bom estado de saúde. Com o resultado positivo, Lula está liberado para retornar a Brasília (DF), onde poderá retomar suas atividades normalmente.

Segundo a equipe médica,

o exame foi considerado “muito satisfatório”. Uma nova avaliação está programada para daqui a dez dias, mas até lá, foi recomendado que o presidente evite exercícios físicos. Durante sua recuperação, Lula já recebeu visitas de ministros, o que reforça a estabilidade de seu quadro de saúde.

Lula passou por uma cirurgia de emergência no início de dezembro para drenar um hematoma na cabeça, causado por uma queda em outubro. No último dia 12, ele realizou um procedimento endovascular



Paulo Pinto/Agência Brasil

Apesar de o exame do presidente Lula ter sido considerado “muito satisfatório” pela equipe médica, ele deve passar por nova avaliação daqui a dez dias e evitar exercícios físicos até lá

para prevenir novos sangramentos.

Após receber alta no domingo (15), o presidente permaneceu em sua residência em São Paulo para continuar a recuperação. Agora, com o aval médico, Lula deve passar as festas de fim de ano na capital federal.

REGIÃO SUL

Justiça suspende federalização do Porto de Itajaí e mantém gestão municipal

TRF-4 atendeu pedido para que a transição seja realizada de forma planejada, sem impactos imediatos nas operações

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenews.com.br

O Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4) concedeu na quinta-feira (19) uma liminar que suspende temporariamente o processo de federalização do Porto de Itajaí (SC), anunciado pelo Governo Federal no início da semana. Com a decisão, a administração do porto permanece sob o comando do município até que seja finalizada a transição gerencial necessária, em conformidade com o convênio de delegação.

A medida foi tomada pela desembargadora federal Ana Cristina Ferro Blasi, que acolheu o pedido do Foro Metropolitano da Foz do Rio Itajaí. A magistrada destacou que a mudança abrupta na gestão do empreendimento poderia trazer impactos negativos para a economia local e para a continuidade das operações, gerando incertezas políticas e jurídicas, além de comprometer aspectos financeiros, como a alocação de recursos e a execução de projetos licitatórios.

Em tese, o documento inda-



O complexo portuário de Itajaí, em Santa Catarina, é o segundo maior do Brasil em termos de movimentação de contêineres, ficando atrás apenas do Porto de Santos, em São Paulo

ga que o Executivo não considerou um planejamento adequado para a condução das atividades inerentes ao terminal e, nem respeitou as discussões, que ocorreram há mais de um ano, sobre a renovação do convênio de municipalização.

“Manifestações anteriores, sugestivas da continuidade da delegação, geram expectativas e repercussões políticas e jurídicas de consideráveis efeitos.

Há uma série de contingenciamentos de verbas públicas, de direcionamentos de receitas, de elaboração de planos licitatórios e de adequação de gastos que não podem, de inopino, sofrer interrupção”, diz um trecho da decisão.

A federalização do Porto de Itajaí foi anunciada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) na última terça-feira (17). Em nota, a pasta informou

que “não recebeu notificação oficial sobre o referido assunto. Assim que o MPor for formalmente notificado, o Governo Federal recorrerá da decisão”, diz a íntegra.

O empreendimento é considerado o segundo maior do Brasil em termos de movimentação de contêineres, ficando atrás apenas do Porto de Santos, em São Paulo. A disputa judicial sobre a gestão do termi-

nal continua a gerar tensões, com implicações tanto para a administração local quanto para o planejamento estratégico do setor portuário nacional.

Crise

Desde 1995, o Porto de Itajaí é administrado pela prefeitura da cidade. O atual convênio de delegação municipal vence no próximo dia 31 e não foi renovado pelo Governo Federal, que optou por transferir a gestão do complexo para a estatal que administra o Porto de Santos.

A decisão da União foi tomada após uma série de problemas enfrentados pela gestão para manter o funcionamento do terminal catarinense nos últimos anos. A operação de contêineres na infraestrutura portuária ficou paralisada entre dezembro de 2022 e outubro de 2024, após o término do contrato com a antiga arrendatária, a APM Terminals.

Outro ponto crucial foi a paralisação dos serviços de dragagem em agosto de 2024, quando a empresa holandesa Van Oord suspendeu as operações devido a uma dívida de R\$35 milhões.

Navio à deriva mobiliza operação de emergência no complexo catarinense

Da Redação
redacao.jornal@redenews.com.br

Um navio ficou à deriva no canal do Rio Itajaí-Açu após se desprender dos cabos no Porto de Itajaí, em Santa Catarina. O incidente ocorreu na manhã de quinta-feira (19). Um prático conseguiu subir a bordo e fazer uma manobra na embarcação, evitando maiores estragos e outros possíveis acidentes em alto-mar.

De acordo com a Praticagem local, o incidente ocorreu por volta das 7 horas. O navio cargueiro Irenes Resolve estava atracado no berço 1, operado pela JBS Terminais, e finalizava uma operação de carregamento de contêineres quando os cabos de sustentação arrebentaram e deixaram a embarcação à deriva.



Imagens registradas por uma câmera de segurança mostraram o momento em que o navio Irenes Resolve se desprendeu do cais do porto e começou a girar no canal aquaviário

Imagens de uma câmera de segurança mostraram o momento em que o navio se desprende do cais e começou a girar no canal aquaviário. Em seguida, chegou a lancha da Praticagem, que se aproximou

do navio para o embarque do profissional que faria a manobra da embarcação.

De acordo com a Praticagem, o navio, com auxílio dos rebocadores, foi conduzido para a área de fundeio, a fim de

evitar acidentes entre outras embarcações, entre elas a de passageiros, já que o local era próximo do Ferry Boat que faz o transporte pelo Rio Itajaí-Açu.

A Prefeitura de Itajaí, que

administra o complexo portuário, afirmou que, ao tomar conhecimento do incidente, o Centro de Controle e Comunicação da Superintendência do Porto de Itajaí executou os procedimentos estabelecidos, acionando a Praticagem e os rebocadores, que imediatamente contiveram o navio e o levaram para a área de fundeio, onde desembarcaram os trabalhadores a bordo.

Por fim, a administração confirmou que a partir das 11h50, o navio cargueiro deixou Itajaí com destino ao Porto de Santos (SP).

Em nota, a Marinha do Brasil informou que abriu um inquérito para apurar as causas do acidente.

Salgado Filho retoma voos internacionais após sete meses de paralisação

Aeroporto em Porto Alegre volta a operar com 100% da capacidade e anuncia novas rotas para América Latina e Europa

Divulgação/Fraport



O primeiro voo internacional desde maio no Aeroporto Salgado Filho em Porto Alegre, ocorreu à 0h20 de quinta-feira, com o avião da Copa Airlines, vindo da Cidade do Panamá

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redeneews.com.br

Depois de retomar as operações em 100% nesta semana, o Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre, recebeu na madrugada de quinta-feira (19) a primeira operação de voo internacional após sete meses. O aeroporto ficou fechado por meses após ficar completamente alagado em razão das enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul no mês de maio.

O primeiro voo internacional desde maio em Porto Alegre ocorreu à 0h20 com o avião da Copa Airlines, vindo da Cidade do Panamá. Pouco tempo depois, às 1h25, a mesma aeronave deixou a capital gaúcha e retornou ao Panamá.

Segundo informou a Fraport Brasil, concessionária que administra o aeroporto, o voo entre Porto Alegre e a Cidade do Panamá terá quatro frequências semanais a partir desta semana, todos operados pela Copa Airlines.

Segundo a concessionária, já estão confirmadas frequências de voos para o Brasil até abril do ano que vem.

A Latam Airlines vai retomar operações internacionais no Salgado Filho a partir de 2 de janeiro. Ao todo, serão três frequências semanais para Lima, no Peru, e para Santiago, no Chile.

Já no mês de março, a partir do dia 3, a Aerolineas Argentinas vai retomar a operação dos voos entre Porto Alegre e Buenos Aires, na Argentina. De acordo com a Fraport, essa é uma das rotas com demanda mais recorrente do aeroporto desde antes da paralisação das atividades.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, celebrou a retomada dos voos internacionais, e destacou o trabalho da pasta, junto com a Fraport, pela recuperação da malha aeroportuária do Rio Grande do Sul.

“A retomada dos voos internacionais é excelente porque, além de projetar o retorno de investimentos e desenvolvimento na economia do Rio Grande do Sul, também representa o avanço da reconstrução do estado. Estamos muito felizes que a soma de esforços entre o MPor e a Fraport já tem gerado bons frutos e tem possibilitado o bem-estar dos passageiros”, afirmou.

Na última segunda-feira,

dia 16, o Salgado Filho voltou a operar com 100% da capacidade da sua infraestrutura aeroportuária. Com isso, o terminal volta a funcionar 24 horas por dia e terá aumento na frequência de movimentos diários.

A principal das melhorias é referente à pista de aeronaves, que passa a funcionar com 100% da sua capacidade. Anteriormente, durante a retomada parcial das atividades, somente 1.730 dos 3.200 metros de asfalto haviam sido liberados para pousos e decolagens.

Além disso, o aeroporto aumentou de seis para 14 posições de aeronaves no pátio, permitindo um maior número de movimentos, e o retorno de áreas para importantes autoridades, como a Receita Federal, Polícia Federal e a Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária).

TAPem abril

No início da semana, a TAP Air Portugal confirmou a retomada de voos entre Porto Alegre e Lisboa a partir de 1º de abril de 2025, oferecendo assim uma nova opção de conexão do Brasil com a Europa a partir do Rio Grande do Sul.

Conforme o anúncio do

Go-verno do Estado, a rota entre Lisboa e Porto Alegre será ofertada às terças, quintas e sábados, com partida da capital portuguesa às 13h05 e chegada a Porto Alegre às 20h25. Com duração total de 11h20, este é um dos voos mais longos da rede de destinos da empresa. No sentido contrário, o voo da TAP partirá da capital do estado às 21h55 e chegará ao aeroporto de Lisboa às 12h45.

O governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite (PSDB), destacou a importância do retorno da rota. “A retomada do voo internacional da TAP Portugal, conectando Porto Alegre a Lisboa, é um marco que simboliza não apenas a reconstrução do nosso Estado, liderada com determinação por meio do Plano Rio Grande, mas também a confiança que conquistamos ao mostrar que o Rio Grande do Sul está preparado para se reconectar com o mundo”, afirmou.

A CEO da Fraport, Andreea Pal, também enalteceu a iniciativa da companhia portuguesa. “O retorno da TAP e da rota de Porto Alegre para Lisboa é mais um importante passo para o Salgado Filho. Trabalhamos incansavelmente para devolver o aeroporto aos gaúchos, e a retomada de uma das rotas mais

“

A RETOMADA DOS VOOS INTERNACIONAIS É EXCELENTE PORQUE, ALÉM DE PROJETAR O RETORNO DE INVESTIMENTOS E DESENVOLVIMENTO NA ECONOMIA DO RIO GRANDE DO SUL, TAMBÉM REPRESENTA O AVANÇO DA RECONSTRUÇÃO DO ESTADO”

SILVIO COSTA FILHO
ministro de Portos e Aeroportos

esperadas pelos passageiros consolida esse novo momento”, comentou.

“Estamos muito felizes por anunciar o retorno das nossas operações em Porto Alegre. O Aeroporto Salgado Filho é um ponto estratégico para nós, e esta conexão representa um reforço na nossa conectividade entre o Brasil e a Europa. Sempre tivemos a ambição de voltar a operar rapidamente. Para nós, é uma grande satisfação termos duas rotas a ligar o sul do Brasil a Portugal”, disse Luís Rodrigues, CEO da TAP.

REGIÃO SUL

Tecon Rio Grande recebe primeira carga de pás eólicas por cabotagem

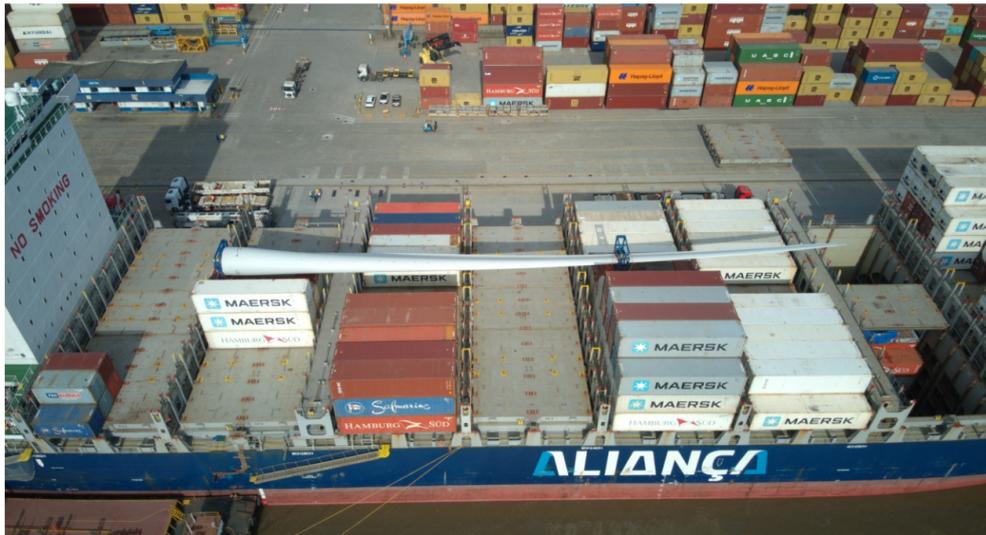
Terminal gaúcho administrado pela Wilson Sons espera outras duas unidades nos próximos meses, vindas do Porto do Pecém

Divulgação/Wilson Sons

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

A operadora portuária Wilson Sons deu início a uma operação inédita de cabotagem para a descarga de pás eólicas no Tecon Rio Grande, no Rio Grande do Sul. A primeira unidade foi transportada pela linha ALCT2, operada pela Aliança Navegação e Logística, e chegou ao terminal a bordo do navio Bartolomeu Dias, que faz escalas semanais no porto.

Nos próximos dois meses, mais duas pás eólicas devem ser movimentadas pelo terminal, também pela linha ALCT2. As cargas, com origem no Porto do Pecém, em Caucaia (CE), têm como destino final o município de Santana do Livramento, na região da fronteira Oeste do Rio Grande do Sul.



A primeira pá eólica foi transportada pela linha ALCT2, operada pela Aliança Navegação e Logística, e chegou ao terminal operado pela Wilson Sons a bordo do navio Bartolomeu Dias

Com 72,71 metros de comprimento, as pás são um exemplo de carga de dimensões não convencionais que a Wilson Sons se mostra capacitada para receber. Durante o transporte, as pás foram posicionadas em estruturas de flat rack, equipa-

mento móvel que serve de base para acomodar e movimentar mercadorias de grande porte até os navios.

“Nosso terminal está preparado para receber as mais diferentes cargas, que necessitam de uma operação logística

segura e eficiente. E isto só é possível graças aos investimentos constantes realizados na busca por aprimoramentos operacionais e em processos, para oferecer aos nossos clientes soluções personalizadas”, afirma Paulo Bertinetti, diretor-pre-

“

NOSSO TERMINAL ESTÁ PREPARADO PARA RECEBER AS MAIS DIFERENTES CARGAS, QUE NECESSITAM DE UMA OPERAÇÃO LOGÍSTICA SEGURA E EFICIENTE”

Paulo Bertinetti,
diretor-presidente
do Tecon Rio Grande

sidente do Tecon Rio Grande. Segundo ele, a utilização de navios de contêiner para o transporte de cargas de projetos oferece aos clientes uma maior variedade de rotas, graças às linhas regulares e semanais. “Essa operação, devido a suas grandes dimensões, demonstra que armadores e terminais estão preparados para proporcionar aos clientes alternativas para seus embarques”.

BE NEWS 19h

VOCÊ É NOSSO CONVIDADO!

Fique por dentro de tudo que move o mercado.

APRESENTAÇÃO

NÚRIA BIANCO

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

ACESSE E INSCREVA-SE



TV BE News no Youtube
@tv_benews



www.tvbenews.com.br

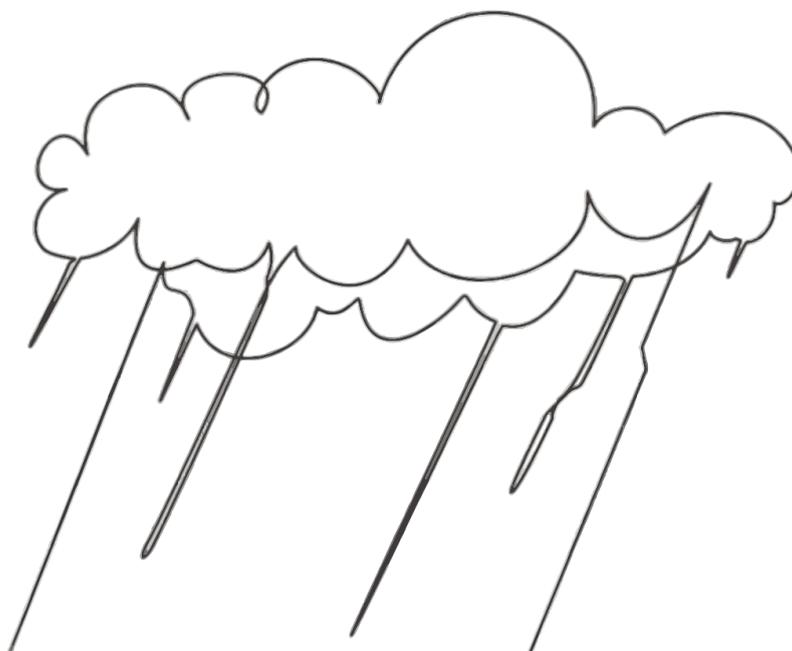
REDE
BE NEWS
JORNAL • PORTAL • TV

JOSÉ RONALDO MARQUES DA SILVA, O BOIZINHO

Presidente do Sindicato Nacional dos Cegonheiros (Sinaceg)

opinio@portalbenews.com.br

▶ TRANSPORTE

As rodovias e o alerta da COP 30

O mundo viu, em parte descontente, o encerramento da COP-29, a conferência das Nações Unidas para o clima que terminou em Baku, no Azerbaijão. Prévia do que será discutido aqui no Brasil na COP-30, em novembro de 2025, o encontro se encerrou com um acordo que estipula investimentos de R\$ 1,7 trilhão para prevenção e contenção de desastres climáticos, muito menos que os R\$ 7,5 trilhões pedidos pelos países em desenvolvimento.

Baku fica a 13 mil quilômetros de São Paulo e alguém pode se perguntar por que um sindicato que representa cegonheiros está preocupado com um evento na Ásia. Porque a realidade do clima – principalmente a perspectiva de um não retorno no aquecimento global – tem criado problemas muito próximos e danosos aos brasileiros com eventos climáticos recentes, inclusive no que diz respeito ao transporte. E às estradas.

O que vimos no Rio Grande do Sul no início do ano, com mais de 180 mortes e 2,3 milhões de gaúchos afetados, é um indicativo gravíssimo. Os abusos ambientais e as consequências cobradas destroem vidas, estradas e, obviamente, a economia.

Estivemos por vários dias com os irmãos gaúchos em ações de solidariedade que somaram mais de 1 mil toneladas de roupas e alimentos. O que sentimos e vimos foi triste. Amargo. Até porque temos companheiros cegonheiros que sofreram na pele as consequências da maior tragédia ambiental brasileira.

Os efeitos dos eventos extremos não são isolados, infelizmente. Pegue-se a BR-101. Um dos mais belos e importantes corredores brasileiros de tráfego, com 4.389 quilômetros de extensão, perfilando 11 estados, do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do Norte.

No Rio Grande do Sul, sofreu impactos das enchentes, mas a conta do clima não atingiu a 101 só naquela região. No trecho conhecido como Rio-Santos, a rodovia tem sido palco de problemas decorrentes de eventos climáticos extremos e ocupações de áreas de risco, instaladas em flagrante desrespeito às normas ambientais.

Um levantamento realizado pela Folha de S. Paulo aponta que mais de R\$305 milhões foram gastos para reparar danos

de chuvas intensas. Os valores foram aplicados em reparos decorrentes de 405 deslizamentos e sinistros registrados desde 2022, dos quais o último aconteceu em 20 de outubro, quando a rodovia foi interditada num trecho de 27 quilômetros na região de Mangaratiba (RJ).

Os efeitos das mudanças climáticas – os temporais que deixaram São Paulo sem energia em outubro são outro efeito da mesma causa – custam caro às cadeias produtivas que, como os cegonheiros, dependem das estradas para escoar o que produzem e vendem.

Note-se o dado alarmante da Confederação Nacional do Transporte (CNT). Um estudo da entidade mostra que, somente com a tragédia gaúcha de maio, serão necessários R\$ 27 bilhões para que o sistema rodoviário brasileiro volte a operar como antes. Não é pouca coisa.

Infelizmente, as atenções voltadas às questões climáticas entraram no clima de certa polarização. Tema que deveria unir toda a sociedade, a sustentabilidade acabou sendo alvo de críticas as agendas à esquerda e à direita. No caso do setor de transporte, temos trabalhado sempre para incentivar o uso de combustíveis sustentáveis, mas isso precisa ser ampliado para todos os segmentos, em todos os países, principalmente os mais ricos.

Felizmente, o Brasil desempenhou um papel de relevo em Kabu ao anunciar a Nova Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC), que visa reduzir as emissões líquidas de gases de efeito estufa de 59% a 67% até 2035, em comparação ao quadro que tínhamos em 2005. É meta ambiciosa, mas o mundo precisa de mais.

A COP-30, nesse sentido, será uma grande oportunidade – talvez a última, antes de um ponto de não-retorno – de o Brasil e os demais países-membros da ONU chegarem a um consenso prático eficaz sobre o que se pode, ainda, fazer para que os eventos climáticos extremos sejam, se não contidos, minimizados.

São sombrios, os cenários que se avizinham para as próximas gerações. Mas a esperança de que os setores econômicos e governamentais do Brasil, em agenda unificada, possam fazer algo de diferente na COP de 2025 é uma luz que não pode esmorecer.

O QUE VIMOS NO RIO GRANDE DO SUL NO INÍCIO DO ANO, COM MAIS DE 180 MORTES E 2,3 MILHÕES DE GAÚCHOS AFETADOS, É UM INDICATIVO GRAVÍSSIMO. OS ABUSOS AMBIENTAIS E AS CONSEQUÊNCIAS COBRADAS DESTROEM VIDAS, ESTRADAS E, OBTIVAMENTE, A ECONOMIA