

≡ Infraestrutura

## Novo PAC prevê qualificação para rodovias gaúchas



Estão previstos investimentos da ordem de R\$ 75,6 bilhões para o Rio Grande do Sul

**Obras são relevantes na avaliação do Setcergs, mas é preciso cautela até que sejam concretizadas**

O anúncio do governo federal sobre a nova etapa do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) repercute no setor de transporte de cargas e logística do Rio Grande do Sul. O vice-presidente Institucional do Setcergs (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Rio Grande do Sul), Marcelo Pellenz Dinon, destaca a importância desses investimentos.

Segundo ele, em um País que almeja impulsionar seu Produto Interno Bruto (PIB) e fomentar seu desenvolvimento, a infraestrutura surge como a base fundamental para proporcionar um ambiente propício capaz de oferecer as condições necessárias ao setor privado e público para

empreender de maneira sólida e eficaz.

“Neste cenário em que a sustentabilidade ESG (Ambiental, Social e de Governança) está cada vez mais presente e concreta, aspectos como a segurança viária e a preservação ambiental tornam-se inerentes e não negociáveis dentro do setor de transporte de cargas e logística”, disse.

Com investimentos estimados em R\$ 75,6 bilhões para o Rio Grande do Sul, as obras abrangem duplicações, adequações e melhorias em rodovias estratégicas. Destacam-se a readequação da BR-116/RS entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, a adequação da BR-285/RS de São José dos Ausentes até a divisa com Santa Catarina, e a construção da BR-153/RS, entre outras intervenções essenciais. Projetos de concessões, estudos para futuras obras e investimentos já em andamento compõem um ce-

nário promissor para o progresso das rodovias gaúchas.

Além disso, a inclusão das obras nas BR-153 e BR-392, bem como a construção das pontes sobre o Rio Uruguai (BR-392) e Rio Ibicuí (BR-472), estão contempladas na lista. A fronteira Brasil-Uruguai será fortalecida com a construção de uma ponte em Jaguarão (BR-116), enquanto o vínculo entre São José do Norte e Rio Grande será reforçado por meio da construção de uma ponte nas BR-101/392. Aguardado há tempos, o prolongamento da BR-448 também promete desafogar o trânsito na BR-116, oferecendo uma alternativa viável.

Já a Confederação Nacional da Indústria (CNI) considera o lançamento do Novo PAC um passo importante na direção do avanço da infraestrutura brasileira. A iniciativa tem como objetivo principal expandir os investimentos no setor, priorizando

parcerias com o setor privado e a conclusão de obras pelo País.

O presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, afirma que os investimentos e parcerias com o setor privado previstos no Novo PAC são imprescindíveis para a reversão do déficit de infraestrutura. O Brasil investiu, em média, menos de 2% do PIB ao ano na última década – isto é, menos de R\$ 200 bilhões anuais. A CNI projeta que seria preciso pelo menos dobrar esse montante de investimento no setor, por um período de duas décadas, para que o País consiga manter sua atual infraestrutura e superar os gargalos.

“O desenvolvimento do País exige que o setor produtivo conte com infraestrutura moderna e eficiente para que o Brasil possa competir no mercado global”, destaca Andrade.

Na avaliação da CNI, o governo acerta ao priorizar no novo

PAC a retomada das obras de infraestrutura interrompidas. A CNI fez um diagnóstico, publicado no documento Propostas da Indústria para as Eleições 2022, segundo o qual cerca de 4 em cada 10 obras públicas federais se encontravam paralisadas no País.

Andrade alerta que as paralisações ocorrem de modo geral por problemas de gestão e governança. “O Brasil investe pouco em infraestrutura e parte do que investe acaba preso em obras paralisadas, que consomem recursos e não trazem benefícios para a economia ou para a população. As paralisações não são necessariamente consequência da complexidade dos empreendimentos, mas de falhas básicas na forma como o setor público executa seus projetos de infraestrutura”, pontua o presidente da CNI.

**Leia mais nas páginas 2 e 3**

## Novo PAC

## Angra 3 terá estudos e Angra 1 receberá melhorias

## Responsável pelo empreendimento, a Eletronuclear já solicitou a extensão da vida útil da usina

O governo federal incluiu a análise sobre as obras para conclusão da usina de Angra 3, localizada no Rio de Janeiro, no pacote do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Conforme a Agência Estado, o portfólio do programa não prevê a conclusão do projeto, apenas a realização de “estudo de viabilidade técnica, econômica e socioambiental” das obras da usina, paradas desde 2015.

A princípio, havia a possibilidade de Angra 3 ficar de fora da lista. Contudo, conforme apurou a reportagem, a inclusão sobre a continuidade do projeto no Novo PAC foi defendida pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, a partir de demandas da bancada do Rio de Janeiro no Congresso.

A Eletrobras trabalha com o cenário de execução e conclusão



MAURICIO DE ALMEIDA / TV BRASIL / JC

PAC prevê conclusão da apuração sobre viabilidade técnica, econômica e socioambiental das obras

das obras da usina nuclear Angra 3, mesmo que o governo não incluísse o empreendimento no novo PAC, disse o diretor-presidente da companhia, Wilson Ferreira Júnior, durante teleconferência de resultados. “Por fazer parte do processo de capitalização, es-

peramos que seja continuado e concluído. Houve especulação e ela é sempre ruim”, comentou o executivo.

O portfólio de projeto inclui ainda a modernização da usina de Angra 1. Responsável pelo empreendimento, a Eletronuclear já

solicitou a extensão da vida útil. A primeira usina nuclear brasileira entrou em operação comercial em 1985 e, portanto, os 40 anos de atividade se completam em 2024.

O setor elétrico aparece em dois dos nove eixos de atuação do novo PAC. As áreas que contem-

plam o MME lideram o maior número de recursos do programa: Cidades Sustentáveis e Resilientes, que abriga o Programa Minha Casa Minha Vida, com investimento total previsto de R\$ 610 bilhões, e Transição e Segurança Energética, com R\$ 540 bilhões de investimento total.

Segundo o Ministério de Minas e Energia (MME), a pasta tem 165 empreendimentos no programa, com um investimento total de R\$ 592 bilhões. Além da inclusão das usinas nucleares, a lista ainda conta com iniciativas divididas nos subeixos de geração de energia, do Luz para Todos, transmissão de energia, eficiência energética, petróleo e gás, pesquisa mineral e combustíveis de baixo carbono.

Na transição energética, por exemplo, o governo federal anunciou que o programa terá foco em investimentos no pré-sal para expandir a capacidade de produção de derivados e de combustíveis de baixo carbono no Brasil. Além disso, trabalhará por meio do programa Luz para Todos.

## Programa repete obras da Petrobras aprovadas na gestão Bolsonaro

O Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) tem 47 projetos da Petrobras, a maior parte deles aprovados ainda no governo Jair Bolsonaro (PL). O retorno a segmentos abandonados por gestões anteriores, promessa da gestão petista, entrou apenas sob a forma de estudos.

Uma das principais âncoras do PAC, a estatal entra com R\$ 323 bilhões dos R\$ 1,7 trilhão prometidos pelo programa, lançado na sexta-feira passada como uma das principais bandeiras do terceiro mandato de Lula.

A lista de obras inclui R\$ 286 bilhões em sistemas para exploração e produção de petróleo, R\$ 11,1 bilhões para ampliações de dutos e R\$ 11,3 bilhões para modernização de refinarias, incluindo a conclusão da segunda fase da Refinaria Abreu e Lima, em Pernambuco, um dos alvos da

Operação Lava Jato.

Todas foram aprovadas nos últimos planos de investimentos da Petrobras, ainda sob o comando de Bolsonaro. A gestão petista da estatal ainda não aprovou um novo plano orientado com as novas diretrizes de governo, o que deve ocorrer só no fim do ano.

Por isso, o PAC indica apenas R\$ 300 milhões em estudos de projetos em segmentos como fertilizantes e petroquímica, que entraram no foco da expansão da empresa no governo Lula. Em discurso no lançamento do programa, o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, disse que novos projetos podem ser incluídos posteriormente.

Prates defendeu a participação da Petrobras no programa, alegando que é papel de uma estatal fomentar o desenvolvimento da economia, e afirmou que a companhia voltará a crescer em estados que foram abandonados

por gestões anteriores, principalmente na região Nordeste.

Ele prometeu “lotar os estaleiros nacionais” com encomendas de equipamentos para a exploração de petróleo, reforçando promessa de campanha de Lula, que fomentou em seus primeiros mandatos um plano de revitalização da indústria naval que foi descontinuado após a descoberta do esquema de corrupção investigado pela Lava Jato.

Um dos pilares daquele programa, a renovação da frota de petroleiros da Petrobras foi incluída no programa ainda em fase de estudos. A Transpetro, subsidiária da estatal para a área de transportes, espera começar as contratações em 2024.

A lista do PAC inclui três poços para a perfuração de poços em busca de reservas na margem equatorial, considerada a nova fronteira exploratória brasileira, mas todos no Rio Grande do Norte.

O Amapá, alvo de embate entre as áreas ambiental e energética do governo após negativa de licença à Petrobras, não foi incluído. As informações são da Agência Folhapress.

## Estradas vicinais devem passar por reformas

O novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) inclui cerca de R\$ 1 bilhão em investimento para 32 novas estruturas de pesquisa agropecuária e 50 mil quilômetros em estradas vicinais, disse o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, em entrevista à Agência Estado. Ele voltou a destacar que, pela primeira vez, a agropecuária está sendo contemplada no PAC.

“O presidente Lula reconhece a força do setor. Quando ele fala que irá governar para todos, é o presidente que fez o maior Plano Safra da história, que aprovou os transgênicos, criou o programa de biodiesel e agora coloca a agricultura no PAC pela primeira vez”, disse.

O investimento em pesquisa agropecuária compreende novos prédios, laboratórios, equipamentos para universidades e centros de pesquisa para a Embrapa, segundo o ministro. “No eixo pesquisa e inovação do PAC, a Embrapa volta a ter investimentos parrudos para cumprir seu papel e continuar o desenvolvimento de tecnologia de ponta para a agropecuária brasileira e mundial, garantindo segurança alimentar para o mundo”, observou Fávaro.

Em infraestrutura agropecuária, o PAC prevê investimento em cerca de 50 mil quilômetros em estradas vicinais - vias que são usadas como conexões entre as áreas rurais e os centros urbanos. “Será investido na melhoria das condições das vicinais brasileiras, estruturadas em regiões de grande produção e potenciais de produção. São lugares onde as condições climáticas são desfavoráveis, chove muito e se produz muito, e as vias não pavimentadas não suportam. Será um programa estruturado em vicinais e, pela primeira vez, o Ministério da Agricultura vai participar com vicinais”, comentou o ministro.

O projeto das vicinais abrangerá todos os Estados brasileiros, especialmente as regiões de maior produção agrícola e que utilizam o modal para escoamento da produção, segundo o ministro. Entre as regiões, o oeste da Bahia e o Estado de Mato Grosso receberão aportes com novas vicinais.

O setor produtivo deve ser contemplado também com aportes que estarão sob o guarda-chuva do Ministério dos Transportes, o que inclui investimento em ferrovias, como a Transnordestina e a Fiol, e ampliações em portos.

≡ Novo PAC

## Opção prioritária será concessão pública ou PPP, diz Costa

**Formatos de negócios buscam que os recursos da União atendam a projetos sem viabilidade financeira, mas que beneficiem as necessidades da população**

O ministro da Casa Civil, Rui Costa (PT), afirmou que o Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) “se alicerça” em parcerias com empresas privadas, seja por meio de concessões ou as chamadas parcerias público-privadas (PPP). Esses formatos de negócios, disse Costa, serão prioritários no novo PAC, para que os recursos da União atendam a projetos sem viabilidade financeira, mas que atendam as necessidades da população.

“Para todos os projetos, ações, que ficarem de pé ou tiverem viabilidade, seja com concessão pública, seja com PPP, estas serão as opções prioritárias, para que recursos da União sobre para projetos que não têm possibilidade de PPP ou concessão, mas são importantes para a população”, disse Costa.

Entre obras já anunciadas e inéditas, o programa prevê investimentos totais de R\$ 1,7 trilhão, sendo R\$ 1,4 trilhão até 2026 e R\$ 300 bilhões depois disso. O montante considera recursos do orçamento da União (R\$ 371 bilhões); de empresas estatais (R\$ 343 bilhões), financiamentos (R\$ 362 bilhões); e setor privado (R\$ 612 bilhões).

Segundo Costa, o PAC vai gerar cerca de 2,5 milhões de empregos diretos e 1,5 milhão indiretos. Em discurso, ele afirmou que obras geram emprego e ativam cadeias produtivas, mas, ainda mais importante são os serviços que propiciam aos cidadãos.

“Selecionamos obras que tivessem o maior impacto econômico e um efeito multiplicador



TÂNIA MEINERZ/JC

**Parceria com empresas, seja por meio de concessões ou as chamadas parcerias público-privadas, será a primeira opção do governo**

(na economia), capazes de atrair muitos outros investimentos”. Ele citou, por exemplo, os leilões das linhas de transmissão de energia elétrica, que podem destravar investimentos privados não monitorados dentro do programa. “O Novo PAC pode assimilar obras que ainda não foram previstas”, disse.

Segundo o ministro, o programa é resultado de meses de trabalho, pelo menos, quatro reuniões com cada um dos governadores do País, encontros nos quais eram levadas, por vezes, 23 ou 25 propostas para inclusão no programa. Ao fim, disse, a maior parte das propostas dos Estados foi contemplada, e aquelas que

não estavam maduras aos olhos dos técnicos do governo, foram incluídas como projeto ou estudo para posterior indicativo de obra.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI), em nota, diz que, conforme anunciado, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a Caixa Econômica Federal, o Banco do Brasil e o Banco do Nordeste (BNB) devem reforçar o papel de bancos de investimento no País. O novo PAC segue voltado majoritariamente para projetos de infraestrutura social, como escolas e hospitais, e deve priorizar concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs).

O novo PAC segue estrutu-

rado em nove áreas principais: transporte eficiente e sustentável, cidades sustentáveis e resilientes, água para todos, educação, ciência e tecnologia, saúde, inclusão digital e conectividade, transição e segurança energética, infraestrutura social inclusiva e inovação para a indústria da defesa.

O estímulo para a realização de obras por meio de concessões e PPPs permitirá a ampliação da interlocução do governo com o setor privado e deve servir como propulsor para superação do déficit de infraestrutura no País.

“O setor público vem enfrentando nos últimos anos um quadro de deterioração da capaci-

dade de investimento. Parcerias público-privadas e novos modelos de concessão de ativos de infraestrutura contribuem para superação do problema”, enfatiza Robson Andrade, presidente da CNI.

O investimento privado já corresponde a dois terços do montante investido em infraestrutura no País, mas ainda existe espaço para ampliação. A CNI defende novos desenhos licitatórios, como no caso das rodovias, com modelos de concessões federais simplificados, voltados para a manutenção de trechos, com menos exigências de investimentos e redução de barreiras à entrada de novos operadores.

### Setor metroferroviário é contemplado de forma efetiva nos investimentos com a previsão de 15 projetos

Pela primeira vez, o setor metroferroviário, que trata da mobilidade urbana dos cidadãos, foi contemplado de forma efetiva dentro do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC). Quinze projetos foram

contemplados, entre estudos e retomada, conclusão e novas obras. O slogan do novo PAC é “Desenvolvimento e Sustentabilidade” e terá como foco a infraestrutura que promova sustentabilidade,

que é uma das diretrizes do governo federal. O presidente do Conselho da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), Joubert Flores; o vice-presidente

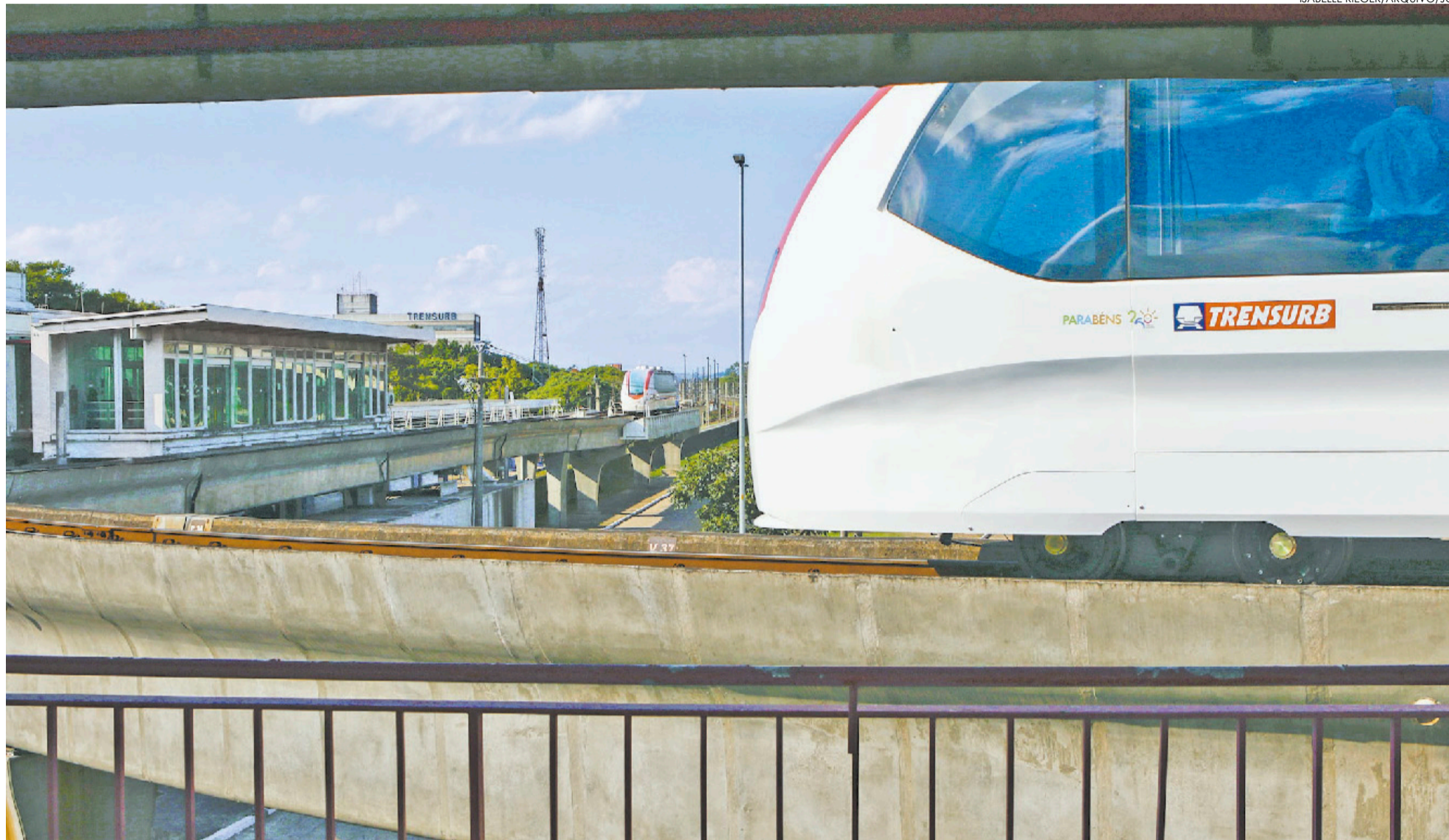
de Desenvolvimento da entidade, José Eduardo Copello; e a Diretora Executiva, Roberta Marchesi, participaram do lançamento do novo PAC. “A ANPTrilhos recebe com satisfação o anúncio de 15

projetos de transporte de passageiros sobre trilhos como parte do novo PAC. A Associação entende e valida a urgência de todos os projetos apresentados”, destaca Roberta Marchesi, diretora-executiva da ANPTrilhos.

## ≡ Mobilidade

# Aeromóvel da Trensurb completa 10 anos de atuação

ISABELLE RIEGER/ARQUIVO/JC



## Linha que interliga Estação Aeroporto do metrô e Terminal de Passageiros do Salgado Filho já transportou mais de 7,4 milhões de passageiros

Há dez anos, na manhã de 10 de agosto de 2013, ocorreu, em Porto Alegre, a cerimônia de inauguração da linha metrô-aeroporto do aeromóvel. Na ocasião, a linha implantada pela Trensurb abriu suas portas ao público, ainda em operação experimental, em horário reduzido. Em maio de 2014, passou a operar comercialmente e em horário integral. Desde sua inauguração, já transportou mais de 7,4 milhões de passageiros em quase 580 mil viagens, com média de 2.284 embarques por dia útil. Somente no primeiro semestre deste ano, 278.071 passageiros utilizaram a linha. A média foi de 1.738 usuários por dia útil.

Um sistema de transporte por propulsão a ar, o aeromóvel teve seu conceito criado na década de

1960 pelo empresário e inventor Oskar Coester, nascido em Pelotas, em 1938, e falecido em Porto Alegre, em 2020. Com a invenção, ele buscava contribuir com a mobilidade urbana e o uso de fontes de energia limpas

A primeira experiência prática da tecnologia foi realizada em 1977, com a construção de um protótipo. Em 1979, após avaliações com a participação de instituições de pesquisa, a empresa de Coester firmou contrato com a antiga Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) para testes adicionais. Em 1980, um veículo da tecnologia foi instalado na Feira de Hannover, na Alemanha, e, mais tarde, no Parque Assis Brasil, em Esteio.

Em 1981, o Ministério dos Transportes contratou a construção da linha-piloto na Avenida Loureiro da Silva, em Porto Alegre. Em 1982, a linha começou a ser construída, porém o repasse dos recursos foi suspenso. Em 1983, com recursos privados, a construção prosseguiu, a linha foi inaugurada e as primeiras viagens foram realizadas. Em

1987, a linha-piloto foi estendida por meio de um financiamento. Em 1988, teve início a construção da linha do aeromóvel em Jacarta, na Indonésia, inaugurada no ano seguinte.

Foi somente mais de 20 anos depois, em agosto de 2010, que a Trensurb firmou a contratação da implantação da tecnologia para interligar metrô e aeroporto. No dia do início das obras da via elevada, em agosto de 2011, Coester afirmou: "Toda inovação eficaz é surpreendentemente simples. Ao mesmo tempo, difícil e demorada de ser compreendida". O projeto foi uma resposta à necessidade de qualificação da integração dos sistemas de transporte às áreas aeroportuárias, apontada pelo antigo Ministério das Cidades frente ao relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito da Crise do Tráfego Aéreo, de 2007.

Buscou cumprir ainda uma diretriz do governo federal à época, de que empresas estatais investissem em projetos de infraestrutura e inovação tecnológica, servindo como projeto-piloto para a eventual expansão do modal

para outros locais e fomentando também o desenvolvimento da indústria nacional. Todo o projeto foi desenvolvido no País, usando tecnologia 100% brasileira e movimentando uma cadeia produtiva que envolveu mais de 50 empresas e mil profissionais.

O aeromóvel é um meio de transporte automatizado, em via elevada, que utiliza veículos leves, não motorizados, com estruturas de sustentação esbeltas. Sua propulsão é pneumática – o ar é soprado por ventiladores industriais de alta eficiência energética, por meio de um duto localizado dentro da via elevada. O vento empurra uma aleta (semelhante a uma vela de barco) fixada por uma haste ao veículo, que se movimenta sobre rodas de aço em trilhos.

A linha da Trensurb é a primeira aplicação comercial da tecnologia no Brasil, permitindo integração e acesso rápido e direto ao terminal aeroportuário sem custo adicional para os usuários do metrô. O trajeto de 814 metros, com duas estações de embarque, é percorrido em 2 minutos e 35

segundos. Tudo isso com uso de energia limpa e de forma econômica, com custo médio de propulsão por passageiro de R\$ 0,25 desde a inauguração da linha e de R\$ 0,37 no primeiro semestre deste ano.

O diretor-presidente da Trensurb, Fernando Marroni, afirma que a tecnologia aeromóvel "é de fundamental importância por antecipar um tema de transição energética, porque ela é uma tecnologia mais eficiente que trens com tração. E nos alegra muito e nos deixa muito orgulhosos o fato de ser uma tecnologia genuinamente gaúcha, que hoje é exportada para o Brasil e para o exterior".

Marroni também exalta o fato de, hoje, haver um fabricante gaúcho - a empresa Marcopolo - que está fornecendo os veículos que irão operar a linha do aeromóvel em Guarulhos (SP). Além do orgulho, o diretor-presidente ressalta a responsabilidade da Trensurb em ser uma grande amostra da tecnologia inovadora em operação, atraindo visitantes interessados vindos de todo o planeta.