



UM RESUMO EXECUTIVO PARA
CONSTRUINDO ECOSSISTEMAS VIÁVEIS E
INFRAESTRUTURA SUSTENTAVEL
PARA COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO
IN SOUTH BRAZIL



Implantação da Serra Gaúcha Trens regionais e sistemas aeroportuários Para o Desenvolvimento Sustentável de Ecossistemas:

Um esforço privado para; iniciar serviços ferroviários de passageiros e carga, instalação e reforma de 2 aeroportos nos 14 municípios para acomodar as projeções de 42 governos regionais para 2028. Tudo em apoio às expansões demográficas e do PIB do Estado do Rio Grande do Sul Brasil 2040.



Aeroporto

A LOCALIZAÇÃO

BRASIL

RIO GRANDE DO SUL



Considerações

- a. Integridade ambiental
 - b. Custo de desapropriação de terras
 - c. Aquisição do capitólio, conversão e venda dos recursos naturais provenientes das escavações do empreendimento.
 - d. Integração dos ecossistemas regionais
 - e. Avaliações de Créditos de Carbono (CCs) para o desenvolvimento
 - f. Logística para utilidades e transporte terrestre
 - g. Instalação de 14 estações e 4 depósitos para atender cerca de 42 comunidades para ampliar a produção de produtos para exportação e aumentar o PIB regional
 - f. Variáveis de engenharia e manutenção ferroviária.
- Conclusão de estudos técnicos
 - CCs iniciados para desenvolvimento de infraestrutura
 - Perfil executivo apresentado ao longo de 99 anos de atuação





Aeroporto Regional Serra Gaúcha e Ferrovias

The Serra Gaúcha Regional Airport & Railways

AVISO DE LICITAÇÕES

Os concursos para o desenvolvimento dos Sistemas Ferroviários Regionais, Aeroporto e CDL serão apresentados para a implementação de cada projecto e serão lançados no primeiro trimestre de 2024. Os promotores/concessionários considerarão todas as ofertas viáveis como tal para Construir Operate & Transfer (BOT) ou outros que melhor atendam ao interesse dos municípios atendidos e à expansão da infraestrutura para atender às projeções para 2040



mobicaxias
Nossa cidade, nosso futuro.

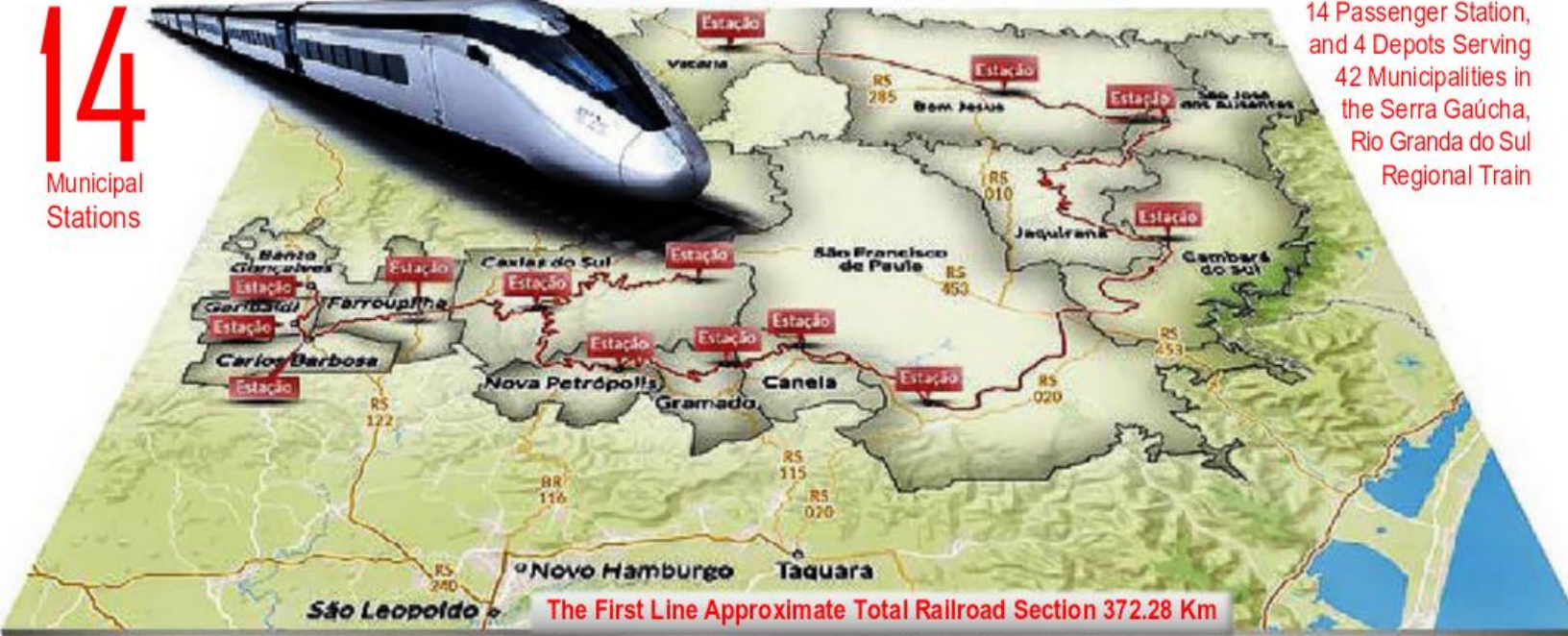




Vacaria • Bom Jesus • São José dos Ausentes • Jaquirana • Cambará do Sul • São Francisco de Paula • Canela • Gramado • Nova Petrópolis
Caxias do Sul • Farroupilha • Carlos Barbosa • Garibaldi

14
Municipal
Stations

14 Passenger Station,
and 4 Depots Serving
42 Municipalities in
the Serra Gaúcha,
Rio Granda do Sul
Regional Train



The First Line Approximate Total Railroad Section 372.28 Km



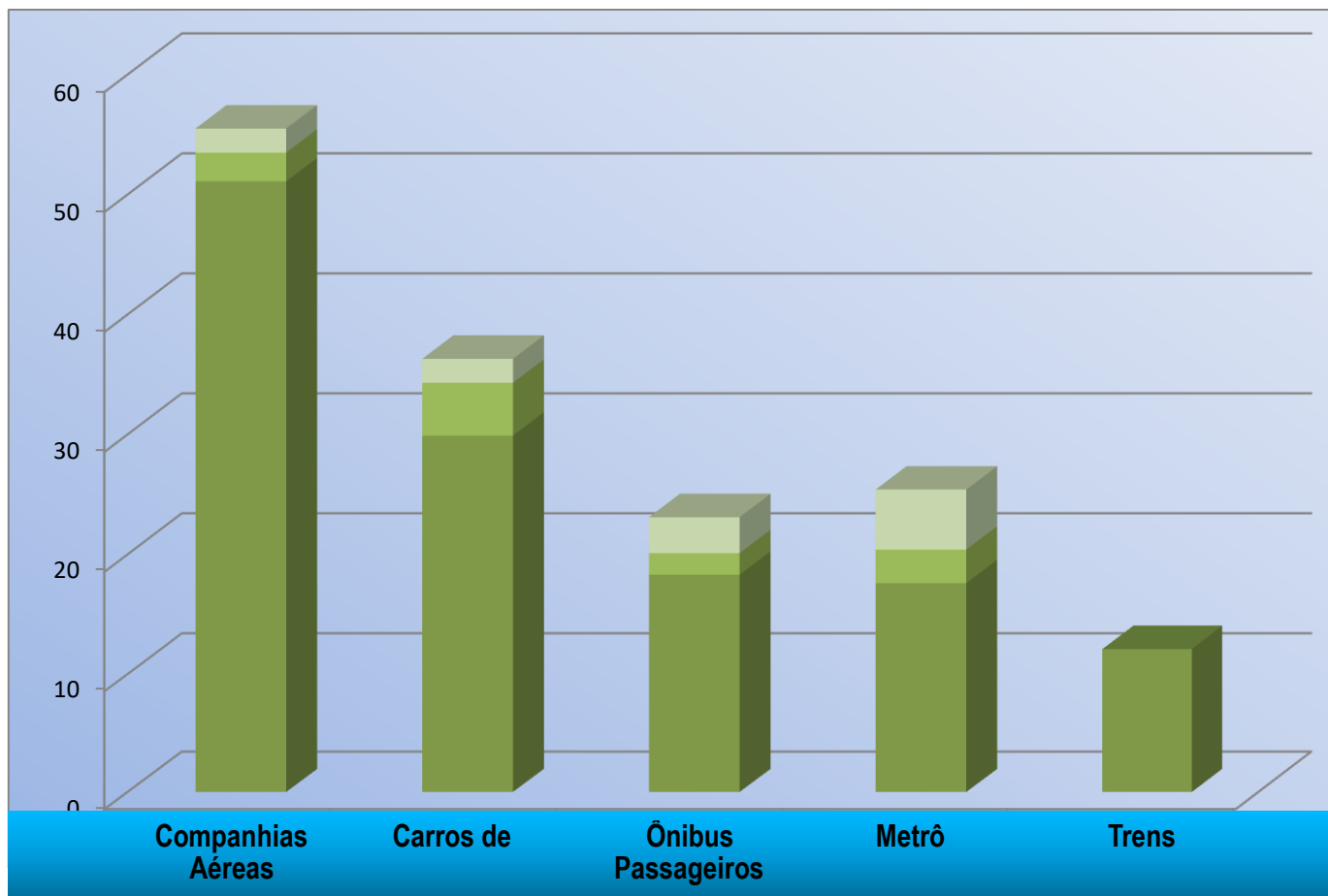
SIGA
MOBILIDADE



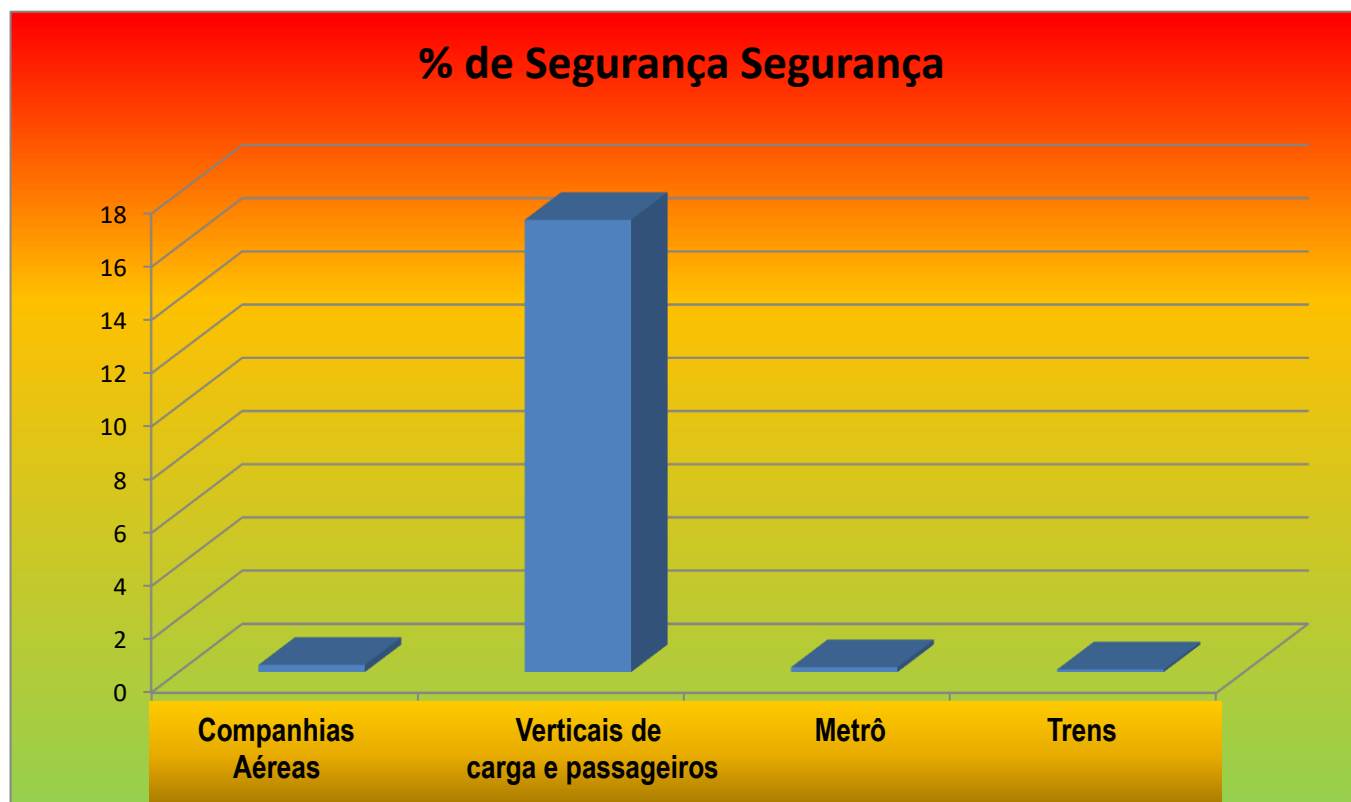
2º Estágio Para O
Porto Marítimo
Santa Catarina



Impacto Ambiental do Transporte



Segurança e Proteção do Transporte



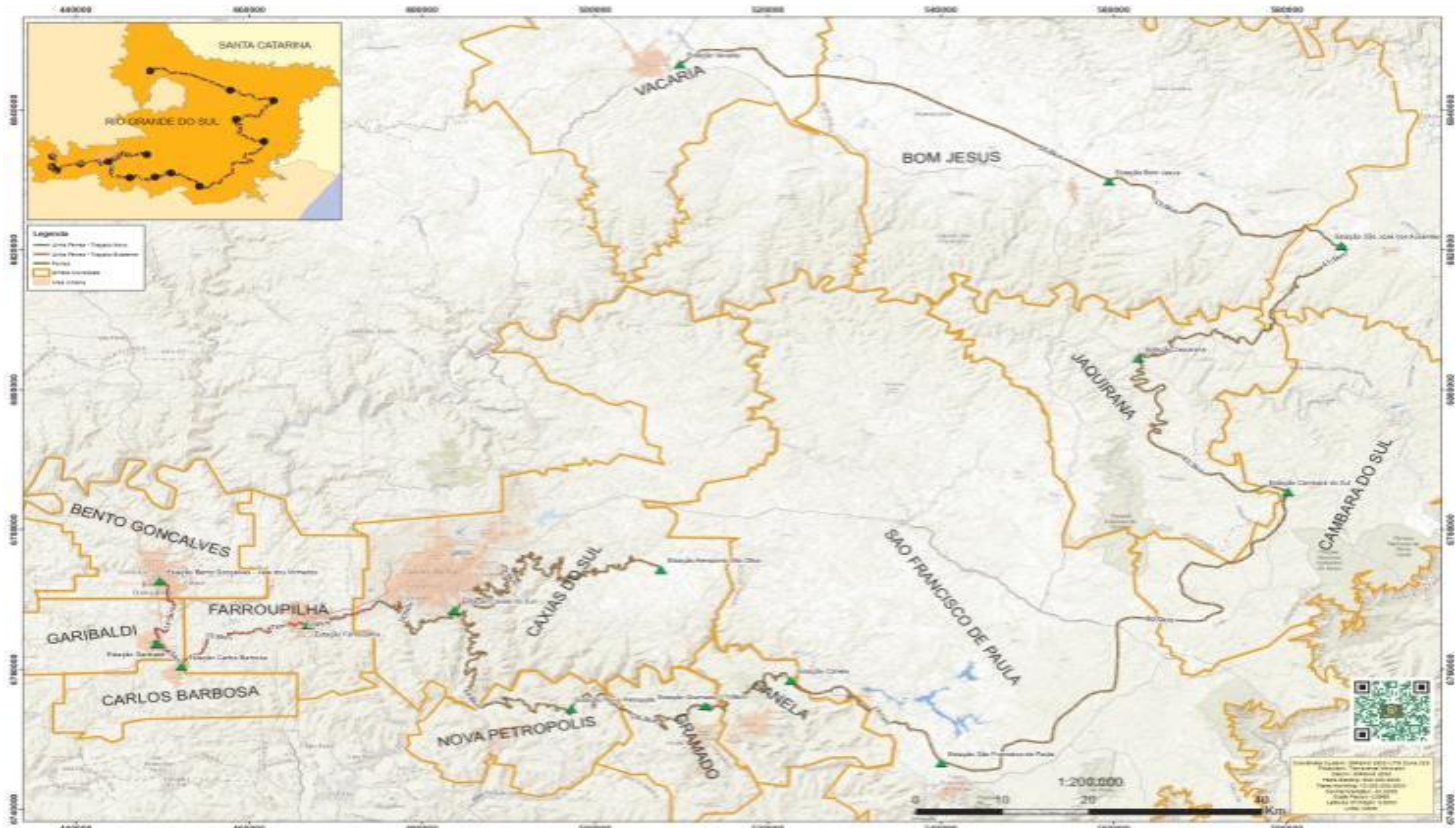


O CARBONO CRÉDITOS GERADOS A PARTIR DA TIRA DE BUFFER AO DESENVOLVER O TREM REGIONAL DA SERRA GAÚCHA

Uma análise preliminar encomendada pelo consórcio Trem Regional da Serra Gaúcha traz uma estimativa preliminar amostral com geração de créditos de carbono a partir da preservação da área de vegetação e restauração florestal devido à compensação ambiental obrigatória.

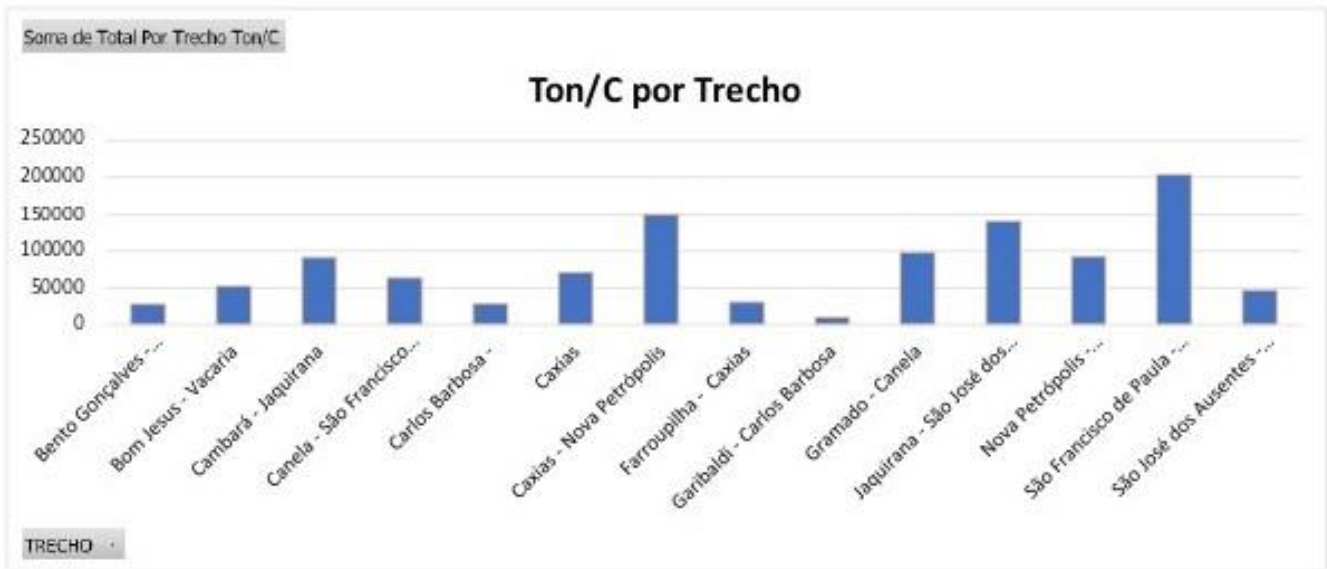
Metodologia

Foi definida uma faixa de 150m para cada borda (área de 300m ao redor de toda a linha férrea) do centro da linha do trem, para ser utilizada como área de compensação ambiental, conforme definido na imagem abaixo: Esta análise preliminar foi desenvolvida a partir de imagens de satélite georreferenciadas numa escala de 300x300m cada pixel das imagens. A estimativa foi definida com base em logaritmos e em um banco de dados estimado mundialmente conforme metodologia do site LUCID (<http://lucid.wur.nl>). Informações sobre a linha do trem e vegetação, formações geográficas e topográficas geram um modelo multiespectral onde pode ser gerada uma estimativa do volume total acumulado de Carbono na biomassa vegetal (Ton/C).



Resultados

Nesta análise preliminar de uma estimativa do carbono acumulado na biomassa da vegetação existente (Ton/C) foi possível encontrar os resultados apresentados no gráfico e tabela seguintes.



Tonelada de carbono estimada para cada trecho de cada município: Área total do trecho, pixel mínimo, pixel máximo, Carbono médio por ha e estimativa de Tc total por trecho

TRECHO	AREA há	MIN tc	MAX tc	MEAN Tc/ha	Total Por Trcho Tc
Bento Gonçalves - Garibaldi	855,56	7,00	766,00	32,42	27.739,01
Bom Jesus - Vacaria	3.373,71	15,00	1.257,00	15,44	52.100,35
Cambará - Jaquirana	2.557,26	13,00	1.076,00	35,58	90.997,13
Canela - São Francisco de Paula	1.620,00	12,00	1.024,00	39,15	63.414,93
Carlos Barbosa -	828,54	14,00	778,00	34,53	28.613,05
Caxias	1.312,78	42,00	1.186,00	54,06	70.972,22
Caxias - Nova Petrópolis	2.600,91	20,00	1.330,00	57,36	149.189,26
Farroupilha - Caxias	1.000,36	6,00	778,00	30,50	30.514,73
Garibaldi - Carlos Barbosa	329,20	10,00	574,00	29,22	9.618,60
Gramado - Canela	1.301,88	200,00	1.059,00	75,30	98.030,86
Jaquirana - São José dos Ausentes	2.469,40	16,00	1.034,00	56,81	140.278,70
Nova Petrópolis - Gramado	1.689,34	38,00	1.061,00	54,95	92.824,40
São Francisco de Paula - Cambará do Sul	4.879,12	10,00	1.095,00	41,66	203.247,93
São José dos Ausentes - Bom Jesus	2.059,69	15,00	1.297,00	22,48	46.312,02
TOTAL					1.103.853,20

Considerações

É importante destacar que esta análise preliminar não é conclusiva, necessitando de estudos in loco, levantamentos de inventário da vegetação existente e monitoramento antes e depois da implantação da linha férrea e após compensação e restauração florestal.

Créditos de Carbono podem ser gerados a partir desta metodologia, porém os estudos necessitam de ampla complementação e monitoramento, que a Geo Tropical possui equipe e conhecimento para desenvolver.


Geotrópico
Brites Fraga Pereira
CRBio 75654
Sócio - Diretor Técnico.
51 991649301




Geotrópico
Rafael Gomes de Moura
CRBio 69908
Sócio - Diretor Técnico.
51 981596255

Sites for Serra Gaucha Regional Train Routes and Stations











GROTTO BRAZIL EXPORTTRADE...conectando mercados



GROTTO BRAZIL EXPORTTRADE **Redes de Distribuição**

Global Business Corridors

ASIA N. America, Euro, & MENA

GROTTO Brazilian Market Place

China, Southeast Asia, USA, Canada, Euro Union, Middle East North Africa (MENA)

Temos acordos contratuais com as diversas associações de produtores dos setores: linhas de produtos agrícolas e pecuários, industriais, de construção e mecânicos. Nossos compromissos vão desde o estabelecimento de acesso ao mercado e desenvolvimento de marca para organizações, como empresas baseadas em inovação tecnológica, para uma reformulação da marca e/ou reembalagem de produtos sob a marca GROTTO BRAZIL EXPORTTRADE.

Aeroporto Internacional Hortencias, CDL e Projetos de Entretenimento

2028

2022, 2023,
2024, 2025



**S Mobilidade Urbana
MOBICAXIAS and GROTTTO
APRESENTA
DESENVOLVIMENTOS
IN THE SERRA GAUCHA REGION
OF HYDRANGEAS**

2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028

A REGIÃO DOS HORTENSES

Segundo o CONSELHO REGIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE HORTÊSIAS (COREDE), a região é considerada há três anos consecutivos o terceiro destino turístico mais procurado do país. Atualmente é o maior complexo turístico do Rio Grande do Sul e tem a cidade de Canela como o maior município da região, abrangendo 30,9% da população total. No que diz respeito à hospedagem, a Região das Hortênsias é o principal atrativo de destaque do Rio Grande do Sul. São 295 meios de hospedagem com alta concentração de hotéis de 5 e 6 estrelas. O Observatório de Turismo do Rio Grande do Sul monitora quais municípios gaúchos estão sendo oferecidos pelas 26 principais Operadoras de Turismo do Brasil.

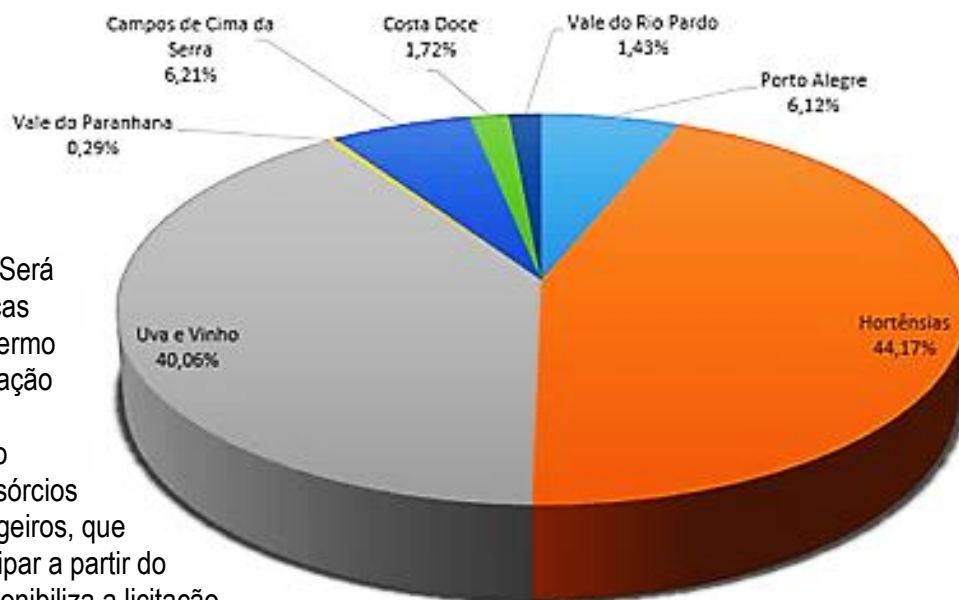
De acordo com a Pesquisa Anual da Conjuntura Econômica do Turismo-PACET, da Fundação Getúlio Vargas – FGV, em 2014 e conforme critérios contidos no Plano de Marketing Turístico do Rio Grande do Sul 2012/2015 – SETUR).

Data Histórica

Considerando os 497 municípios regionalizados do Rio Grande do Sul, apenas 16 aparecem (desde o início da coleta desse tipo de dados pelo Observatório Estático, em setembro/14) como opções nas principais operadoras do país, o que representa 3,39% do total.

Abaixo está o percentual de participação de cada região turística no total de ofertas das operadoras, no período de abril/2015 a abril/2016. Com o constante crescimento do turismo, o aeroporto surge como uma necessidade para aumentar o número de turistas e ampliar o desenvolvimento socioeconômico da região. Segundo o Conselho Regional de Desenvolvimento da Região das Hortênsias (COREDE), Gramado e Canela recebem mais de 8 milhões de turistas por ano, o que justificaria a opção de ter aeroporto próprio.

O empreendimento será construído por meio de **Parceria Público-Privada (PPP)**, com os alvarás de desenvolvimento já concedidos, designado em área próxima ao Parque Saiqui e a 8 quilômetros do Centro de Canela. Será necessária a renovação das licenças ambientais, após o que montar o termo de referência e o edital para realização da licitação e, em seguida, abrir concorrência. O projeto está sendo apresentado em eventos com consórcios de investidores nacionais e estrangeiros, que demonstraram interesse em participar a partir do momento em que o município disponibiliza a licitação.



Dentro do potencial da indústria turística, a região carece de acesso adequado por aeroportos:

- Cerca de 44,17% dos passageiros que desembarcam no Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, vêm para Canela e ou Gramado..
- Segundo o Ministério do Turismo, a Região das Hortênsias é a terceira mais desejada pelos visitantes do Brasil.
- Maior visibilidade junto às agências de turismo do país.
- Facilitate direct access for tourists.

- A Região das Hortênsias possui cerca de 18,78% dos leitos de alojamento de todo o estado do Rio do Grande do Sul.
- Crescimento socioeconômico regional e municipal.
- Aumento do número de feiras e eventos na região.
- Crescimento econômico das empresas localizadas no entorno.
- Aumento do número de empregos.

VISÃO GERAL DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE HORTÊNSIAS

O Aeroporto da Região das Hortênsias – RS foi incluído na Rede Estadual com o objetivo de atender a demanda turística dos municípios de Canela e Gramado. Assim, propõe-se um site aeroportuário que permitirá atender esta parcela da demanda. Neste contexto, o Aeroporto a implementar foi classificado como Turístico, devendo ter capacidade para servir a aviação não regular de grande porte, desde a primeira fase de planejamento. Contudo, importa referir que, para além da atividade turística, está prevista a operação de aviação regular para este desenvolvimento. Em Setembro de 2001, o Instituto de Aviação Civil (IAC) elaborou o Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Região das Hortênsias, aprovado pela Portaria n.º 1340/DGAC, em 17 de Setembro de 2001.

Especificamente, foram estudadas as necessidades de evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Hortênsias - RS, que deverão ser desenvolvidas de acordo com este documento, que tem sua proposta indicada no Plano de Configuração Proposto. O Aeroporto desempenha um papel importante nos sistemas de transporte aéreo internacional, nacional e regional, especialmente na avaliação das componentes doméstica e internacional e na projeção da procura. A sua localização geográfica, o seu papel em termos de serviço comercial e de tráfego, e a sua base de origem e destino, conferem ao aeroporto o papel de hub (concentrador) de ligação, embora o tráfego de passageiros seja também resultado em parte das decisões relacionadas com o transporte. rotas de rede percorridas pelas companhias aéreas que a utilizam. De referir ainda que as infraestruturas aeroportuárias desempenham um papel relevante no contexto económico, político e social de uma determinada região, pois concentram grande parte do tráfego de pessoas e mercadorias em médias e longas distâncias, com impactos positivos para o país e para as economias regionais.

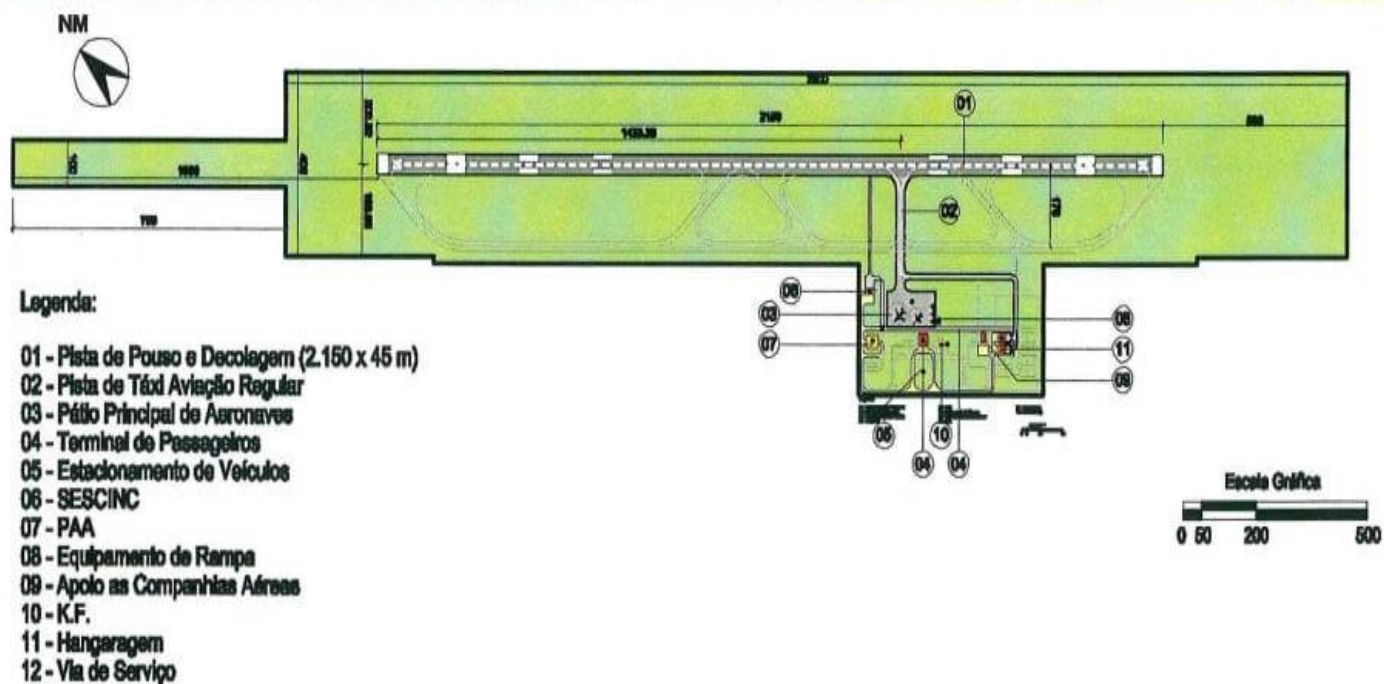
Além disso, o centro aeroportuário está sendo desenvolvido para uma cadeia produtiva de abastecimento para o intercâmbio de exportação e importação de bens, máquinas, equipamentos, tecnologias, peças e componentes diversos, ajudando a promover o desenvolvimento nacional, regional e local, pois atraem empresas e ampliar as atividades dos setores industrial, comercial e de serviços, além de gerar impostos, emprego e renda. O Centro Logístico Multimodal de CanelaCaxais, adjacente ao Aeroporto, disponibilizará plataformas que permitirão a cobertura Nacional e Internacional como projeto de Sistema ECO integrador aos eixos logísticos. O centro incluirá um; Porto Seco (estação alfandegária interior), trem e ônibus completos (carga e passageiros), escritórios governamentais, bancos, lojas e lojas, restaurantes, serviços automotivos, museus, instalações recreativas e pista de corrida de Fórmula 1 designada.

DADOS TÉCNICOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE HORTÊNSIAS

O crescimento da aviação comercial no Brasil, apoiado no desenvolvimento dos serviços aéreos, tende a contribuir para o aumento do número de passageiros no país e, consequentemente, para o aumento da conexão de passageiros nos aeroportos.

- Enquadramento do Aeroporto Internacional de Hortênsias no Plano Aeroviário Estadual
- Classificação: código turístico: 4D Tipo de aviação: grande porte
- Localização: Novo Sítio Área Patrimonial: 141,12 hectares.
- Grupo de Aeronaves: 5º Tipo de Operação: IFR/Previsão
- Atividades: localização/implantação

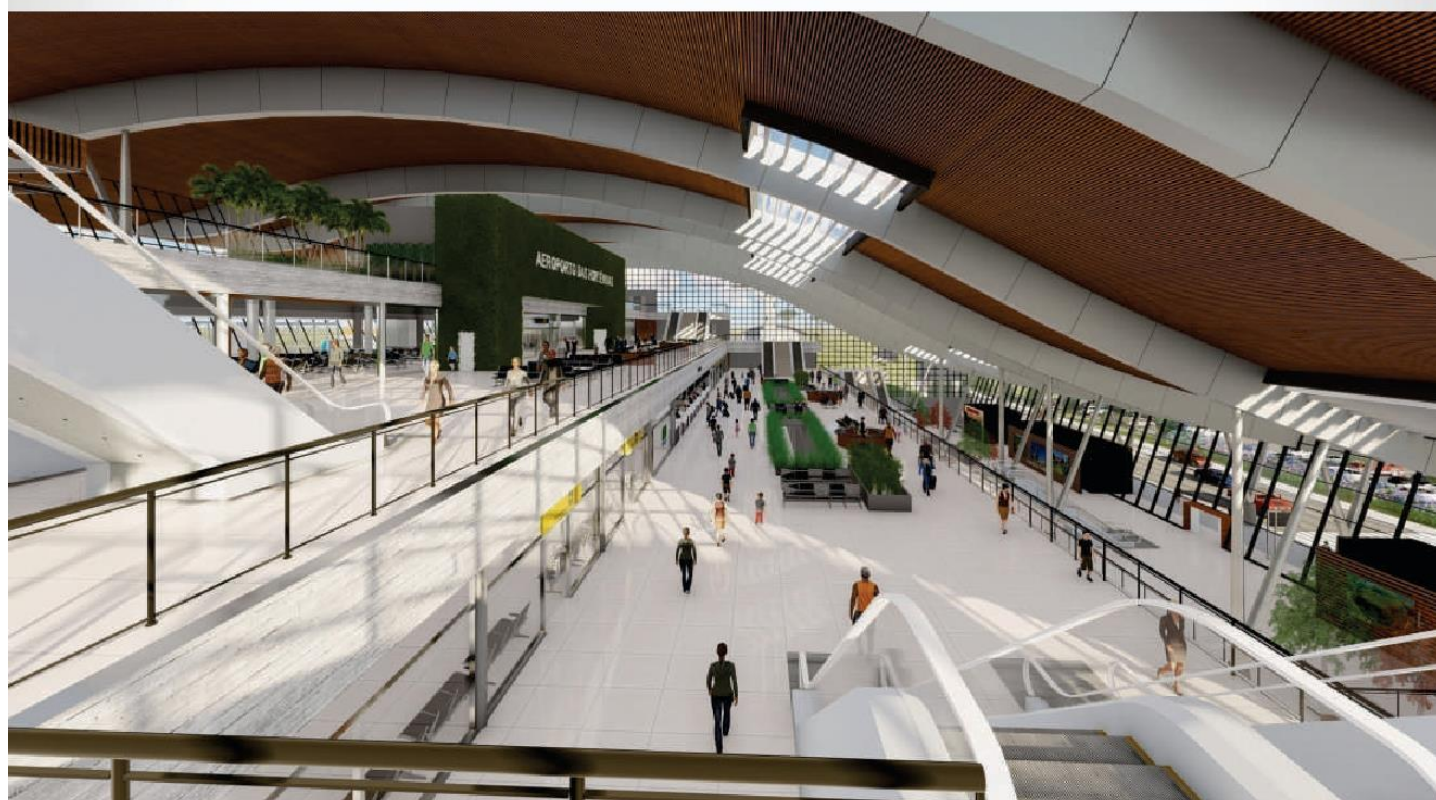
Concepção Proposta para Infra-Estrutura Aeroportuária



Implantação Inicial



Perspectiva interna

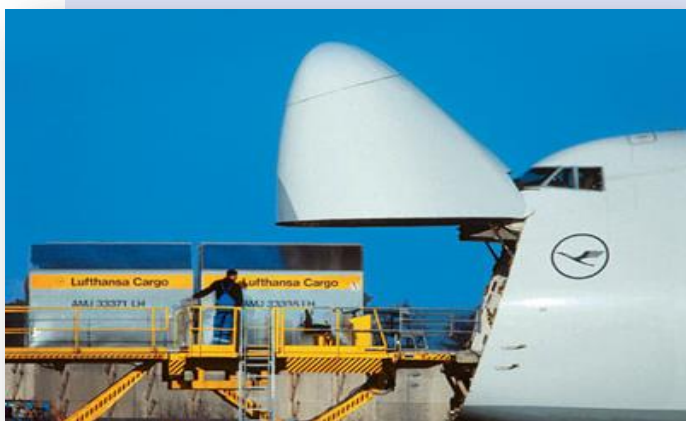


Cenário de Movimentação de Cargas, Aeroporto das Hortênsias

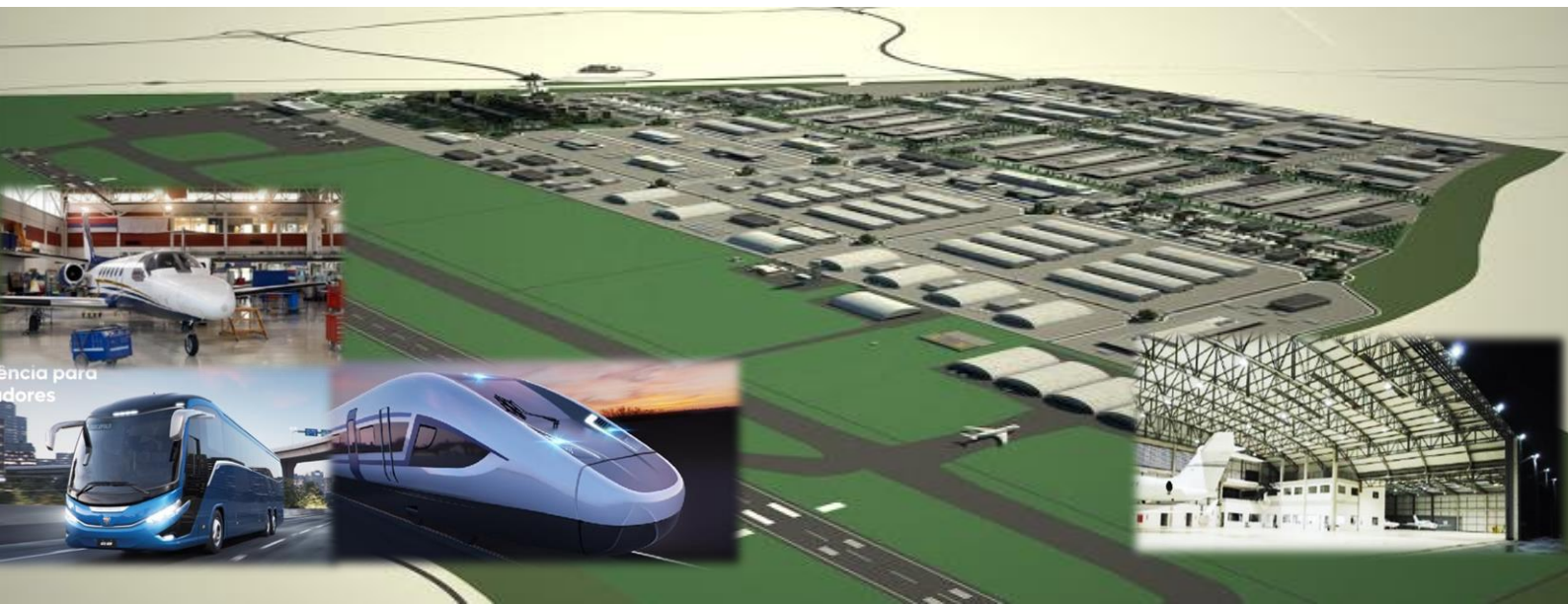


Observações:

- É uma simulação do Aeroporto Internacional de Hortênsias de Canela, RS que estava em pleno funcionamento.
- Pista de pouso com 3.150 metros de comprimento e 45 metros de largura.
- A frota de aeronaves de passageiros e de carga no Brasil é composta basicamente por aeronaves Boeing 737-300 e 737-400.
- Segundo a análise, o avião cargueiro mais utilizado é o Boeing 757-200F, com 291 unidades em operação, seguido do Boeing 767-300F com 267 unidades, do Boeing 777F com 181 unidades, e do Boeing 747-400F com 171 exemplos voando.
- As aeronaves de alta capacidade da Boeing, como o 747-8 Intercontinental e o 747-8 Freighter, têm capacidade estrutural máxima de carga útil de 151,8 toneladas.
- Se o Aeroporto de Hortênsias estivesse em operação, movimentaria cargas da região da Serra Gaúcha, para importação e exportação.
- A Região da Serra Gaúcha, após análise da demanda de cargas, chegaria no final de 2022, moderadamente, a 26 mil toneladas.
- Otimistamente, atingiria 36 mil toneladas no final de 2022.



ELEMENTOS DE RECURSOS QUE ESTARÃO SEPARADOS E ADJACENTES A AEROPORTO INTERNACIONAL DE HORTÊNCIAS, RIO GRANDE DO SUL



Canela Caxais – Centro Logístico Multimodal

Os atrativos da Plataforma Logística do Multimodal Canela que incorporamos

- Proximidade do Aeroporto das Hortências com voos frequentes,
- Diversificação dos serviços comerciais,
- Centro Administrativo Governamental,
- Complementar a atividade turística,
- Acomodar aeronaves de grande porte,
- Acesso à tecnologia da informação,
- Centro Comercial e de Serviços,
- Otimização de tráfego e cargas,
- Redução de custos operacionais,
- Valorizar a integração logística,
- Centro de Frete Rodoviário,
- Terminal de Passageiros Aéreos,
- Terminais Ferroviários e Rodoviários,
- Estação Aduaneira Interior,
- Terminal de Carga Aérea,
- Distrito Industrial, e
- A INFRAESTRUTURA
Energia, Aquífero de Água,
Sistemas Rodoviários e diversos
Estações de Tratamento de Água.

É necessária uma Carta de Intenções para revisão de investimentos nos projectos Canela/Caxais.

Projetos de ônibus e trem para (2023-24): \$ 1.5 billion

Projetos de plataformas aeroportuárias para \$ 2.0 billion

O primeiro relatório está disponível antes do concurso.



Terminal Ferroviário de Cargas – TFC;

No Brasil, o transporte ferroviário é utilizado de forma complementar, alimentando os demais terminais. Os terminais ferroviários nacionais realizam operações de carga e descarga de mercadorias, provenientes ou destinadas a diferentes linhas ferroviárias ou outros modos de transporte, no território nacional os terminais existentes e em funcionamento hoje, no país, estão distribuídos nas 14 redes ferroviárias garantido:

1. Estrada de Ferro Carajás (EFC);
2. Ferrovia Paraná-Oeste (EFPO);
3. Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM);
4. Ferrovia Centro-Atlântica (FCA);
5. Ferrovia Norte-Sul – Trecho Norte (FNSTN);
6. Ferrovia Tereza Cristina (FTC)
7. Ferrovia Transnordestina Logística (FTL);
8. MRS Logística (MRS);
9. Rumo Malha Central (RMC) – conhecida como Trecho Central da Ferrovia Norte-Sul (FNSTC);
10. Em direção à Malha Norte (RMN);
11. Rumo Malha Oeste (RMO);
12. Rumo Malha Paulista (RMP);
13. Em direção à Malha Sul (RMS).

Um Terminal Ferroviário de Carga também serve como terminal de linhas ferroviárias, bem como em terminais rodoviários. No entanto, no Terminal Ferroviário de Cargas, o funcionamento apresenta algumas diferenças. É nesses pontos finais de uma linha que ocorre o carregamento ou descarregamento de cargas. Como as linhas fazem trajetos circulares, ou seja, retornam sempre ao mesmo terminal, há toda uma logística estipulada para que as cargas sejam carregadas ou descarregadas de forma eficiente e adequada. Portanto, os Terminais Ferroviários de Cargas podem ser definidos como um conjunto de instalações e equipamentos para carga, descarga e transferência de produtos e até mesmo transporte de passageiros.



Eles podem estar localizados nas extremidades das linhas ferroviárias ou mesmo nos pontos de intersecção das garagens. As condições de infraestrutura dos terminais podem ser especializadas para diferentes tipos de cargas e são de grande importância para a eficiência global do transporte. Isso envolve aspectos de agilidade, informação logística e segurança no transbordo da carga de e para os diversos portos aéreos, terrestres e marítimos. O frete ferroviário é ainda mais seguro que o rodoviário, com menor índice de acidentes e menor incidência de furtos e roubos por carga.

Mods típicos de operações e produtos transportados:



- Grãos.
- Minérios Metálicos.
- Produtos Siderúrgicos.
- Cimento e Cal.
- Adubos e Fertilizantes.
- Derivados de Petróleo.
- Carvão Mineral e Clínquer.
- Produtos com valor agregado.
- Madeira bruta e refinada.
- Granito, Mármore e outras pedras e materiais indígenas para construção.



Características do transporte ferroviário de cargas brasileiro:

- Grande capacidade de carga em seus vagões formando comboios.
- Adequado para longas distâncias, idealmente entre 500 km e 1.000 km.
- Alta eficiência energética no transporte de cargas, em relação ao consumo de combustível.
- Baixa taxa de poluição em comparação com outros modos.
- Alto valor com o custo de implementação.
- Baixo custo de transporte comparado ao transporte rodoviário.

FORMULA 1 - PROPOSED RACING VENUE, MUSEUMS AND INSTALLATIONS



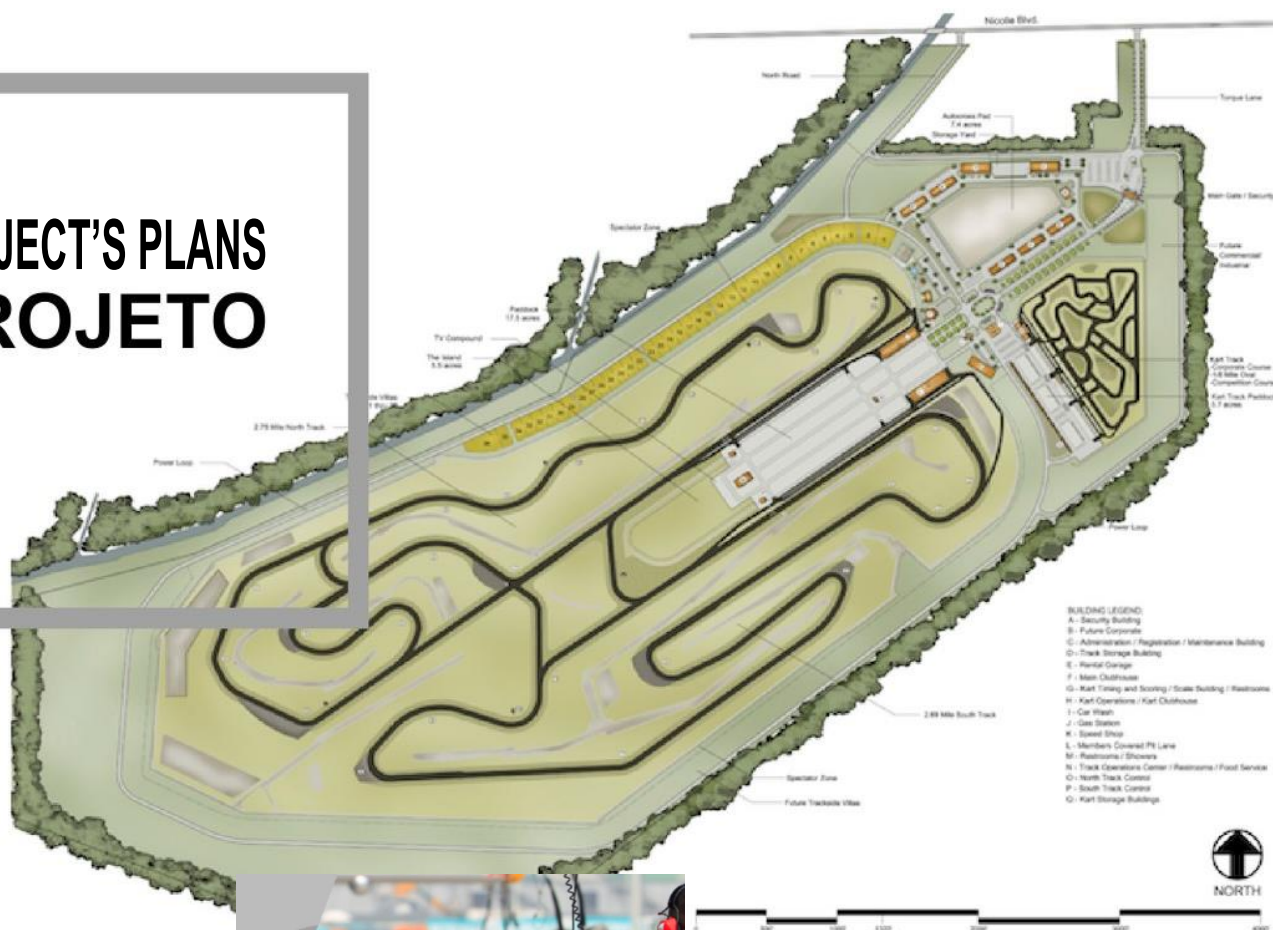
Fotos de cima para baixo: no dia 07/03/2023, (nome do apresentador) e os participantes das diversas vertentes de desenvolvimento recebem a apresentação da Fórmula 1 diante do governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, para receber a proposta como parte do Aeroporto das Hortênsias em Canela, e o complexo do Centro Logístico Multimodal de Canela Caxais



Fotografias da reunião na Praça Piratini – Sede do Governo do Estado do Rio Grande do Sul



PROJECT'S PLANS PROJETO



As fotos de cima para baixo mostram as pistas de corrida propostas, o local do museu e o pavilhão de fliperama. A franquia Fórmula 1 apresenta um atrativo a mais para a indústria turística da Serra Gaúcha. A expansão da variedade de locais turísticos, gastronômicos e de emersão cultural da Região das Hortênsias será potenciada pelos desenvolvimentos infraestruturais propostos para o Aeroporto Internacional das Hortênsias e para o Complexo do Centro Logístico Multimodal de CanelaCaxais.

CANELA, 10 DE MARÇO DE 2023

NOVA ÉPOCA

5 // ESPECIAL

INVESTIDORES UNIDOS

MEGA EMPREENDIMENTO AUTOMOBILÍSTICO
PODE TORNAR AEROPORTO UMA REALIDADE

ANDRÉ AGUIRRE

A Região das Hortênsias poderá entrar no circuito internacional de provas automobilísticas. Um fundo de investidores formado por mais de 20 empresários de diferentes ramos de atividade está mobilizado para instalar na região um complexo automobilístico com padrões internacionais com estrutura para receber inclusive uma etapa da Fórmula-1, principal competição automobilística do planeta. Devido à dimensão do projeto, os investidores buscam uma área de mil hectares, e por isso, em razão da sua extensão territorial, São Francisco de Paula deverá ser o município que vai abrigar o autódromo.

A construção do empreendimento está inicialmente orçada R\$ 3 bilhões com estimativa de proporcionar movimentação financeira de R\$ 2 bilhões anuais para a região quando estiver em pleno funcionamento. O projeto prevê condomínio residencial, hotel, centro empresarial, centro de compras, museus, parques e restaurantes temáticos, além de áreas para eventos e prática de esportes como o golfe.

A intenção do grupo empresarial que está à frente da proposta é de atrair para o futuro complexo automobilístico uma etapa da Fórmula 1, que seria a segunda no Brasil, em seguida da prova de Interlagos, em São Paulo. A corrida em São Paulo movimentou R\$ 1,3 bilhão na economia local.

Mas para o autódromo ser erguido em São Francisco de Paula, é necessá-



PREFEITO Constantino Orsolin e secretário Alfredo debateram viabilidade do projeto na Serra em reunião na Casa Civil do Estado

rio que um município vizinho ou impreterivelmente a região conte com um aeroporto. Neste sentido, a cons-

trução do aeroporto em Canela volta a ganhar força. Na prática, o projeto do complexo automobilístico internacio-

nal somente pode se tornar realidade em São Francisco de Paula se existir aeroporto em Canela

EMPRESÁRIOS E PREFEITOS DE CANELA E SÃO FRANCISCO DE
PAULA APRESENTARAM PROJETO AO GOVERNO DO ESTADO

Por isso, os prefeitos dos dois municípios, Constantino Orsolin (MDB) e Marcos André Aguzzoli (PP), participaram na tarde quarta-feira (7), na Casa Civil em Porto Alegre de uma reunião para apresentação do projeto. A explanação sobre o complexo automobilístico foi feita pelo empresário Rodrigo Stehling ao secretário chefe da Casa Civil, Artur Lemos. Também estão envolvidos na busca pela construção do autódromo internacional na Região das Hortênsias, o empresário e piloto Paulo Gomes e o jornalista Reginaldo Leme, o qual acompanha a Fórmula 1 há 50 anos. Ainda participaram da reunião o secretário estadual de Turismo, Vilson Covatti, o secretário executivo da Casa Civil, Paulo Pereira, e o diretor geral Adjunto da

Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado, Roger Pozzi e o secretário de Meio Ambiente de Canela, Alfredo Schaffer (PSDB).

"Canela e São Chico estão conectadas neste projeto. Junto com os investidores para a pista de Fórmula 1 também estavam nas reuniões com o governo do Estado, os investidores do aeroporto, porque um empreendimento não vai se tornar viável sem o outro. Não se pode ter um complexo automobilístico desta envergadura sem ter um aeroporto do lado. Um precisa do outro. O aeroporto ganha força com um empreendimento como o complexo automobilístico, os dois projetos se completam", avalia Schaffer. "O aeroporto em Canela tem tudo para se tornar realidade. O que está fal-

tando são as liberações das licenças e força política. Um autódromo internacional iria movimentar muitos visitantes, toda a região iria ganhar com um empreendimento como este", resume o secretário.

Atualmente o projeto de construção de um aeroporto em Canela, já batizado de Aeroporto das Hortênsias, conta com autorização federal, parte da área onde poderá ser construído já está desapropriada, há projeto executivo e investidores da área privada interessados em aportar recursos para fazer o projeto sair do papel. Os entraves para o início das obras estão ligados ao Estado. Falta o licenciamento ambiental que é emitido pela Fundação Estadual de Proteção ao Meio Ambiente (Fepam).

NOVA ÉPOCA

PORQUE TODA CIDADE PRECISA TER SEU JORNAL

CANELA/RN - SEXTA-FEIRA
10 DE MARÇO DE 2023
ANO 11 - EDIÇÃO 582 - R\$ 4,50

NOVO PROJETO PARA REGIÃO

CORRIDA PELA FÓRMULA 1

PÁG 5



RENEGOCIAÇÃO

Refis 2023
oferece desconto
de 100% sobre
juros e multas

PÁGINA 3

OBRAS

Primeira camada
de asfalto é
concluída na rua
Dom Pedro II

PÁGINA 4

COVID-19

Pessoas com 60
anos ou mais
podem receber
vacina bivalente

PÁGINA 12

SEGURANÇA

Maníaco do carro
é preso pela
Polícia Civil em
Minas Gerais

PÁGINA 13

ROSSI
ADMINISTRADORA



SIGA

MOBILIDADE

URBANA



**WE ARE BUILDING VIABLE
ECOSYSTEMS AND SUSTAINABLE
INFRASTRUCTURE IN SOUTH BRAZIL**

O SIGA Mobilidade Urbana, (SIGA Mobilidade) é um empreendimento privado com parceiros empresariais, com nível de interesse público estadual e federal. Existem relações operadas por organizações sem fins lucrativos e universitárias, em benefício dos Municípios e de seus moradores da Região da Serra Gaúcha. Nossa abordagem nos últimos 3 anos tem sido selecionar e garantir ecossistemas sustentáveis para a criação e manutenção da infraestrutura de trens ferroviários, sistemas aeroportuários e Centro de Logística de Distribuição (CDL) para; os sistemas de transporte, geração de energia, viabilidade agrícola, aquíferos, remediação e inovações tecnológicas. Os objetivos de nossos esforços são aumentar as oportunidades de saúde, educação e comércio para a sustentabilidade no estado do Rio Grande do Sul (RS), Brasil. Nossos objetivos têm sido melhorar ainda mais a qualidade de vida dos habitantes; atrair as melhores indústrias disponíveis em todos os setores, proporcionar o melhor ambiente para a demografia projetada para 2040 e ajudar no desenvolvimento social para encontrar as melhores opções para atingir os nossos marcos.

Em nossos esforços para desenvolver o *TREM REGIONAL DA SERRA GAUCHA*, avaliamos muitos candidatos potenciais, descartamos vários e, finalmente, selecionamos entre as diversas opções encontradas tanto nacional quanto internacionalmente. Temos a impressão de que selecionamos os recursos ideais para; melhores práticas, inovações tecnológicas, alianças de investigação concebíveis para inovações atuais e futuras, parceiros comerciais atuais e potenciais e os recursos financeiros para concretizar estes elementos. Orquestramos estas directivas em coordenação com as directivas da MobiCaxias em mente, e uma série de outras com um interesse preocupado. Mais importante ainda, foram identificados os nossos principais colaboradores para o desenvolvimento de infra-estruturas. Também assinamos um contrato para ajudar o Grupo CERILUZ, uma empresa regional de geração e distribuição de energia, no seu empreendimento de desenvolvimento como parte integrante do estabelecimento de ecossistemas regionais. Estes elementos são todos componentes integrantes para garantir o desenvolvimento social e económico dos ecossistemas propostos. Nosso objetivo é aproveitar os potenciais créditos de carbono, os recursos naturais e renováveis e as tecnologias encontradas no Sul do Brasil para minimizar a pegada de carbono das emissões de CO-2 para as gerações futuras.

A seguir estão nossos principais colaboradores com os quais estabelecemos uma aliança: Marcopolo Corporation, Randon Corporation e Fórmula 1. Nossos principais contratantes considerados para remessa de licitações são o Grupo Gerdau, GCA Construction e CREC-10 Construction em um amálgama para conclusão a infraestrutura de transporte. Daqueles que têm interesse e assumirão um papel activo nos desenvolvimentos, são eles; MobiCaxias, KPMG, GRAVINA Advogados, Banco do Brasil, Universidade de Caxias do Sul e as 14 Prefeituras onde as instalações estarão localizadas. Também estamos associados a organizações para facilitar oportunidades de comércio e exportação com organizações como; Pacto Verde, JBS Corporation, RXM Trading Company e Copersucar Trading, etc...

Com a recente reviravolta nos acontecimentos, negações e investigações em 2023, estamos agora a preparar-nos para implementar os vários aspectos do desenvolvimento e empregar uma variedade de recursos de financiamento para o financiamento inicial do capital inicial. Em medidas para garantir fundos de investimento a longo prazo para complementar as opções de financiamento do banco de desenvolvimento, garantias de financiamento de empréstimos de capital e investigações sobre opções viáveis para a utilização de Créditos de Carbono para desenvolver o ecossistema regional combinado. Como a SIGA é uma empresa privada, todo o dinheiro investido até o momento foi proveniente de recursos privados. O Diretor Presidente investiu cerca de cinco milhões de reais nos últimos 5 anos. Com mais de 10 Milhões de Reais da Diretoria que trabalhou no desenvolvimento do trem e do Aeroporto Internacional de Hortência em Canela.

A Prefeitura de Canela adquiriu cerca de 80% dos terrenos necessários para o desenvolvimento do aeroporto, estimados em 450 hectares de terreno no valor de 180 milhões de reais. O Estado do Rio Grande do Sul forneceu as licenças ambientais. No âmbito do governo federal, foi proposto, mas ainda não recebeu financiamento para o Aeroporto Regional de Caxias do Sul, onde o trem terá estação. A proposta está estimada em 200 milhões de reais, para os quais a cidade aguarda o reconhecimento de contrapartida para o desembolso dos recursos destinados.



SIGA Mobilidade Urbana, é uma empresa brasileira na implantação do desenvolvimento de infraestrutura sustentável e do comércio internacional. O SIGA Mobilidade é um canal para empresas de nível empresarial com interesse no desenvolvimento de ecossistemas sustentáveis de infraestrutura, energia, desenvolvimento económico e social e comércio internacional. O SIGA Mobilidade Urbana atende à demanda do mercado por serviços de valor agregado. A SIGA Mobilidade com sede corporativa em Caxias do Sul, Rio Grande, Brasil, e escritório internacional em Washington, DC, EUA, está atualmente operacional em três mercados.

Trem Regional da Serra Gaúcha, este projecto de infra-estruturas está a ser instituído para acomodar a demografia projectada para uma expansão do índice do PIB da região. Este projeto está sendo desenvolvido em conjunto com o Aeroporto Regional de Canela Hortênsias e a CDL. Este projeto de desenvolvimento de infraestrutura apoiará um sistema de transporte multifuncional para o transporte de produtos produzidos na Região da Serra Gaúcha. O transporte de mão de obra indígena é necessário para a expansão do PIB da região, que tem capacidade de expansão nos mercados continental e internacional. Além disso, a indústria do turismo beneficiará deste sistema expandido de transporte de passageiros.

As necessidades de infraestrutura do sistema ferroviário devem acomodar a expansão demográfica prevista para o crescimento projetado para 2040 no estado do Rio Grande do Sul. A partir do orçamento estimado do projeto para 2021 de 1.450.000.000, a primeira parcela de US\$ 25.000.000,00 para capital de giro do orçamento atual do projeto será aplicada conforme designado para o seguinte. A primeira aplicação de capital inicial será aplicada na verificação dos Créditos de Carbono, que por sua vez será aplicada na garantia de recursos adicionais para o desenvolvimento de infra-estruturas. A segunda aplicação será aplicada para efetuar pagamentos de compensação, conclusão das especificações de engenharia das linhas ferroviárias e desenvolvimento da primeira estação.

A terceira é iniciar garantias para estradas de acesso estatais, serviços públicos de energia e outros elementos vitais para o desenvolvimento do comboio. A quarta é a ampliação de escritórios e instalações no Brasil e nos Estados Unidos para acomodar o pessoal, os equipamentos e as tecnologias necessários para a promoção e operações logísticas de movimentação e distribuição de produtos. O(s) objectivo(s) é estabilizar os sistemas de transporte e entrega da cadeia de abastecimento para entrega de mercadorias às instalações de exportação propostas. Em segundo lugar, este esforço garantirá entregas e volumes de produtos mais atempados, muitos dos quais seriam classificados como perecíveis. Terceiro, o desenvolvimento minimizará a degradação e as mortes da actual infra-estrutura rodoviária, diminuindo o número de veículos de transporte pesado que transportam mercadorias através dos sistemas rodoviários. Por último, com uma diminuição das emissões de carbono do actual modo de operações da cadeia de abastecimento, haverá uma base estável para a implementação de ecossistemas regionais viáveis. O sistema ferroviário proposto está sendo projetado para obter os seguintes resultados:

- Sustentar a demografia projectada da população da região, acomodar um maior fluxo de turismo e minimizar a pegada de carbono das actividades quotidianas através de uma matriz de ecossistemas interligados de infra-estruturas, indústrias e adaptações sociais e ambientais.
- Acomodará e tornar-se-á uma componente integrante da indústria turística como uma atracção que motivará e acomodará os turistas a circular por toda a região.
- Reduzirá o custo de transporte de matérias-primas naturais, provenientes da silvicultura, mineração, agricultura e produtos industrializados de valor acrescentado da região.
- Aumentará a competitividade industrial e comercial das empresas da região.
- Reduzirá o fluxo de veículos nas estradas da região, sejam de carga ou de passageiros.
- Reduzirá a emissão de gases de efeito estufa emitidos pela rede de transportes da região.
- Reduzirá o tempo de viagem entre cidades.

O Aeroporto Internacional das Hortênsias, foi sancionada para ser incluída na rede do Estado para atender a demanda turística dos municípios de Canela e Gramado. Assim, propõe-se um site aeroportuário que permita atender esta parcela da demanda. Neste contexto, o Aeroporto a implementar foi classificado como Porto de Turismo e deverá ter capacidade para servir a aviação não regular de grande porte, desde a primeira fase de planeamento. Contudo, importa referir que, para além da atividade turística, está prevista a operação de aviação regular para este desenvolvimento. Em Setembro de 2001, o Instituto de Aviação Civil (IAC) elaborou o Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Região das Hortênsias, e aprovou-o pela Portaria n.º 1340/DGAC, em 17 de Setembro de 2001.

Especificamente, foram estudadas as necessidades de evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Hortênsias - RS e devem ser desenvolvidas de acordo com este documento, que tem sua proposta indicada no Plano de Configuração Proposto. O Aeroporto desempenha um papel importante nos sistemas de transporte aéreo internacional, nacional e regional, especialmente na avaliação dos componentes domésticos e internacionais e na projeção da demanda. A sua localização geográfica, o seu papel em termos de serviço comercial e de tráfego, e a sua base de origem e destino conferem ao aeroporto o papel de hub (concentrador) de ligação. O tráfego de passageiros também é resultado de parte das decisões relativas às rotas da rede de transporte tomadas pelas companhias aéreas que a utilizam. De referir ainda que a infraestrutura aeroportuária desempenha um papel relevante no contexto económico, político e social de uma determinada região. Concentra grande parte do tráfego de pessoas e mercadorias em médias e longas distâncias, com impactos positivos no país e nas economias regionais.

Além disso, está sendo desenvolvida uma cadeia produtiva de abastecimento para o intercâmbio de exportação e importação de bens, máquinas, equipamentos, tecnologias, peças e componentes diversos. Isso ajuda a promover o desenvolvimento nacional, regional e local, pois atraem empresas e ampliam as atividades nos setores industrial, comercial e de serviços, além de gerar impostos, empregos e renda.

Centro Logístico Multimodal de Canela Caxais, adjacente ao Aeroporto, proporcionará plataformas que permitirão a cobertura Nacional e Internacional como um projeto de ecossistema integrador a um eixo logístico. O centro incluirá; um porto seco (estação alfandegária interior), transporte ferroviário e rodoviário completo (cargas e passageiros), escritórios governamentais, bancos, lojas e lojas, restaurantes, serviços automotivos, museus, instalações recreativas e designações para os desenvolvimentos da Fórmula 1.

O Grupo CERILUZ, “o progresso e a geração de eletricidade estão necessariamente relacionados com a predação e a supressão do meio ambiente? 'Depende do ponto de vista.' Considerando a maioria das empresas do ramo que atuam no Brasil, pode-se dizer que inevitavelmente sim. Porém, em meio a esse cenário, surge o Projeto CERILUZ, como uma ideia inovadora nascida de uma cooperativa gaúcha extremamente respeitada e com mais de 50 anos de know-how em suas operações e atividades cívicas. A CERILUZ, com muitos anos de experiência em sua área, viu a possibilidade e a necessidade de mudança em sua evolução e expansão no negócio de conectividade.

O Projeto CERILUZ tem como objetivo implementar o desenvolvimento de (Pequenas Centrais Hidrelétricas, ou seja, Pequena Central Hidrelétrica) (PCH) no Município de Coronel Barros, no estado do Rio Grande do Sul. Além disso, a expansão da rede existente de transmissão de dados por fibra óptica consolida uma dívida antiga da cooperativa, para que todas as suas divisões possam expandir seu desenvolvimento simultaneamente. Espera-se que a expansão e consolidação propostas sigam os mesmos cinco fundamentos fundamentais de transparência, ética, competência, união e cidadania, aos quais a CERILUZ se aplica a todos os empreendimentos das estruturas organizacionais da Cooperativa de Energia e suas entidades corporativas.

- **Cooperativa Regional de Energia e Desenvolvimento Ijuí LTDA - CERILUZ Distribuição** detém 100% do capital das empresas que fazem parte do grupo CERILUZ, direta e consequentemente. A empresa já atua no mercado regional de Ijuí, no Rio Grande do Sul desde 1966 na atividade de eletrificação rural e urbana através de redes de distribuição de energia;
- **Cooperativa de Geração de Geração e Desenvolvimento Social LTDA - CERILUZ Geração**, desde 2006 coordena todas as operações de eletrificação das usinas hidrelétricas do grupo, sendo responsável pela execução do projeto PCH Linha Onze Oeste e destinatária e pagadora dos recursos oriundos do financiamento; e
- **CERILUZ Provedor de Internet LTDA**, que já desenvolvia suas atividades de construção e implantação de plataformas e provedores de internet via fibra óptica desde 2012.



 **CERILUZ GROUP PROJECTS**

The Ceriluz Group's business plan is available in English upon request

ORDEM E PROGRESSO - SIGA DENTRO DO PRAZO
(ORDER AND PROGRESS - FOLLOW ON TIME)



Gostaríamos de agradecer pelo seu tempo e consideração pelas ações e eventos que estão nesta apresentação. Caso você tenha mais dúvidas ou queira uma cópia desta apresentação, siga este link para baixar um arquivo PDF ou entre em contato conosco pelo.

www.sdggrotto.ga/grotto • tremdaserragaucha@gmail.com

Arnildo Schildt
CEO Chief Executive Officer
Diretor Executivo
55.54.9632.6358

Paulo Tomasini
CCO Chief Conselho Officer
Superintendente Aeroporto/Trem
55.54.9174.2866