

PRATICAGEM Ricardo Falcão defende segurança e aumento de performance no setor ▶ **p5**

TECNOLOGIA Hub de Inovação do Brasil Export ajudará startups ▶ **p7**

ESTILO BE Jornal BE News chega à 100a edição na 2a-feira. E terá novidades ▶ **p9 e 10**



Portugal quer portos com navios verdes e energia limpa

Projetos integram os planos do novo secretário de Estado do Mar, José Maria Costa ▶ **p8**

EDITORIAL

Mar de oportunidades

O novo secretário de Estado do Mar de Portugal, José Maria Costa, revelou seus planos para o cargo, em recente entrevista à imprensa lusitana, que é destaque desta edição do Jornal BE News. Entre seus projetos, estão a atração de navios verdes para os portos do país e a implantação de pólos de energia limpa na nação. Apoiador de um modelo de desenvolvimento sustentável, buscando identificar novas oportunidades de negócios, mas sem grandes impactos no meio ambiente, a autoridade considera os oceanos “territórios do futuro”, palcos de pesquisas sobre alterações climáticas e novas tecnologias. Complementando sua estratégia, Costa ainda defende uma parceria com o Ministério da Educação, para alterar os currículos das escolas profissionais. Com isso, quer garantir a mão de obra para sua economia oceânica ou azul, como é denominada em Portugal. “Precisamos que os jovens se interessem pelos temas e profissões do mar”.

É neste cenário que Portugal busca iniciar um novo ciclo de desenvolvimento para sua economia, explorando as oportunidades associadas a sua costa e a seus mares. E dessa forma, apresenta um modelo que deve ser analisado com bastante atenção pelas autoridades brasileiras.

Independente das diferenças dos dois países, singularidades que vão de suas áreas e perfis econômicos, a grau de desenvolvimento e condições financeiras, Portugal destaca a importância da pesquisa e da educação para se impulsionar a economia. E defende que é possível crescer com sustentabilidade. Aliás, a tese de Costa é exatamente esta: ser sustentável é ótimo para os negócios, especialmente diante do surgimento de novas demandas, que resultam em novas cadeias econômicas.

Este é um caminho que o Brasil deve avaliar e, por fim, seguir. E esta opção deve ser feita sem demora. Em um mercado globalizado em busca de energias verdes e atividades de baixo impacto, ignorar esse caminho é se recusar a ver a evolução da sociedade planetária. Portugal anunciou a intenção de explorar seus 943 quilômetros de costa (considerando apenas o continente). Já seu parceiro sul-americano ainda cisma, salvo honrosas exceções, em ignorar o potencial de seus 7.491 quilômetros costeiros. Ainda há tempo de o Brasil ajustar a rota e se debruçar sobre seus mares e, assim, buscar mais um novo impulso para a economia patropi.

No início deste editorial, foi citado o comentário do secretário português: os mares são “territórios do futuro”. Mas as oportunidades que eles apresentam já são bem presentes. Para o Brasil, principalmente, o tempo de explorá-las é agora.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
AdobeStock



▲ CAPA

8 Portugal: novo secretário do Mar quer receber navios ‘verdes’ e gerar energia limpa

HUB

3 Setor portuário nacional registra queda de 3% em sua movimentação

SUDESTE

3 Novo terminal rodoferroviário agiliza envio de açúcar do Triângulo Mineiro para Santos

4 VLI recebe vagões para operação conjunta de celulose

Movimentação de cargas do Porto do Rio de Janeiro cresce 15,1% no 1º quadrimestre

NACIONAL

5 “A segurança na navegação e no planejamento do setor traz como consequência o aumento de performance” - entrevista com o presidente da Praticagem do Brasil, Ricardo Falcão

7 Hub de Inovação do Brasil Export conectará players do setor às startups

SOCIAL

8 Estilo BE: Jornal BE News comemora 100 edições na segunda-feira e prepara novidades, por Ivani Cardoso



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
Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12
Santos, São Paulo
11075-000, BR

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Equipe de reportagem
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Tales Silveira

Design Gráfico
Mônica Mathias

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@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail publicidade@portalbenews.com.br



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

BALANÇO 1

O setor portuário nacional movimentou 375,68 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre do ano, segundo dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgados na tarde de ontem. O resultado é 3% menor do que o registrado no mesmo período do ano passado. Essa diminuição foi impulsionada, principalmente, pela redução nas operações de granéis sólidos, que somaram 212,37 milhões de toneladas (-3,97%). O único tipo de mercadoria que apresentou crescimento foi a carga geral solta, que atingiu 23,93 milhões de toneladas (26,93% a mais).

BALANÇO 2

Como tradicionalmente ocorre, os terminais privados operaram 243,9 milhões de toneladas (-4,33%) e os portos públicos, 131,7 milhões de toneladas (-0,48%). Os maiores resultados foram obtidos, respectivamente, no Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA), com 48,26 milhões de toneladas (-11,3%), e no Porto de Santos (SP), que somou 40,49 milhões de toneladas (+6,2%) - essa movimentação do cais santista considera apenas as atividades do porto público, excluindo as instalações privadas do complexo.

BALANÇO 3

As quatro cargas mais movimentadas apresentaram quedas em suas operações. Ocupando o primeiro lugar, os minérios totalizaram 112,93 milhões de toneladas, redução de 7%. Os combustíveis minerais e óleos somaram 99,8 milhões de toneladas, 7,96% a menos. Os grãos, com 47,21 milhões de toneladas, tiveram uma queda de 6,38%, enquanto os produtos containerizados, que chegaram a 41,23 milhões de toneladas, registraram -4,05%.

Novo terminal rodoferroviário agiliza envio de açúcar do Triângulo Mineiro para Santos

Com investimento de R\$ 95 milhões, unidade agrega o transporte ferroviário para otimizar operações até complexo portuário

João Neto



O terminal poderá receber até 10 mil toneladas por dia, o que equivale a 300 caminhões/dia.

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Usina Coruripe inaugurou, no último dia 9, seu novo terminal rodoferroviário Comendador Rubem Montenegro Wanderley, na cidade de Iturama (MG). Com investimento de R\$ 95 milhões, a unidade de transbordo está conectada ao trecho da Ferrovia Norte-Sul, sob concessão da Rumo, e terá capacidade para movimentar 2 milhões de toneladas de açúcar de exportação (VHP) por ano.

Ao agregar o transporte ferroviário à operação, o novo equipamento possibilita que o escoamento da produção de açúcar do Triângulo Mineiro ao Porto de Santos (SP) seja mais rápido e eficiente. Até então

essa logística era dependente do modal rodoviário.

A inauguração do empreendimento contou com a presença do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. "Para sanar o déficit de infraestrutura do País, é preciso uma combinação de investimentos públicos e privados. A ampliação do transporte ferroviário contribui na redução do custo do frete e da dependência do setor produtivo do transporte rodoviário", afirmou o ministro.

Localizada na rodovia BR-497, na zona rural de Iturama, o terminal foi projetado para agilizar as operações tanto na recepção de cargas quanto no carregamento, e atenderá também todo o Triângulo Mineiro e as usinas do Sul de Goiás.

Na parte de recepção rodoviária, o terminal poderá receber até 10 mil toneladas por dia, o que equivale a 300

AO AGREGAR O TRANSPORTE FERROVIÁRIO À OPERAÇÃO, O NOVO EQUIPAMENTO POSSIBILITA QUE O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE AÇÚCAR DO TRIÂNGULO MINEIRO AO PORTO DE SANTOS (SP) SEJA MAIS RÁPIDO E EFICIENTE. ATÉ ENTÃO ESSA LOGÍSTICA ERA DEPENDENTE DO MODAL RODOVIÁRIO

caminhões/dia.

A estrutura inclui uma pera ferroviária para agilizar o processo de carregamento, dois tombadores, um armazém de 45 mil toneladas de capacidade estática e uma tulha de carregamento de 1.500 toneladas por hora, com potencial para carregar 3 trens por dia.

MARCO LOGÍSTICO

O terminal foi considerado um marco logístico para o estado ao contribuir com o desenvolvimento econômico da região e, principalmente, ao trazer competitividade no preço dos fretes.

Para o presidente da Usina Coruripe, Mário Lorencatto, o empreendimento representa uma nova era tanto para a companhia quanto para toda a região, em função da importante contribuição para a logística ferroviária brasileira.

CERIMÔNIA CELEBRA DATA MAGNA DA MARINHA EM SANTOS

Em comemoração ao aniversário de 157 anos da Batalha Naval do Riachuelo, Data Magna da Marinha do Brasil celebrada neste sábado, 11 de junho, haverá hoje uma aposição floral na Praça Amigos da Marinha, na Ponta da Praia, em Santos. O evento começa às 10 horas e homenageará o Almirante Francisco Manuel Barroso da Silva, o Almirante Barroso, considerado herói da Pátria.

REGIÃO SUDESTE

VLI recebe vagões para operação conjunta de celulose

A expectativa é de que os primeiros embarques aconteçam ainda no início do próximo semestre

Divulgação/VLI

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A VLI, companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos e a LD Celulose receberam os 30 primeiros vagões para a operação conjunta de transporte de celulose solúvel.

Os equipamentos serão utilizados para transportar a carga no trecho que liga Indianópolis, em Minas Gerais, ao Porto de Barra do Riacho, no Espírito Santo, administrado pela Portocel, de onde a commodity será exportada para Ásia.

A expectativa é de que a primeira operação aconteça no início do segundo semestre de 2022, com o recebimento de outros novos 30 vagões.

O corredor Centro-Leste da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) será a rota para escoamento da carga, que também



contará com uma conexão ferroviária na Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

“Um ano após a oficialização da parceria com a LD Celulose, estamos prestes a

A EXPECTATIVA É DE QUE A PRIMEIRA OPERAÇÃO ACONTEÇA NO INÍCIO DO SEGUNDO SEMESTRE DE 2022, COM O RECEBIMENTO DE OUTROS NOVOS 30 VAGÕES

Os equipamentos serão utilizados para transportar a carga no trecho que liga Indianópolis, em Minas Gerais, ao Porto de Barra do Riacho, no Espírito Santo, administrado pela Portocel, de onde a commodity será exportada para Ásia

iniciar o transporte da carga, que será realizado inteiramente pela ferrovia, com a cocriação de uma operação sob medida para atender as necessidades do cliente”, afirma Alexandre Biller, gerente de Desenvolvimento de Negócios da VLI.

A operação é resultado do acordo divulgado em 2021 que prevê a movimentação de 500 mil toneladas de celulose solúvel ao ano, a partir da fábrica recentemente instalada no município de Indianópolis. O contrato é de longo prazo – 30 anos – e viabilizará investimentos em pátios ferroviários, terminais de origem e destino, aquisição de novas locomotivas, além do desenvolvimento da frota de vagões específica para esta operação, que está em andamento.

Movimentação de cargas do Porto do Rio de Janeiro cresce 15,1% no 1º quadrimestre

Tendência de crescimento na movimentação de carga containerizada também se manteve

Divulgação/CDRJ

EM TEUS, O VOLUME MOVIMENTADO (172.228 MIL) REPRESENTOU UM ACRÉSCIMO DE 27,7% EM RELAÇÃO AO MESMO PERÍODO DO ANO PASSADO. A ANÁLISE INDICA AINDA QUE HOVE CRESCIMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINER NO PORTO DO RIO DE JANEIRO EM TODOS OS MESES DE 2022 EM RELAÇÃO A 2021

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O 1º quadrimestre de 2022 foi positivo para o Porto do Rio de Janeiro, com uma movimentação total de 3,327 milhões de toneladas, nos meses de janeiro a abril, superando em 15,1% os números do mesmo período do ano passado. A informação é da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), autoridade portuária que administra o complexo.

De acordo com o levanta-



O faturamento do Porto do Rio de Janeiro, no 1º quadrimestre de 2022, foi de R\$ 132,6 milhões

mento do setor de Planejamento de Negócios da Autoridade Portuária, a tendência de crescimento na movimentação de carga containerizada no Porto do Rio de Janeiro, já observada em

meses anteriores, se manteve com alta de 23,3%, em comparação com o mesmo período de 2021.

Em TEUs, o volume movimentado (172.228 mil) representou um acréscimo de 27,7%

em relação ao mesmo período do ano passado. A análise indica ainda que houve crescimento na movimentação de contêiner no Porto do Rio de Janeiro em todos os meses de 2022 em relação a 2021.

O faturamento do Porto do Rio de Janeiro, no 1º quadrimestre de 2022, foi de R\$ 132,6 milhões. O valor corresponde a um aumento de 12,1% em relação ao mesmo período de 2021.

ENTREVISTA

RICARDO FALCÃO

presidente da Praticagem do Brasil

AO COMEMORAR 215 ANOS DA ATIVIDADE, O PRESIDENTE DA PRATICAGEM BRASIL AFIRMA QUE É PRECISO QUE AS ENTIDADES PÚBLICAS E PRIVADAS DO SETOR INVISTAM NA SEGURANÇA DOS PORTOS BRASILEIROS



Divulgação

“
SEGURANÇA NA
NAVEGAÇÃO
E NO PLANEJAMENTO
DO SETOR TRAZ
COMO CONSEQUÊNCIA
O AUMENTO
DE PERFORMANCE”

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Em comemoração ao 12 de junho, dia que marca 215 anos de praticagem regulamentada no País e 48 anos do Conselho Nacional de Praticagem, o BE News realizou uma entrevista exclusiva com o presidente da Praticagem Brasil sobre os gargalos de produtividade do setor e quais as melhorias devem ser buscadas para os portos brasileiros.

Ricardo Falcão falou ainda sobre a evolução e o grau de competência adquirido na praticagem brasileira. Além disso, fez um apelo para que todas as entidades públicas e privadas do setor conheçam o centro de simulações e de manobras de navios em Brasília – inaugurado em dezembro do ano passado. Confira:

Como o senhor enxerga a evolução da Praticagem no Brasil? E como o setor se encontra hoje?

Foram vários tipos de regulamentações ao longo dos anos. O prático já foi um setor dentro da capitania. Era o capitão dos portos que determinava o preço e dizia quantos práticos eram necessários e como o serviço deveria ser feito. Isso até 1961, ano em que a Praticagem passou a ser 100% privada. Uma das coisas mais importantes que temos que ver é que a praticagem não está buscando o padrão das outras praticagens do mundo. É justamente o contrário.

O contrário?

Há muitos anos a Marinha teve o cuidado de manter a regulação em constante sintonia com o que a organização marítima internacional diz sobre a praticagem. É bom deixar claro que a Marinha toma conta, dentre outras coisas, do IMO (International Maritime Organization). Ou seja, tudo que afeta a

segurança e valores mais importantes de uma sociedade, é a Marinha que toma conta. São coisas que devemos lembrar. Voltando à Praticagem, a nossa performance é internacional e reconhecida como de primeiro mundo. Avançamos tanto na lei que onde conseguimos chegar em 1997/1998, a Europa só atingiu em 2017. Lá foram 20 anos de discussão, porque, quando eles tiveram a criação da Comunidade Econômica Europeia - que posteriormente tornou-se a União Europeia -, houve uma tentativa por parte deles de tentar mudar diversos parâmetros. Depois de todo esse tempo, eles chegaram à conclusão de que o melhor desempenho só seria atingido seguindo os mesmos comportamentos por nós praticado. Ou seja, o Brasil é referência. Para se ter uma ideia, o primeiro programa de treinamento de práticos do mundo foi implementado pelo Brasil em 2004. E ele é copiado mundo afora.

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 5

Mas como se deu esse desenvolvimento da praticagem para chegarmos a tal grau?

Quando tivemos a LESTA (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário), em 1997/1998, houve uma grande reunião entre todos os armadores, práticos, terminais e players para definir certas questões. A Praticagem, por exemplo, se comprometeu em ter o trabalhador classificado como trabalhador avulso. Porque trabalhamos como um profissional que presta serviço dentro de um sistema de cooperativa. Também foi determinado a nós que buscássemos operar de acordo com padrões determinados pelas nações marítimas de primeira grandeza. Trazendo performance e segurança. Então, esse nível vem exatamente daí. Nós concordamos em operar dessa forma. Com isso, passamos a ter acordos de longo prazo, com preço fixo e sem surpresas. E todos os serviços sendo com padrões internacionais de segurança. Sabemos que não tem bonzinhos. Quando se estuda o comércio marítimo, é preciso entender que existe uma lei consuetudinária (não escrita) que determina que o afretador designa o porto, ele tem que ser, por definição, um safe port. Para que o porto seja considerado assim, é preciso que ele seja capaz de garantir que o navio designado para lá seja capaz de entrar, operar e sair sem acidentes. Qualquer problema com rebocador ou com qualidade deficiente de praticagem, o seguro não cobre. Então, não é questão de aumento de seguro, mas sim de não poder enviar mais carga para um porto que não é safe port. Claro que tudo se discute em relação a padrões.

Como?

Existem discussões para trazer melhorias na operação. E tudo isso exige uma curva de aprendizagem que a praticagem está disposta a buscar e oferecer. A partir do ponto que garantimos a segurança, o próximo passo é aumentar a performance do porto. Isso aumenta as chances de buscar mais cargas que iriam para outros portos. Ou seja, a segurança na navegação e no planejamento do setor traz como consequência o aumento de performance. Mas também tem o outro lado que é também importantíssimo.

Qual?

Trazendo o exemplo da Amazônia, uma das características da região é que as populações são explodidas para dentro dos igarapés. Para fazer visitas, é preciso ir de barco. Lembro de uma das viagens que fiz para lá.

Primeiramente não consegui entender como uma família cheia de crianças consegue viver com uma bolsa família de R\$ 300. Até o momento que percebi que eles bebem dessa água. Comem peixe, camarão de lá. O açai e as bananeiras são inundados por essas águas. E nesse momento em que estava vendo essa realidade, percebi um petroleiro passando lá no rio principal. Aqui pude sentir a responsabilidade da Marinha: ela atende os bilionários donos de navio, mas a responsabilidade real do almirante é com essas comunidades. Se cair óleo na água, e eles não puderem mais beber, pescar e comer, será uma catástrofe. Portanto, a praticagem afeta em todos os graus a população brasileira, desde os mais ricos até essas pequenas comunidades que precisam de águas limpas para ter seus sustentos. Por isso, buscamos melhorias, inclusive, na estrutura. Como na bacia amazônica. Lá temos uma questão muito grande de tentar buscar um calado maior justamente para torná-la uma interlândia que vai até ao Acre, Rondônia, Roraima, norte do Mato Grosso, Tocantins, Pará, Amazonas, Macapá etc. Ou seja, uma região gigantesca. Precisamos torná-la competitiva.

E como aumentar performance e segurança para os portos brasileiros?

Acho que é sempre bom podermos conversar com o setor como um todo. Não existe um sistema 100% perfeito. Mas às vezes recebemos críticas de atores que nem conhecem o sistema. Somente criticam sem saber porque as regras foram definidas desta ou daquela maneira. Querem respostas a perguntas que nem são capazes de responder. Toda essa questão passa por um entendimento regulatório para o setor inteiro. O Tribunal de Contas da União já chegou ao entendimento que os terminais, os armadores, o frete e o THC [Terminal Handling Charge] deveriam estar sendo regulados. Mas ainda não concluiu que a praticagem deve ser regulada. Acho que isso deve vir para o sistema como um todo. Essa propalada liberdade econômica trata somente dos que são gigantescos. É só verticalização. Eles são donos de tudo. O que podemos fazer é discutir uma regulação para o setor como um todo. O frete não pode estar 500% mais caro em dólar de um dia para o outro. A conta não fecha.

Segundo Falcão, a participação da Praticagem na elaboração dos projetos trará ganhos de produtividade para terminais públicos e privados, e concessões portuárias. "Não deixe o projeto nascer errado", disse



REGULAR SIGNIFICA CONHECER E NÃO INTERVIR. É EVITAR PRÁTICAS DESLEAIS DE MERCADO

Regular significa conhecer e não intervir. É evitar práticas desleais de mercado. Para isso é preciso regulação. Para que um grande player não entre e pratique preços abaixo do próprio custo somente para quebrar os outros, é preciso ter algo estabelecido para que defenda os menores.

Voltando à questão de segurança e performance, a concessão do canal de acesso do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, no Paraná (APPA) tem como objetivo trazer esses dois pontos para os usuários do porto. Esse caminho de

buscar a Praticagem trará ganhos para o porto?

Tive a sorte de entrar no circuito de praticagem muito cedo. São 17 anos vendo essa discussão em todo o mundo. Todos os países, ao buscar trazer melhorias para os seus portos, buscavam obter impressões em todos os setores envolvidos. Discussões sérias sobre o assunto. Pude ver o quanto esses projetos começaram agradecendo à Praticagem que participava dos projetos desde o primeiro dia. Posso dizer que, aqui no Brasil, estamos atrasados. O expert de segurança e navegação, nós que fazemos isso todo o santo dia, o Brasil tem. Para se ter uma ideia, eu já parei de contar, mas garanto que tenho mais de dois milhões de milhas navegáveis no Rio Amazonas. É uma quantidade absurda. Digo isso para mostrar que consigo falar sobre cada detalhe deste rio. E quero passar esse conhecimento. Mas a empresa, quando começa o projeto, faz todo um caminho inverso. Compra a área mais barata, que muitas vezes está em uma curva e reclama da necessidade de um rebocador potente, de uma corrente muito forte, de uma janela de operação ruim e por aí vai. Muitas vezes seria muito melhor ter comprado o terreno mais caro, pouquíssimos me-

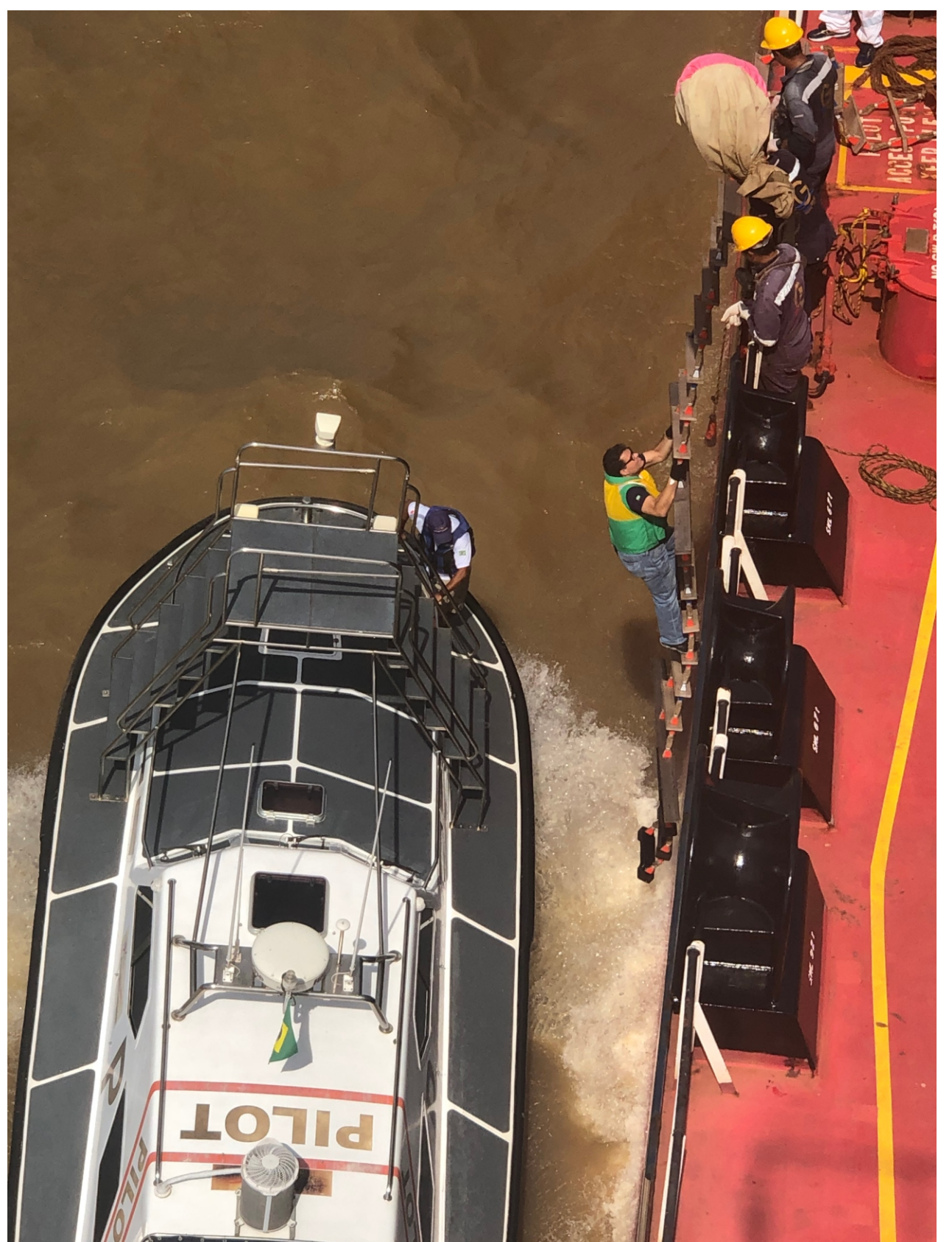
O DIA 12 DE JULHO MARCA 215 ANOS DE PRATICAGEM REGULAMENTADA NO PAÍS E 48 ANOS DO CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM. EM 1808, ANO DE ABERTURA DOS PORTOS, O SERVIÇO FOI REGULAMENTADO POR UM DECRETO REAL

tros antes que o retorno do investimento seria muito melhor. Bastava uma consulta à Praticagem.

Então, é possível perceber que tantos os agentes públicos e privados não estão dando tanto ouvidos Praticagem?

Ainda não. Estamos preparando a nossa ferramenta máster que é o simulador e o certificando. Para isso é necessária uma burocracia. Mas gostaria de avisar para o setor que estaremos de portas abertas para quem quiser, desde o início, fazer e buscar melhorias para um terminal, ou desenvolver um estudo de concessão. Não deixe o projeto já ter nascido errado. Traga o seu projeto para a Praticagem. Isso implicará em ganho de performance, segurança, operação e, claro, retornos financeiros para todos os envolvidos.

Divulgação/Praticagem do Brasil





Hub de Inovação do Brasil Export conectará players do setor às startups

Behubee aproximará empresas do setor de logística e portos às soluções de inovação e tecnologia das startups

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O Hub de Inovação do Brasil Export (Behubee) conectará empresas do setor de logística e portos que necessitam de soluções tecnológicas às startups. O projeto foi lançado oficialmente na última quarta-feira (9), durante o primeiro fórum Think Tank Brasil Export, realizado no Cubo Itaú, em São Paulo (SP).

Segundo o diretor-executivo do Behubee, Eduardo Bittencourt, o hub conectará grandes empresas às startups que podem ter ou desenvolver as soluções tecnológicas que necessitam. “O principal objetivo é ser um facilitador dessas oportunidades. A gente vê terminais e armadores com dificuldade para conseguir inovar no seu mercado. Até por ter uma estrutura muito robusta, às vezes, não conseguem fazer a inovação de uma forma ágil, rápida. E, através da proximidade com as startups, a gente consegue trazer ‘dores’ de grandes players para um lugar que permitirá experimentações, testes e ‘pocs’, que são provas de conceito”, afirmou.

Bittencourt disse que muitos empreendedores de startups não têm acesso aos executivos para apresentarem os seus projetos e captar



Gabriel Imakawa

▲ O diretor-executivo do Behubee, Eduardo Bittencourt, disse que o objetivo é conectar empresas do setor de logística e portos às startups que têm ou podem desenvolver as soluções que necessitam

negócios. “Para as startups, isso é vital. Geralmente, são empresas de jovens empreendedores que não têm acesso a essas grandes empresas, mas têm uma solução interessante, pessoas dedicadas a resolver uma ‘dor’ do mercado. Com isso, as startups ficam mais próximas de conseguir um cliente. Geralmente, uma prova de conceito bem-sucedida vira

um contrato comercial, além da oportunidade de conversar com grandes executivos de logística e infraestrutura portuária”, disse ele.

Bittencourt disse também que conselheiros do Brasil Export e outros empresários do setor estão sendo convidados para se tornarem mentores e conselheiros do Behubee e, assim, ter essa conexão com as

startups. “A startup passa a ter acesso a um cliente, mas também a um mentor que pode abrir uma nova possibilidade ou caminho que eles não estavam deslumbrando”, salientou.

O diretor-executivo do Behubee afirmou que, por meio desse contato entre os dois nichos de mercado, as startups podem obter conhecimentos sobre contratos e até acesso a investidores pessoas físicas. “O mercado de startup se guia muito nessa questão de investimento-anjo (pessoa física que investe em startup) ou fundo de investimentos. São ideias e projetos começando que, às vezes, falta um ‘caixa’”, disse Bittencourt.

De acordo com Bittencourt, o Behubee terá um escritório para reuniões e uma plataforma virtual de gestão de inovação. “O Behubee terá um ponto físico de reuniões entre startups e mentores, uma plataforma virtual e conexões estratégicas espalhadas pelo mundo inteiro”, explicou.

No entanto, Bittencourt explicou que a plataforma virtual será mais ampla do que as plataformas utilizadas atualmente. “A plataforma será mais do que um ‘meeting’, será como uma vitrine para as companhias do setor de logística e portos e para as startups. Por exemplo, a empresa vai expor o desafio que quer resolver para que as startups que queiram solucionar se submetam a esse teste de conceito (poc). Em resumo, é uma plataforma de

“

SABEMOS DAS DIFICULDADES DAS STARTUPS, DOS DIVERSOS SETORES, EM CONSEGUIR VER AS INFORMAÇÕES UNIFICADAS. MAIS UMA VEZ, ESSE É O GRANDE PAPEL DO BRASIL EXPORT, DE INTEGRAR”

FABRÍCIO JULIÃO
CEO do Brasil Export

gestão de inovação que aproxima virtualmente mentores, empresas, startups e investidores”, concluiu.

“Sabemos das dificuldades das startups, dos diversos setores, em conseguir ver as informações unificadas. Mais uma vez, esse é o grande papel do Brasil Export, de integrar. No início, integrar a comunidade portuária santista e, depois, os diversos modais e as diversas regiões. Então, o grande objetivo desse hub é justamente ser um grande facilitador para que todos os modais possam ter um único local, para que todas as regiões possam ter essa inovação compartilhada”, afirmou o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião.

O projeto está em fase de finalização, mas interessados já podem se cadastrar no Behubee. O formulário está disponível por QR Code e no link <https://bit.ly/3HaOHZ6>.



▲ Interessados já podem se cadastrar no Behubee. O formulário está disponível por QR Code e no link <https://bit.ly/3HaOHZ6>

PORTUGAL

Novo secretário do Mar quer receber navios 'verdes' e gerar energia limpa

Empossado em março deste ano, José Maria Costa, secretário de Estado do Mar, diz que comandará a pasta com visão estratégica para projetos de modernização dos portos e das novas energias

Divulgação/Global Imagens

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br



O novo secretário de Estado do Mar de Portugal, José Maria Costa, assumiu o cargo em março deste ano afirmando ter uma visão estratégica para gerenciar a pasta.

O novo secretário de Estado do Mar de Portugal, José Maria Costa, assumiu o cargo em março deste ano afirmando ter uma visão estratégica para gerenciar a pasta, com olhos voltados às obras que vão preparar os portos para receber os navios 'verdes' e criar polos de energia limpa no país.

Em uma entrevista concedida a um veículo de imprensa português, no início deste mês, José disse que já se reuniu com os principais operadores do setor da economia do mar – encontro que contou com a presença do ministro da Economia, Antonio Costa Silva.

Durante a reunião, foi criada uma força-tarefa com a Confederação Empresarial de Portugal, a Associação das Indústrias Navais e a Marinha Portuguesa. Divididos em oito grupos de trabalho, a intenção é criar um documento para identificar oportunidades e obrigações do setor. Ainda em junho, haverá um segundo encontro para discutir o andamento deste documento.

Incentivador de um modelo operacional mais sustentável, José Maria diz enxergar nos oceanos “territórios do futuro”, que precisam estar no centro das pesquisas relacionadas às alterações climáticas e às novas tecnologias. E para operá-las, o secretário pretende trabalhar em conjunto com o Ministério da Educação com o objetivo de fomentar, ainda em sala de aula, o interesse dos jovens pelas profissões do mar.

“Vamos articular com o Ministério da Educação, por exemplo, a alteração dos currículos sobre as escolas profissionais. Precisamos que os jovens se interessem pelos temas e profissões do mar”, explicou o secretário.

Questionado sobre o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), que prevê 252 milhões de euros em investimentos no desenvolvimento da economia do mar, José Maria respondeu que

entre os principais projetos estão as instalações dos nove hubs azuis, que serão coordenados pelo Ministério da Economia e do Mar.

“Um dos hubs será a governança dos outros oito, onde serão associados vários polos, como centros de investigação, empresas e municípios. Vamos ter dois hubs no Porto, um em Aveiro, um em Peniche, três em Lisboa e um em Olhão”, detalhou José Maria.

O Hub Azul é um projeto do governo de Portugal que pretende fomentar um modelo de negócio da economia do mar que incentive o compartilhamento de conhecimento e tecnologia entre empresas, universidades, autarquias e outros agentes. Algumas das atividades mais promissoras são a energia renovável de fonte ou localização oceânica, a aquicultura em mar aberto (offshore) e a nova robótica.

INVESTIMENTOS

José Maria falou ainda sobre os investimentos previstos para a melhoria da infraestrutura dos portos portugueses e as obras necessárias para adaptar as áreas operacionais ao recebimento dos navios 'verdes'. Para ele, este cenário é uma grande

oportunidade para os estaleiros do país.

“Em muitos estudos, o setor da energia e o da construção naval, principalmente a reformulação dos navios, o chamado “green shipping”, são apontados como os que vão crescer muito nos próximos anos”, disse o secretário.

Ele destacou também as expectativas de crescimento estimadas com as obras dos polos de captação de energia eólica e com a instalação, no mar, dos equipamentos necessários para transformar a força das ondas em energia.

“Estão previstos muitos investimentos na área dos portos. O PRR tem instrumentos que vão ajudar a transformar os nossos portos em portos tecnológicos. A transformação energética é uma das preocupações. Temos de ter portos mais eficientes e sustentáveis, mas também temos de ter um sistema de abastecimento de energia elétrica, hidrogênio ou de outro tipo de combustível mais amigo do meio ambiente”, analisou o secretário.

Para ele, Portugal tem capacidade de ampliar sua participação na produção de energia eólica offshore, tendo

JOSÉ MARIA DESTACOU OS INVESTIMENTOS PREVISTOS PARA A MELHORIA DA INFRAESTRUTURA DOS PORTOS PORTUGUESES E AS OBRAS NECESSÁRIAS PARA ADAPTAR AS ÁREAS OPERACIONAIS AO RECEBIMENTO DOS NAVIOS 'VERDES'. PARA ELE, ESTE CENÁRIO É UMA GRANDE OPORTUNIDADE PARA OS ESTALEIROS DO PAÍS.

como o exemplo o Windfloat, o primeiro parque eólico flutuante do país.

Neste sentido, José Maria comentou que a pasta está trabalhando na atualização do plano de situação de ordenamento marítimo para identificar novas áreas de instalação de parques offshore.

“Podemos ter a ambição de nos próximos dez anos atribuir uma capacidade possível de potência na ordem dos dez gigawatts. É uma possibilidade. As turbinas da Windfloat têm oito me-gawatts”, explicou.

Outro objetivo de seu mandato é integrar cerca de 30% do espaço oceânico do país como áreas marinhas protegidas. “Pretende-se que sejam espaços de conservação, mas também serviços ambientais que passam pela absorção do carbono. Vamos começar a fazer todo o processo legislativo que nos permite classificar as áreas marinhas e criar uma rede”.

A apresentação deste projeto de conservação dos mares deve acontecer na Conferência dos Oceanos das Nações Unidas, que ocorrerá em Lisboa, de 27 de junho a 1 de julho.



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



As várias faces do mal

Você já pensou se também guarda algum tipo de preconceito, embora se considere a pessoa mais liberal desse mundo? Muitas vezes escondemos nossos fantasmas bem lá no fundo, e não percebemos que em pequenas ações do dia a dia eles acabam aparecendo. E assustando. Tenho assistido nas tevês e lidos nos jornais cenas absurdas de preconceito de todos os tipos. Como ainda acontecem em nossa época? Infelizmente, a intolerância tem muitas faces que podem gerar o preconceito: desconhecimento, ignorância, inveja, raiva, prepotência, experiências internas que não foram resolvidas. Todas elas são negativas e não se justificam. Aceitar a diversidade, respeitar o outro e não ignorar o preconceito, inclusive em nós, são parte da mudança.

GASTRONOMIA

Festa Junina

Mauro Holanda



Aqui vai a receita do chef Erivan Solidone, do Restaurante Chiado, em Moema, para quem curte **arroz doce**

Ingredientes

1 litro de leite; 200g de arroz (Tio João); 150g de açúcar; 1 Pitada de sal; Canela em casca; casca de limão

Modo de preparo

Coloque o leite para ferver. Depois, coloque o arroz para ferver em um pouco de água até levantar fervura e, em seguida, escorra na panela. Por último, coloque o arroz no leite e deixe cozinhar acrescentando a casca de limão e a canela. Desligue o fogo quando o arroz estiver al dente.

DICA

Um museu bem diferente

Divulgação



Já imaginou você utilizar óculos de realidade virtual e passar pela experiência de estar dentro do oceano? Ou ser "levado" para um naufrágio no fundo do mar e encontrar, de perto, uma baleia jubarte nadando? Essas experiências fazem parte das atividades do **Museu Oceanográfico da Marinha**, do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira. Após a revitalização, o museu tem novos ambientes, como a sala de exposição temporária, loja de souvenir e sala de tratamento para aquários, todos climatizados. Na entrada, o visitante conhece o eixo temático que mostra alguns dos naufrágios que ocorreram na região de Arraial do Cabo. Outra curiosidade é a ossada de uma orca, principal item da coleção e que deu origem ao museu.

Serviço

Visitas: terça a sexta-feira, das 8h às 11h, para grupos agendados e das 14h às 18h para os demais. Feriados, sábados e domingos, de 14h às 20h.

Ingressos: R\$ 10,00 inteira e R\$ 5,00 meia
Local: Praça Daniel Barreto, s/n, Praia dos Anjos - Arraial do Cabo (RJ).

FOCO

O homem certo no lugar certo

Divulgação

O Jornal BE News completa 100 edições nesta segunda (13), e o jornalista **Leopoldo Figueiredo**, diretor de redação, revela que a edição de aniversário vai trazer muitas surpresas: "Teremos matérias importantes, informações estratégicas para nosso público e ainda novidades bem interessantes. Só posso antecipar que, a partir de segunda, o BE News estará mais próximo de seu público, em um projeto inédito no jornalismo portuário, logístico e de transportes no Brasil. E isso apenas para celebrar as primeiras 100 edições. E, depois, tem muito mais vindo por aí".

Novidades e excelentes matérias não têm faltado. Os maiores atrativos são, especificamente, as características mais singulares, destaca Leopoldo: "É uma plataforma jornalística, de conteúdo totalmente aberto, voltada à cobertura de todos os modais, dos portos e das operações logísticas em todas as regiões do Brasil. E até fora".

A experiência dele, aliada ao talento da equipe, trouxeram uma revolução na mídia do setor, que ele cobre desde 2000, quando ingressou como repórter na Editora de Porto & Mar, no Jornal A Tribuna (com sede em Santos, SP). "Havia uma vaga na editoria e, como eu já havia trabalhado no Porto de Santos, tanto no cais como a bordo dos navios, recebi o convite, feito pelo então editor-executivo do jornal José Carlos Silveiras, que havia sido editor de Porto. E esse é um universo fascinante. Ao falar de portos, transporte e logística, é possível abordar os mais variados assuntos, dos mais simples aos mais complexos", explica.

Graças a essa cobertura, o jornalista teve contato com os mais variados personagens, de clandestinos a bordo de navios, que fugiam das guerras em seus países de origem, na África, e marinheiros que lidavam com a saudade de casa - isso antes da comunicação ser facilitada com a internet, a personalidades de destaque, como pesquisadores, governadores, ministros e presidentes da República. "Também pude abordar muitas histórias, o que me deu a oportunidade de, ao expor fatos e dar destaque a problemas e conteúdos essenciais, ajudar no desenvolvimento do meu País".

Segundo ele, os dois grandes desafios do BE News ele são compromissos com o público leitor: em primeiro lugar, a busca constante pela qualidade: qualidade gráfica, qualidade textual, exclusividade de informações, dados estratégicos, enfim, sempre buscar entregar a nosso público - que é altamente qualificada e formadora de opinião - o melhor jornalismo, a melhor cobertura de portos, logística e transporte possível. O segundo é buscar sempre a melhor forma de entregar um jornalismo de qualidade, feito com garra e busca incessante pelas notícias.

Até agora, o retorno da comunidade portuária e de leitores que gostam dos temas abordados, tem sido muito positivo, ele comenta: "O projeto BE News (portal e jornal) foi criado para ocupar um nicho que, curiosamente, estava vago. Não havia uma plataforma jornalística, de conteúdo aberto, voltado ao noticiário de portos, logística e transportes - todos os modais - e com uma cobertura nacional - de todas as regiões.

"E o público tem comentado bastante a importância de darmos voz a todos esses segmentos e em todos o País". Recentemente, o comentário de um consultor o entusiasmou: "Ele disse para mim que se admirava com o volume de notícias que conseguíamos de todas as regiões do País e como ele, agora, não passa um dia sem buscar essas informações no BE News. Foi um ótimo retorno, que



só aumenta nosso compromisso de entregarmos o melhor jornalismo possível, com a mais ampla cobertura".

Os temas que geram mais interesse são as novidades do dia. Os fatos que acabaram de ocorrer sempre geram muita expectativa e, tradicionalmente, estão entre as matérias mais lidas: "Tivemos um ótimo retorno quando anunciamos, com exclusividade nacional, a troca do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, com a saída do Diogo Piloni e a chegada do Mário Povia. Também fomos um dos poucos jornais que saímos com a edição atualizada dando o início da invasão da Ucrânia pela Rússia. Naquele dia, estávamos publicando uma matéria sobre o possível conflito e seu impacto no comércio exterior global e brasileiro. Quando a invasão começou de madrugada, atualizamos a edição do jornal e nossos leitores puderam receber as últimas informações sobre a guerra".

As assessorias das empresas e entidades têm sido excelentes parceiros e colaborado bastante com o projeto, tanto ao facilitar o contato com seus clientes, como ao debater pautas, muitas vezes dando sugestões valiosas. Na equipe da Redação, estão os jornalistas Bárbara Farias, Vanessa Pimentel e Tales Silveira e a designer Mônica Mathias. "Mas a equipe do BE News vai além, afinal, jornalismo é trabalho coletivo. Temos o pessoal da Modal GR, primeiro com o João Russio e, agora, com o Nicolas Carvalho, no desenvolvimento tecnológico, e Jacyara Lima, diretora administrativo-financeira", destaca o diretor.

A equipe do Brasil Export também está totalmente integrada ao BE News, diz Leopoldo: "O jornalista Bruno Merlin, Hevelyn e Vanessa, além do presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e, é claro, da própria direção do BE News, com Márcio Delfim, nosso diretor superintendente, e nosso diretor-presidente, que é o diretor-presidente do Brasil Export, Fabrício Julião - na verdade, o grande idealizador do projeto BE News e uma locomotiva de ideias, o que o nosso público poderá conferir muito em breve. Aliás, muito em breve mesmo".

Haja curiosidade! Agora é esperar a edição especial e o que vem por aí.

MERGULHO

O amor tem que ser ético



Divulgação

Walkyria Mortati de Brito Lima é psicanalista e filósofa, com muitos anos de atuação na área de educação. Formada em Psicanálise pela Sociedade Brasileira, atende em consultório e costuma dizer que na vida tem mais dúvidas do que certezas. Para ela, a busca do amor é permanente, independente da idade. Com a proximidade do Dia dos Namorados, Walkyria falou com exclusividade para a Estilo BE sobre o tema:

Por que as pessoas buscam tanto o amor?

Essa busca do amor ela é permanente, independente do tempo histórico e do seu estágio na vida. É o impulso primeiro do próprio nascimento, o vínculo de amor com a mãe. Numa linha freudiana, essa busca de uma aceitação chamada amor não para. A forma como essa busca se manifesta é uma construção social e varia conforme a época, inclusive no sentido do amor, do casamento, dos movimentos femininos.

Que amor é esse?

Essa busca tem um mistério, que vem da necessidade. Não é verdade que é melhor estar só do que mal acompanhado, todos desejam alguém ao seu lado. A manifestação do desejo permanece no homem e na mulher, mas a estrutura de repressão é diferente. As pessoas projetam o que desejam, mas na intimidade percebem que não é nada disso, e os desejos vão ficando reprimidos. Para o homem sempre foi mais fácil lidar com o desejo, muitas vezes até fora de casa. **E com os jovens? Acha que mudou o comportamento?** Mesmo com eles, esses comportamentos ainda estão arraigados. Na prática os homens, por exemplo, falam que a mulher tem que ser livre, buscar sua identidade, mas frequentemente vem o assombro de um passado que ainda está encarnado neles e que atrapalha.

O que mais prejudica o amor?

A forma de lidar com o amor atualmente está muito insegura, há muito medo de perder, de sofrer, homens e mulheres estão com mais medo de solidão e tudo isso impede o amor. Todos querem se preservar, começam uma relação já com um certo pressentimento que pode dar errado. Um outro problema do mundo de hoje é que o ambiente de polarização, perverso e moralista em que vivemos, interfere nas relações amorosas também, na forma de

amar e no desejo.

Como lidar com a solidão?

As pessoas costumam projetar no outro um jeito de sair da solidão. A solidão é o ficar com você, com sua história. Não é o outro que vai te tirar do isolamento, é você mesmo, num processo de autoconhecimento que pode mostrar o que é real e o que vale a pena para sua vida, até mesmo a solidão.

E os aplicativos de namoro?

Eles entraram no cotidiano, há casos que têm dado certo, mas continuam sendo um instrumento que ao mesmo tempo também é ameaçador, envolve muitos riscos, é preciso tomar muito cuidado, estar sempre alerta.

A pandemia aumentou o número de divórcios. Por que?

Homens e mulheres trabalham muito, final do dia estão cansados, mas têm a casa, os filhos. A forma de lidar com isso pode trazer um vazio amoroso no cotidiano. Com a pandemia, a intimidade maior fez com que muitos casais enxergassem mais defeitos no outro, coisas pequenas que não viam antes. Situações exauridas levam à falta de paciência, da tolerância com o outro. O que não é falado cresce e incomoda muito mais. Não aprendemos a escuta e a fala na relação, e isso prejudica muito o amor.

Como manter a relação amorosa em dia?

É um aprendizado para todo dia, aprender a criar uma curiosidade para manter o desejo. Os parceiros devem saber quais são os desejos do outro, pena que muitos evitam falar sobre isso. Com o tempo, o parceiro deixa de ser uma figura desejante e isso acaba com as relações. Para ter a dependência de ficar junto, tem que ser livre. Os dois voltam a se apaixonar quando criam cenários de desejos. É um exercício, é uma forma de educar para o amor.

Como é o se educar para o amor?

É não querer encontrar no outro o que se idealizou. Muitas mulheres ainda idealizam um homem bonito, seguro, com boa posição financeira, que as proteja. E na hora da intimidade, não é o que encontram. Por outro lado, há homens que idealizam as mulheres que só cuidem da casa e dos filhos, realidade que mudou nos últimos anos. Hoje, vemos homens de uma geração que foram criados para dividir serviço e que ajudam em casa, e que, no entanto, são vistos com estranheza, como se isso fosse sinal de fraqueza, de bondade. Essas sombras atrapalham o relacionamento que deve ser de parceria, de cuidado e de compartilhamento numa vida a dois.

Como ser uma figura desejante?

Não tem receita. Eu destaco a admiração e a solidariedade que um deve ter em relação ao outro. O amor de baseia em dois pilares: entrega e autonomia. Nossa necessidade de união coexiste com nossa necessidade de distanciamento. E o distanciamento é uma condição para a ligação. Na verdade, a intimidade quando se transforma em aprisionamento mata o desejo. Eu vejo o amor como uma questão ética, o amor é ético, ele te salva, mas tem que ter chama. E essa chama a gente vai aprendendo, é um exercício contínuo.

LITERATURA

Sugestões de quem entende de livros

A jornalista **Maria Fernanda Rodrigues** é autora da Coluna Babel, de O Estado de S.Paulo, tem um texto primoroso e já entrevistou os principais escritores nacionais e internacionais. Por isso eu pedi algumas sugestões de livros para a coluna e ela selecionou três publicados nos últimos 12 meses. Confira e aproveite:

A Vida Brinca Muito Comigo (David Grossman)

Mais recente romance do escritor israelense David Grossman conta a história, ficcionalizada, de Eva Panic Nahir (1918-2015), uma mulher que foi presa em Goli Otok, um dos gulags de Tito, na antiga Iugoslávia, porque não quis assinar um documento mentiroso que dizia que seu marido, que havia se suicidado após tortura, era informante de Stálin. Se ela assinasse, estaria livre para se reencontrar com a filha de seis anos. Se resistisse, seria presa, morta quem sabe, e a menina seria jogada nas ruas. Eva, que viveu até os 96 anos, pediu para Grossman recontar sua saga e se tornou Vera nesta obra que acaba de chegar às livrarias.

Adeus, Gana

Romance de estreia de Taiye Selasi, escritora nascida em Londres, filha de mãe nigeriana e pai ganense, conta uma história de não ditos, de busca por pertencimento, aceitação, identidade e amor – dentro de uma família. Por meio de um enredo que acompanha a repercussão da morte do pai nos filhos que ele abandonou nos EUA 16 anos antes e a viagem da família ao país desse pai, Gana, o livro mostra que é possível juntar nossos cacacos – mesmo quando não podemos consertar tudo ou chegamos tarde demais.



Divulgação

10 Dias Num Hospício (Nellie Bly)

Parece ficção, mas é tudo verdade. Em 1887, uma jovem jornalista precisando de dinheiro aceita uma pauta inusitada e arriscada: simular distúrbios mentais para ser internada no Hospício de Alienados de Blackwell's Island e verificar se as alegações de maus-tratos eram verdadeiras. Nellie Bly, pioneira do jornalismo investigativo, conta como conseguiu ser internada e como, uma vez lá dentro, agindo normalmente, foi sugada pelo sistema. Sua reportagem foi decisiva para que a crueldade dos tratamentos e relações fosse revelada e realidade começasse a mudar.

BE+

Divulgação



- Tim tim! Essa caneca linda, com design da Mônica Mathias, é para celebrar na segunda (13) as 100 edições do **Jornal BE News**. A publicação está disponível diariamente no **portal BE News** com muita informação atualizada sobre portos, transportes e logística. E de graça!
- Pesquisa do Instituto Axxus sobre consumo do café mostra que cerca de 45% dos brasileiros consomem de 3 a 5 xícaras diariamente. Mas o melhor é que o café, segundo estudo publicado na revista científica *Annals of Internal Medicine*, divulgado por O Globo, é capaz de reduzir o risco de morte em até 31%. Claro, que como tudo na vida, beba com moderação.
- Estudo realizado pela multinacional 3M com 17 mil pessoas de 17 países das Américas, Europa, Ásia e Oceania revela que os brasileiros são os que mais acreditam na ciência em todo o mundo e que se preocupam com as consequências das mudanças climáticas. Os dados são da matéria de Eliane Sobral, no jornal Valor.
- Parabéns Hidrovias do Brasil pelo lançamento do seu primeiro Relatório de Sustentabilidade, construído dentro das normas de relato da Global Reporting Initiative (GRI). O modal hidroviário, quando comparado aos modais de transportes terrestre (rodovias e ferrovias), tem menor impacto socioambiental.

BE-

- Injusta e absurda a decisão da 2ª Seção Superior Tribunal de Justiça que decidiu nesta semana que a lista de tratamentos cobertos por planos de saúde, o chamado rol da ANS (Agência Nacional de Saúde Suplementar), deve ser taxativa. Com isso, os convênios médicos estão desobrigados de seguir os procedimentos que não estejam previstos na relação de terapias aprovada pela agência. Agora, milhões de usuários ficarão sem tratamento.
- Dados da International Solid Waste Association (ISWA) são desanimadores: apenas 4% dos resíduos sólidos que poderiam ser reciclados são enviados para esse processo, índice muito abaixo de países de mesma faixa de renda e grau de desenvolvimento econômico, como Chile, Argentina, África do Sul e Turquia, com média de 16%.
- Dá muita raiva e tristeza ver como as pessoas abandonam seus animais de estimação. Ainda bem que a Turma da Mônica entrou em ação e está fazendo uma campanha digital de conscientização sobre o abandono, crescente no país.