

CRUZEIROS Temporada brasileira promete ser a maior da década ▶ **p3**

PORTUGAL Acordo deve reduzir atrasos no aeroporto de Lisboa ▶ **p7**

UCRÂNIA Países negociam desfecho para a exportação de grãos ▶ **p7**



Porto de Vitória se prepara para maior calado

Complexo marítimo retoma testes para liberar nova profundidade em seu acesso aquaviário ▶ **p6**

EDITORIAL

Vitória e o novo calado

O Porto de Vitória (ES), em plena transição de uma gestão pública para uma privada, deu um passo definitivo para ampliar sua capacidade operacional e a competitividade de suas atividades. Nesta semana, o complexo retomou as manobras-testes para a exploração de um calado máximo de 12,5 metros no canal de navegação. A partir dessas avaliações, a Companhia Docas do Espírito Santos (Codesa, a autoridade portuária) terá condições de liberar o tráfego de navios com esta profundidade, retomada recentemente, e, assim, permitir que transportem uma maior tonelagem de cargas.

O calado máximo é a maior profundidade que um navio - ou melhor, sua quilha, em seu ponto mais inferior - está autorizado a atingir em um rio, um canal, uma baía ou um lago, mantendo as condições de segurança. Para isso, a via de navegação percorrida por ele tem de apresentar uma profundidade maior, que permita esse calado, e mais uma distância de segurança com o leito, de modo que a embarcação não encalhe ou sofra algum acidente. É esta dinâmica que força uma redução do calado quando a via de navegação não é dragada e tem sua profundidade reduzida.

Para um navio, é uma péssima notícia, uma vez que, se ele não pode atingir uma maior profundidade, isso significa que ele não pode carregar tanto peso. Por consequência, tem sua capacidade de transporte limitada. Isso ainda afeta os custos de transporte, uma vez que os gastos com a viagem acabam sendo distribuídos por um volume menor de mercadorias, que passam a ter um preço logístico maior. Assim, um porto sem dragagem passa a ser um porto associado a um alto custo logístico, perdendo sua competitividade.

Com a retomada do calado máximo de 12,5 metros no Porto de Vitória, temos o complexo voltando a apresentar melhores condições de transportes, se tornando mais competitivo e, assim, podendo atrair mais cargas. Com essa nova profundidade, por exemplo, seus cargueiros poderão carregar mais 15 mil toneladas de carga geral ou granéis. E no caso de contêineres, mais 1.500 TEU (sigla de Twenty-foot Equivalent Unit, unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

Esse é o caminho virtuoso de um complexo marítimo e que deve ser perseguido em todo o sistema portuário nacional. Que o exemplo de Vitória seja seguido.

FOTO
Divulgação/Codesa

NESTA EDIÇÃO



▲ CAPA

6 Porto de Vitória retoma manobras-teste para 12,5 m de calado

HUB

3 Setor portuário nacional tem queda de 3,82% na movimentação de cargas

NACIONAL

3 Temporada de cruzeiros no Brasil será a maior da década

REGIÃO SUDESTE

4 "Portos desempenham papel estratégico no lançamento de empresas azuis" - entrevista com o diretor executivo da Câmara de Comércio e Indústria do Estado do Rio de Janeiro e cônsul honorário da Etiópia, Mario Scangarelli

PORTUGAL

7 Acordo sobre espaço aéreo deve reduzir atrasos em Lisboa

INTERNACIONAL

7 Países negociam desfecho para grãos ucranianos

OPINIÃO

8 Novo terminal de passageiros em Santos deixará de ser sonho?, por Luiz Dias Guimarães

SOCIAL

9 Estilo BE: comportamento, arte e tendências, com a jornalista 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

**Movimentação 1**

O setor portuário nacional registrou uma queda de 3,82% em sua movimentação de cargas no período de janeiro a maio deste ano, em relação aos cinco primeiros meses do exercício anterior. Foram 477,77 milhões de toneladas em 2022, contra 496,76 milhões de toneladas em 2021. Os dados integram o Painel do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor, e foram divulgados na tarde de ontem. A maior redução foi registrada no desembarque de mercadorias, -4,69%, enquanto o embarque apresentou uma diminuição de -3,35%.

Movimentação 2

Em relação aos tipos de navegação, todas apresentaram decréscimos em seus resultados nos cinco primeiros meses do ano. A de longo curso somou 326 milhões de toneladas, 5,08% a menos do que no mesmo período de 2021. A cabotagem (navegação costeira) chegou a 84 milhões de toneladas, -2,39%, enquanto a de vias interiores, 48,2 milhões de toneladas, -3,03%.

Movimentação 3

O levantamento da Antaq também analisou as operações pelo tipo de carga. A maior parte registrou queda. Os granéis sólidos atingiram 273,29 milhões de toneladas (-4,98%); os granéis líquidos, 123,22 milhões de toneladas (-5,75%); e as mercadorias containerizadas 52,52 milhões de toneladas (-3,35%). Só a carga geral fechou o período com crescimento, com 28,73 milhões de toneladas (19,52%).

Movimentação 4

Em relação às instalações portuárias, o terminal de uso privado (TUP) com melhor resultado foi o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís (MA), com 59,767 milhões de toneladas, 11,6% a menos do que nos primeiros cinco meses de 2021. Já entre os portos públicos, Santos manteve a liderança, com 51,752 milhões de toneladas (total não inclui as operações dos terminais de uso privado do complexo, apenas as instalações públicas), alta de 5,86%.

Visita

Ainda sobre o Porto de Santos, o mais importante complexo marítimo do Brasil foi visitado pelo secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Bruno Eustáquio, ontem. Ele estava acompanhado do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia. Os dois ainda tiveram reuniões com a direção da Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos).

Temporada de cruzeiros no Brasil será a maior da década

Haverá quase seis meses de viagens, com oito navios realizando 160 roteiros pela costa do País e 35 embarcações vindas do exterior e fazendo escalas individuais

Divulgação/CLIA



▲ No país, os passageiros poderão escolher entre oito navios: Costa Firenze, Costa Fortuna, Costa Favolosa, MSC Armonia, MSC Musica, MSC Fantasia, MSC Seashore e MSC Seaview

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A temporada de cruzeiros 2022/2023 promete ser a maior dos últimos 10 anos, de acordo com o balanço divulgado nesta semana pela Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (CLIA Brasil). A duração será de quase seis meses, com início em 29 de outubro e término em 20 de abril. Serão oito embarcações com roteiros pela costa brasileira e 35 que partem do exterior e passam pelo País.

No Brasil, os passageiros poderão escolher entre os seguintes navios: Costa Firenze, Costa Fortuna, Costa Favolosa, MSC Armonia, MSC Musica, MSC Fantasia, MSC Seashore e MSC Seaview. As partidas serão pelos portos de Itajaí (SC), Maceió (AL), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e Santos (SP), este último responsável por 60% dos embarques da temporada.

Estão programados 160 roteiros e 486 escalas em 17 destinos, incluindo Buenos Aires (Argentina), Montevideu e

SERÃO 160 ROTEIROS E 486 ESCALAS EM 17 DESTINOS, INCLUINDO BUENOS AIRES, MONTEVIDÉU E PUNTA DEL ESTE. NOS SITES DAS COMPANHIAS, JÁ É POSSÍVEL FAZER RESERVA ANTECIPADA COM DESCONTO

Punta del Este (ambos no Uruguai). Juntos, os navios irão ofertar mais de 674 mil leitos, tornando possível ultrapassar os patamares de cruzeiristas embarcados na temporada 2019/2020, última realizada antes da pandemia de Covid-19.

“A expectativa para a próxima temporada de cruzeiros é mais uma boa notícia para nós que estamos vivendo a retomada das atividades turísticas em todo o País. Somos um governo que acredita no turismo náutico como mola propulsora da economia e por isso temos desenvolvido uma série de ações para seu fortalecimento”, afirmou o ministro do Turismo, Carlos Brito.

Outro destaque da próxima temporada são os navios

de longo curso, que saem de destinos internacionais, param no Brasil e seguem seus itinerários, colocando o País de volta à rota de importantes companhias marítimas de todo o mundo.

“As expectativas não poderiam ser melhores para esta temporada, que será a maior da última década. O cenário que vemos atualmente no hemisfério norte é animador, tanto no sucesso e segurança das viagens quanto na demanda reprimida se convertendo em vendas, e isso reflete positivamente no Brasil”, disse Marco Ferraz, presidente da CLIA Brasil.

Nos sites das companhias já é possível fazer reserva antecipada com desconto.

LONGO CURSO

A temporada para os navios que vêm de destinos internacionais começará em 7 de outubro e seguirá até 17 de maio de 2023. Os 35 navios farão 309 paradas em 45 destinos localizados em 15 estados brasileiros como Amazonas, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul, com grandes expectativas de geração de impacto econômico para a economia nacional.

NACIONAL

ENTREVISTA

MARIO SCANGARELLI

Diretor executivo da Câmara de Comércio e Indústria do Estado do Rio de Janeiro (Caerj), cônsul honorário da Etiópia, avalia a relevância da participação do setor no fomento da economia azul no Brasil



Portos desempenham papel estratégico no lançamento de empresas azuis”

Divulgação



Segundo Mario Scangarelli, a participação na Conferência dos Oceanos em Portugal foi importante para conhecer iniciativas desenvolvidas lá que podem ser implementadas no Brasil

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Os portos têm papel estratégico no desenvolvimento da economia azul tanto no transporte de mercadorias quanto no turismo. A afirmação é do diretor executivo da Câmara de Comércio e Indústria do Estado do Rio de Janeiro (Caerj) e cônsul honorário da Etiópia, Mario Scangarelli, em entrevista exclusiva ao jornal BE News.

Scangarelli visitou Portugal entre os últimos dias 21 e 30 de junho, participando de eventos, conhecendo empresas e instituições que são referências no setor de comércio e indústria e debatendo a economia azul, voltada às riquezas provenientes do uso sustentável dos recursos dos oceanos. A agenda começou pelo Global Innovation Summit, conferência que discutiu desafios referentes à tecnologia para o verde, transição digital e estratégia e elaboração de políticas. Houve apresentações sobre o Atlantic Smart Ports Blue

Acceleration Network (AspBAN) – plataforma que transforma os portos em hubs de economia azul. Por fim, participou da Conferência dos Oceanos das Nações Unidas, realizada por Portugal e Quênia, de 27 de junho a 1º de julho.

"Os portos são uma das principais interfaces com o oceano, podendo desempenhar um papel estratégico como plataformas de lançamento para uma nova geração de empresas azuis. O Brasil, com um imenso litoral e uma forte vocação empreendedora, tem um potencial incrível que

não podemos desperdiçar, e é nisso que apostamos", afirmou o diretor executivo da Caerj.

Os portos brasileiros têm potencial para implementar negócios voltados à economia azul?

O potencial é enorme, temos que identificá-los! Precisamos investigar a dinâmica de institucionalização da sustentabilidade ambiental nos portos brasileiros e avaliar a forma como está a integração do conceito da economia azul, se limitada ou potenciada. Os portos desempenham um ▶

papel essencial no desenvolvimento da economia azul como ligação entre os espaços marítimo e terrestre. É um dos principais setores a se desenvolver, não só no transporte de mercadorias, mas também de pessoas e turismo. Nos últimos anos, o conceito de economia azul desenvolveu-se como um paradigma sólido para a gestão abrangente e sustentável das zonas marinhas e costeiras e dos seus recursos naturais. Um dos seus princípios fundamentais é a coexistência coerente e otimizada de todos os setores de atividade, preservando a longo prazo a qualidade dos bens e serviços dos ecossistemas.

A Caerj organizou a viagem. Por que Lisboa foi escolhida para estar na programação?

Portugal está muito mais avançado do que o Brasil em economia azul, tanto que o ministro da Economia (Pedro Siza Vieira) implantou uma Secretaria do Mar face à importância desta pauta para a economia do país. Além disso, tivemos a oportunidade de conhecer o maior especialista em economia azul da Europa, o professor Álvaro Sardinha, que deu uma aula à comitiva sobre geração de receitas com o uso sustentável do mar. A escolha também se deveu a Portugal sediar o Fórum dos Oceanos da ONU, que foi um excelente aprendizado para todos. É notória a importância da economia azul

para a Europa e o Brasil precisa adotar este modelo de negócios com urgência. Tivemos a oportunidade de conhecer iniciativas e projetos desenvolvidos pelos portugueses que serviram de inspiração para darmos a largada em eventos e ações conjuntas para o desenvolvimento dessa economia no Brasil. Vamos utilizá-la como uma força produtiva que melhore a qualidade de vida e a renda e transforme o País em referência para outras nações.

Quais oportunidades de negócios sustentáveis foram conhecidas em Portugal e podem ser desenvolvidas no Brasil?

Tivemos a oportunidade de entender que tudo pode ser reaproveitado, desde que usemos a tecnologia existente no mundo para evitar poluir nossos rios, lagos e oceanos. Conhecemos muitos negócios interessantes e que funcionariam bem no Brasil. Como, por exemplo, uma empresa holandesa que recolhe plásticos dos oceanos para transformá-los em produtos para utilização nos próprios oceanos, além de rios e lagos. A Secretaria de Ambiente e Sustentabilidade do Estado do Rio de Janeiro (Seas) aproveitou o Fórum da ONU para assinar o Acordo de Cooperação Técnica com a Águas de Portugal, uma excelente troca de experiências para o Comitê Guandu. E o mais importante: a vice-presidente da Caerj, Lindália Junqueira, em conjunto com a Seas, trará para o Rio de Janeiro o primeiro Bluetech da América Latina, conectando organizações corporativas do setor portuário e marítimo com startups para desenvolver projetos de inovação.

A Caerj pretende aprofundar estudos para viabilizar negócios

voltados à economia azul?

Sim. E não só estudos e capacitação em negócios oriundos da economia azul, mas, principalmente, identificar quais setores podem ser beneficiados e impactados e buscar qualificação profissional, em especial para os jovens. A Caerj vai trazer para o Brasil o maior especialista no tema, o professor Sardinha que citei há pouco, para ser o ponto alto dessa qualificação.

Ao participar da Conferência dos Oceanos da ONU, em Lisboa, qual é o balanço que o senhor faz sobre os conceitos e as iniciativas de mercado já implementadas na Europa voltadas à economia azul?

A Europa está muito avançada em relação à América Latina. Por isso, a participação nestes eventos é estratégica para que as iniciativas pública e privada possam unir esforços para analisar os potenciais e implementá-los no Brasil. Precisamos ter o compromisso de preservar e combater a poluição marinha. No caso do plástico no oceano só aumenta. São 8 milhões de lixo descartados nos oceanos por ano. Sem uma ação urgente, esse número deve triplicar até 2040. Tivemos a oportunidade de ouvir especialistas para que ações possam ser tomadas para limpeza rápida dos oceanos. Debateu-se o desafio de obter tecnologias para reduzir os microplásticos que são liberados quando as roupas são lavadas. Preservar a vida marinha é fundamental para o equilíbrio do ecossistema global. Portanto, precisamos estabelecer uma meta de criar uma economia por meio do oceano que seja resiliente, sustentável, beneficie a todos, promova segurança alimentar e ajude a combater a poluição dos mares e a crise climática.

PRECISAMOS INVESTIGAR A DINÂMICA DE INSTITUCIONALIZAÇÃO DA SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL NOS PORTOS BRASILEIROS E AVALIAR A FORMA COMO ESTÁ A INTEGRAÇÃO DO CONCEITO DA ECONOMIA AZUL, SE LIMITADA OU POTENCIADA”

O COMÉRCIO BILATERAL DE BENS ENTRE BRASIL E PORTUGAL É MUITO PEQUENO, MAS COM MUITO POTENCIAL. HOJE, A MAIOR TROCA COMERCIAL ENTRE OS PAÍSES FICA NA EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO DE SERVIÇOS, PRINCIPALMENTE EM TURISMO E TRANSPORTE DE MERCADORIAS E PASSAGEIROS”

Divulgação



Scangarelli disse ter encontrado interessados em investir no Brasil nas áreas de infraestrutura, energia, tecnologia, cosméticos e para a instalação de parques industriais

REGIÃO SUDESTE

Porto de Vitória retoma manobras-teste para 12,5 m de calado

Profundidade maior permitirá que embarcações entrem ou saiam do complexo com maior volume de carga

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Vitória (ES) retomou, na última quinta-feira, dia 7, as manobras-testes para exploração do calado de 12,5 m no Canal de Vitória. O calado é medida da parte submersa de um navio. Na prática, os testes permitirão que embarcações entrem ou saiam do complexo com maior volume de carga, já que a profundidade será maior. Conseqüentemente, isso aumenta a capacidade operacional do porto e sua competitividade.

As avaliações recommençaram após a retirada das restrições às condições operacionais da Norma de Tráfego e Permanência de Navios e Embarcações no Porto de Vitória (Normap I), informada na última quarta-feira (6) pela Capitania dos Portos dos Espíritos Santo.

Os testes estão sendo feitos nas seguintes condições: manobras de entrada com range (faixa de medição) de 10,67 m a 11,5 m; manobras de saída com range de 11,51 m a 12 m.

Bruno Fardin, presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), destacou que a retirada da restrição de calado representa enormes ganhos. "A retomada das manobras é uma conquista do

OS TESTES ESTÃO SENDO FEITOS NAS SEGUINTESS CONDIÇÕES: MANOBRAS DE ENTRADA COM RANGE (FAIXA DE MEDIÇÃO) DE 10,67 M A 11,5 M; MANOBRAS DE SAÍDA COM RANGE DE 11,51 M A 12 M

time Codesa. Um calado competitivo é a alma de um porto que busca estar entre os melhores", disse. Ele também antecipou que serão buscados ganhos extras de calado no

canal e nos berços.

As novas operações poderão trazer acréscimos de 15.000 toneladas de carga geral e granéis e um potencial de mais 1.500 TEU (sigla de Twenty-feet Equivalent Unit, unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) nos navios de contêiner. Isso deve gerar, segundo a Codesa, até 10% de redução nos fretes marítimos e até 20% de redução nos custos logísticos via Porto de Vitória.

"O Porto de Vitória está pronto para capturar ganhos ainda maiores de calado já como fruto deste processo de dragagem e vai atuar em conjunto com a Autoridade Marítima na realização de estudos complementares neste sentido", informou a Codesa.

DRAGAGEM

Os serviços de dragagem do canal de acesso, da bacia de evolução e dos berços de atracação do Porto de Vitória foram realizados pela empresa Van Oord e custaram R\$ 15 milhões. Já os contratos de gerenciamento operacional e ambiental da obra foram de R\$700 mil. Todo o projeto foi custeado com recursos próprios da Codesa.

A manutenção do canal teve início em 25 de dezembro do ano passado, e terminou em março de 2022. "O volume efetivamente dragado foi de 400.000 m³. Os serviços foram contratados com o objetivo principal de restabelecer as condições operacionais previstas na NORMAP I", explicou a Codesa.



meta
BE

UM NOVO PROGRAMA, UM NOVO CONCEITO

Dia 13 de julho, às 15h.

Transmissão ao vivo pelo
Portal BE News
www.portalbenews.com.br



CONVIDADO ESPECIAL
Luciano Luft
Sócio da Luft Logistics

PATROCÍNIO



APOIO INSTITUCIONAL

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



REALIZAÇÃO



PORTUGAL

Acordo sobre espaço aéreo deve reduzir atrasos em Lisboa

Medida visa aliviar situação no aeroporto Humberto Delgado

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A NAV Portugal, que gerencia a navegação no espaço aéreo do país, anunciou na sexta-feira (8) uma nova Carta de Operações com a Força Aérea para reduzir atrasos no aeroporto de Lisboa. A carta de operações para o verão vai permitir, segundo a NAV, "uma otimização da conciliação da atividade militar e a aviação civil, nos serviços de navegação aérea".

Esta nova carta redesenha o espaço aéreo, com a cessão de espaço "em períodos temporais nas áreas militares de Monte Real e de Sintra, contri-



Pixabay

O aeroporto de Lisboa está no limite da sua capacidade, enquanto se espera uma decisão sobre uma nova solução aeroportuária para a região

buindo positivamente para a redução de atrasos das aeronaves e na maior otimização da capacidade da área terminal e

das aproximações ao aeroporto Humberto Delgado", diz o comunicado enviado pela empresa de serviços de nave-

gação aérea.

O objetivo é potencializar mais tráfego, permitindo novas rotas de acesso ao espaço aé-

reo nas áreas circundantes ao aeroporto Humberto Delgado.

Nas últimas semanas tem-se assistido a uma série de cancelamentos e perturbações na operação das companhias aéreas e aeroportos, sobretudo devido à falta de pessoal, num momento pós-pandemia em que o alto fluxo vem ocorrendo motivado pelo verão no Hemisfério Norte.

O aeroporto de Lisboa está no limite da sua capacidade, enquanto se espera uma decisão sobre uma nova solução aeroportuária para a região.

INTERNACIONAL

Países negociam desfecho para grãos ucranianos

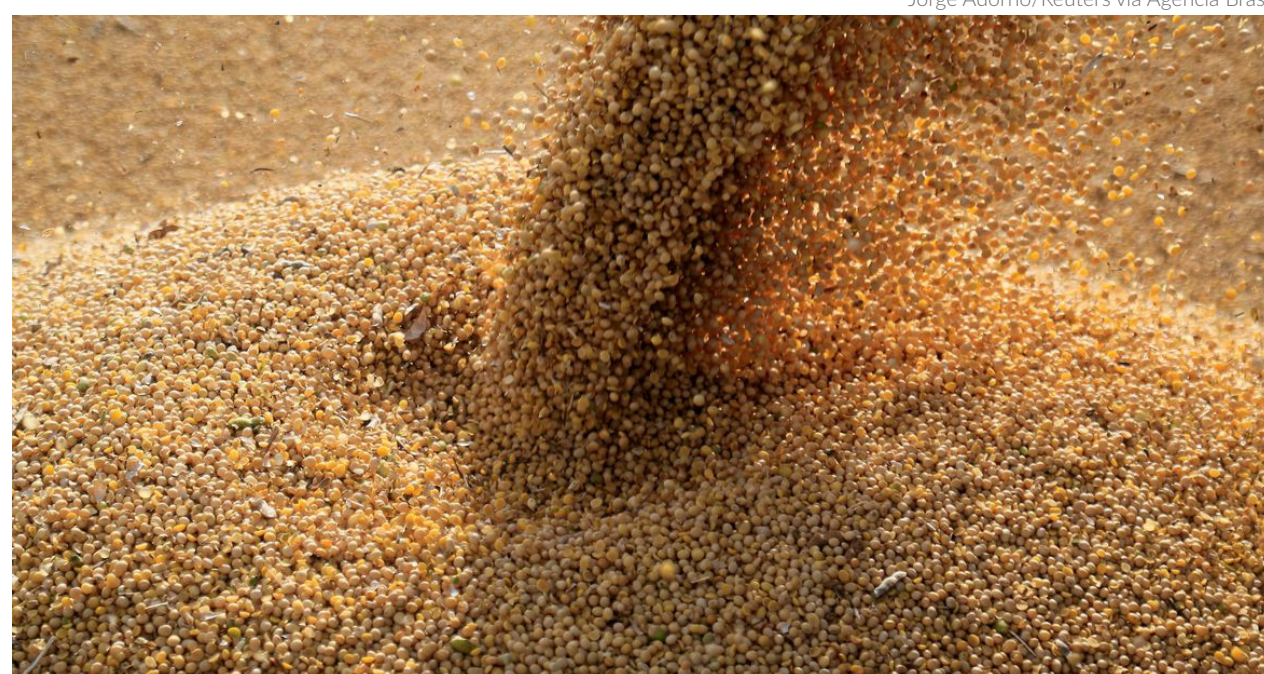
Definição deve ocorrer em até 10 dias. Enquanto isso, Ucrânia fala em mais navios russos transportando grãos roubados

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

O presidente turco Recep Tayyip Erdogan anunciou em entrevista coletiva que as negociações sobre um acordo de passagem segura para as exportações legítimas de grãos ucranianos estão avançando e previu para breve uma definição. Agora depende da Rússia concordar com a proposta que envolve representantes da ONU.

A Rússia impôs um bloqueio naval em todos os portos ucranianos, incluindo Odesa, o principal centro de exportação agrícola. Estima-se que 22 milhões de toneladas de grãos estão presas na Ucrânia porque o comércio marítimo está totalmente interrompido. A Ucrânia não pode vender sua produção e países dependentes de importação, como Líbano e Egito, não podem comprá-las.

Segundo especialistas, o problema deve se agravar até o



Jorge Adorno/Reuters via Agência Brasil

Estima-se que 22 milhões de toneladas de grãos estão presas na Ucrânia porque o comércio marítimo está interrompido

final do verão porque não há espaço nos silos para armazenar a próxima safra e a para liberação das rotas normais de exportação de alimentos da Ucrânia para o Oriente Médio e África está elevando o custo dos grãos na região, o que reduz a capacidade dos programas de ajuda alimentar atingirem as populações mais necessitadas.

Rússia, Ucrânia, Turquia e representantes da ONU estão

envolvidos nas negociações para suspender o bloqueio russo e permitir que navios graneleiros de bandeira estrangeira peguem grãos em Odesa. Pelo acordo, o papel da Turquia seria fornecer inspeções neutras para garantir que os navios que chegarem à Ucrânia não estejam carregando armas para a defesa do país atacado. Também prevê escoltas de segurança para levar esses navios com segurança aos por-

tos ucranianos.

A Rússia ainda não concordou com o plano e sua aprovação é o próximo passo, disse o primeiro-ministro italiano Mario Draghi em entrevista coletiva conjunta com Erdogan. "Espero que a Rússia possa dar luz verde a esta iniciativa como um sinal calmante para futuras negociações de paz", disse Draghi. Mais navios teriam carga roubada

Promotores ucranianos pediram à Turquia que investigue mais três navios russos, o Mikhail Nenashev, o Matros Pozynich e o Matros Koshka. Todos partiram de Sebastopol, ocupada pela Rússia nos últimos meses, e acredita-se que carregavam grãos ucranianos roubados.

Por outro lado, o cargueiro russo Zhibek Zholy, que Kiev diz transportar 7 mil toneladas de trigo ucraniano roubado, entrou em águas territoriais da Rússia depois de deixar a costa turca, onde estava imobilizado desde sexta-feira, de acordo com autoridades da Turquia.

De acordo com um alto funcionário turco, a embarcação "entrou em águas territoriais russas, mas não se aproximou de qualquer porto".

A agência de notícias turca DHA informou que o navio de carga suspendeu o transponder, o dispositivo usado para acompanhar navios no mar.

As autoridades ucranianas lamentam que o barco pudesse deixar a costa turca, exigindo uma explicação de Ancara.

OPINIÃO



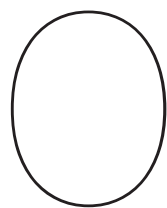
LUIZ GUIMARÃES

jornalista

opinio@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

Novo terminal de passageiros em Santos deixará de ser sonho?



Concais, administrador do terminal de passageiros no Porto de Santos, responsável por 60% do movimento do setor de cruzeiros no País, quer sair de onde nunca deveria ter estado. O Outeirinhos, trecho irregular do cais do maior

porto da América Latina, cuja Pedra de Tefé atrapalhava a operação de navios cargueiros, razão por que o trecho foi destinado à 'carga humana', teve seu alinhamento parcialmente retificado para a Copa do Mundo em 2014. Mas ficou só no parcialmente, pois a ambiciosa proposta da então presidente Dilma Rousseff morreu no meio do caminho e acabou não brindando os torcedores, muitos estrangeiros, que circularam pela costa brasileira.

A proposta de mudança apresentada a pedido do Governo Federal tem apoio da Prefeitura de Santos e da Autoridade Portuária. O terminal finalmente, ao que tudo indica, poderá deixar de conviver com a emissão de farelo ao seu lado e com cargueiros eventualmente à sua porta, enquanto grandes transatlânticos de 333 metros têm que atracar distantes.

Há questões econômico-financeiras e jurídicas, é certo. Mas a ida para o bairro do Valongo, onde outrora existiam os primeiros armazéns do porto organizado, é um sonho de décadas, pois será protagonista em um polo turístico que já conta com o Museu Pelé, a lendária estação ferroviária São Paulo Railway e uma igreja de 1640 plenamente preservada. A Prefeitura, que anos atrás apresentara projeto de um complexo idealizado por consultoria espanhola incluindo marina e até hotel, espera que desta vez a mudança saia do papel.

Pelo novo projeto, haverá berço para até três navios de cruzeiros, a estrutura interna terá padrão de aeroporto e o

Município se dispõe até a ceder espaços - como o próprio Museu Pelé - para ajudar na movimentação de milhares de turistas, mais de 300 mil na próxima temporada.

O detalhamento do projeto, com a análise do Minfra, da Antaq, da Prefeitura e do trade, fora TCU e outros órgãos de controle, mostrará em breve se a ideia vai finalmente prosperar.

Todos têm pressa e muitos estão preocupados. Afinal, o Governo Federal está prestes a licitar o STS53, um terminal para granéis sólidos minerais, como fertilizantes e sulfato, na mesma região do atual Concais.

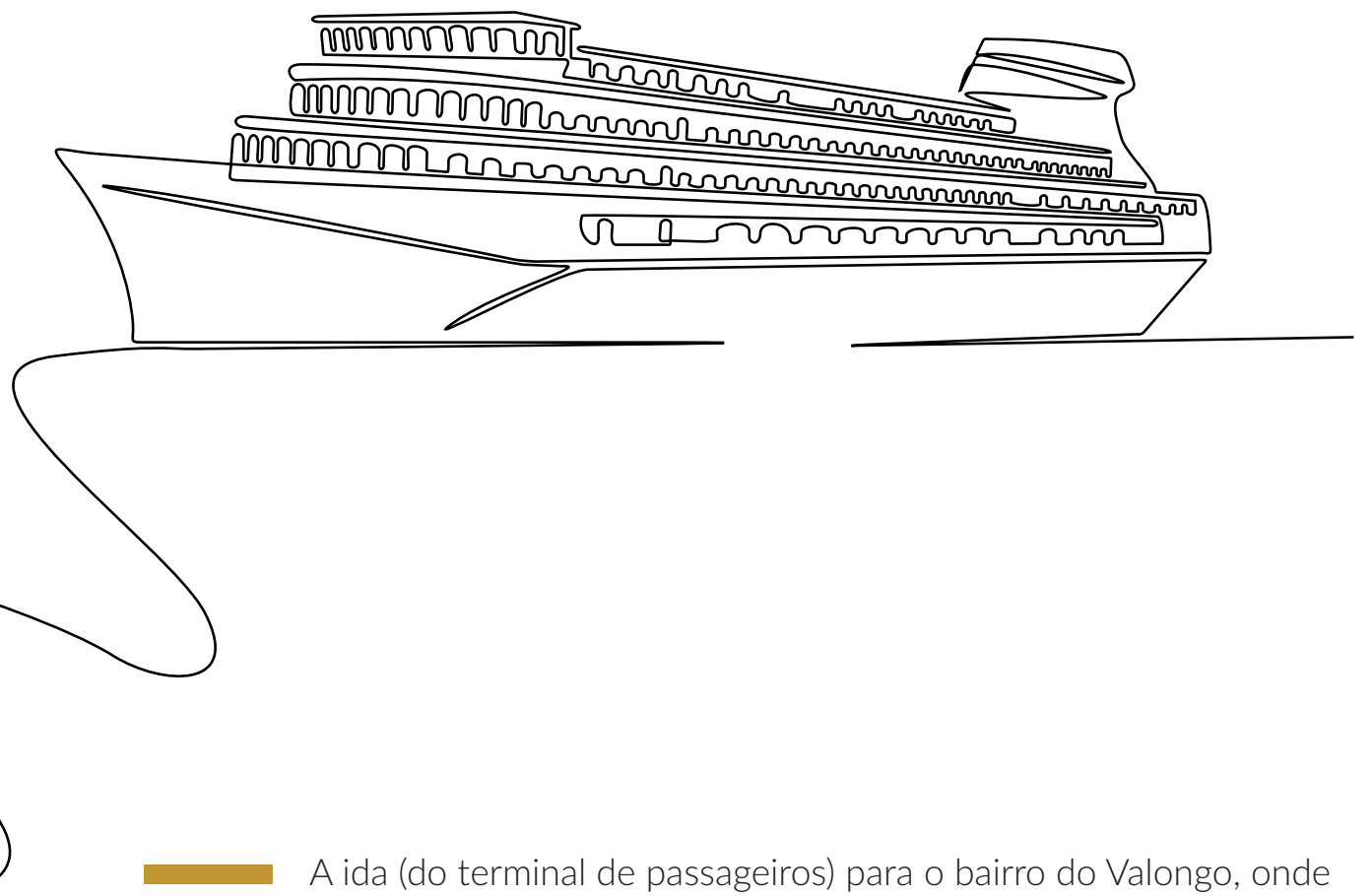
A convivência seria impossível e perigosa, alertam as autoridades municipais e o trade. Porque, fora as implicações da movimentação de material de risco no meio da cidade, não dá para imaginar turista e fertilizante juntos, é óbvio.

A Autoridade Portuária diz que ficaria atenta para que as obras do futuro STS53 não atrapalhassem a temporada de cruzeiros no próximo semestre.

Mas há o receio de que, na prática, as operações do Concais sejam ainda mais prejudicadas, já não bastasse o farelo vizinho e os comboios ferroviários à porta. Por isso há quem defenda que, primeiro, o terminal turístico passe para o Valongo. E só depois surja o STS53 no Outeirinhos.

O que vai definir, além das análises técnicas e jurídicas já citadas, é o timing para implantação de um moderno terminal de carga sólida que também atenderá interesses econômicos nacionais.

A harmonia nos portos é plenamente possível. Há exemplos mundo afora. E o histórico convive bem com a modernidade dos terminais de carga. Desde que haja bom senso de todos, para ganho geral. Sustentabilidade e meio ambiente são palavras de ordem, hoje, na agenda ESG.



A ida (do terminal de passageiros) para o bairro do Valongo, onde outrora existiam os primeiros armazéns do porto organizado, é um sonho de décadas, pois será protagonista em um polo turístico que já conta com o Museu Pelé, a lendária estação ferroviária São Paulo Railway e uma igreja de 1640 plenamente preservada.

ESTILO

BE



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



“

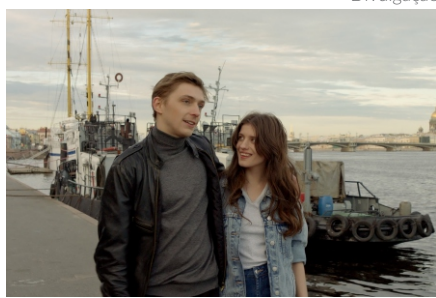
Para que as luzes do outro sejam percebidas por mim devo por bem apagar as minhas, no sentido de me tornar disponível para o outro”

MIA COUTO

Insegurança é um sentimento desastroso em nossas vidas. Quando ela aparece no ambiente profissional, pode minar inclusive a performance da empresa. Um chefe inseguro enxerga ameaças por todos os lados, centraliza todo o trabalho para garantir o poder e esquece do principal: um companheiro competente na equipe representa o sucesso de todos. Quem está à frente de um grupo, além da liderança, deve ter a humildade para reconhecer e agradecer os talentos dos outros, e não fomentar a competição ou espalhar ansiedade. Ninguém é bom em tudo, e aprender com quem está ao lado é sinal de força, não de fraqueza.

DICA

Cinema russo e séries francesas em casa



Divulgação

Oito filmes russos já estão disponíveis gratuitamente na versão online do Russian Film Festival no Brasil, na plataforma Belas Artes À La Carte. O acesso é fácil, mas o código promocional é válido apenas uma vez. E se você não quiser renovar a assinatura pagando depois de um mês, é preciso cancelar. No site <https://www.belasartosalacarte.com.br/>, basta clicar no botão Assinar e cadastrar-se, selecionando a opção “plano mensal” com o código “RFFMES”, e preencher os dados. O festival acontece na plataforma até o próximo dia 21. Entre os filmes, *Alguém viu minha garota?* (foto)

Festival Varilux



Divulgação

O famoso festival de cinema francês abre gratuitamente em seu site oficial 4 séries francesas recentes e inéditas no Brasil para serem assistidas, de qualquer lugar do país. A maratona começa dia 14 de julho e cada série ficará disponível por um mês.

Acesse: variluxcinefrances.com

FOCO

E com vocês... Giovanni!

Quando menino, o consultor **Giovanni Cavalcanti Paiva** queria ser o melhor em tudo, como jogar um excelente futebol e tocar todos os instrumentos, mas logo percebeu que não conseguiria seu intento. O paraibano agitado resolveu, então, ser generalista e aproveitar seus talentos em várias áreas, sem exigência de perfeição. Formou-se em Engenharia Mecânica e depois ganhou mundo.

Aposentado como Gerente Geral da Transpetro em 2020, após 35 anos de trabalho, ele agora atua como consultor de empresas das áreas de logística e combustível e dá aulas na PUC e na Fundação Getúlio Vargas, do Rio de Janeiro, sobre os mesmos temas.

Faz parte do Conselho do Nordeste Export, e dessa região entende bem: “Sempre trabalhei muito no Nordeste e Norte, da Bahia ao Amazonas, seja fazendo obras, ou na operação dos terminais e dutos. Acabei tomando conta dos terminais da selva e da parte de cima do Brasil - uma experiência incrível - Coari, Manaus, Belém, São Luís, Mucuripe, Guamaré, Natal e Cabedelo”.

De 2006 a 2008 foi gerente do terminal de São Sebastião, e saiu quando foi chamado para um novo desafio: ser superintendente da Antaq, onde ficou até 2012, montando, inclusive, a superintendência de fiscalização do órgão.

Depois disso, voltou para a Transpetro no Rio de Janeiro, como gerente de relações institucionais, onde ficou até se aposentar, participando ainda dos conselhos da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).

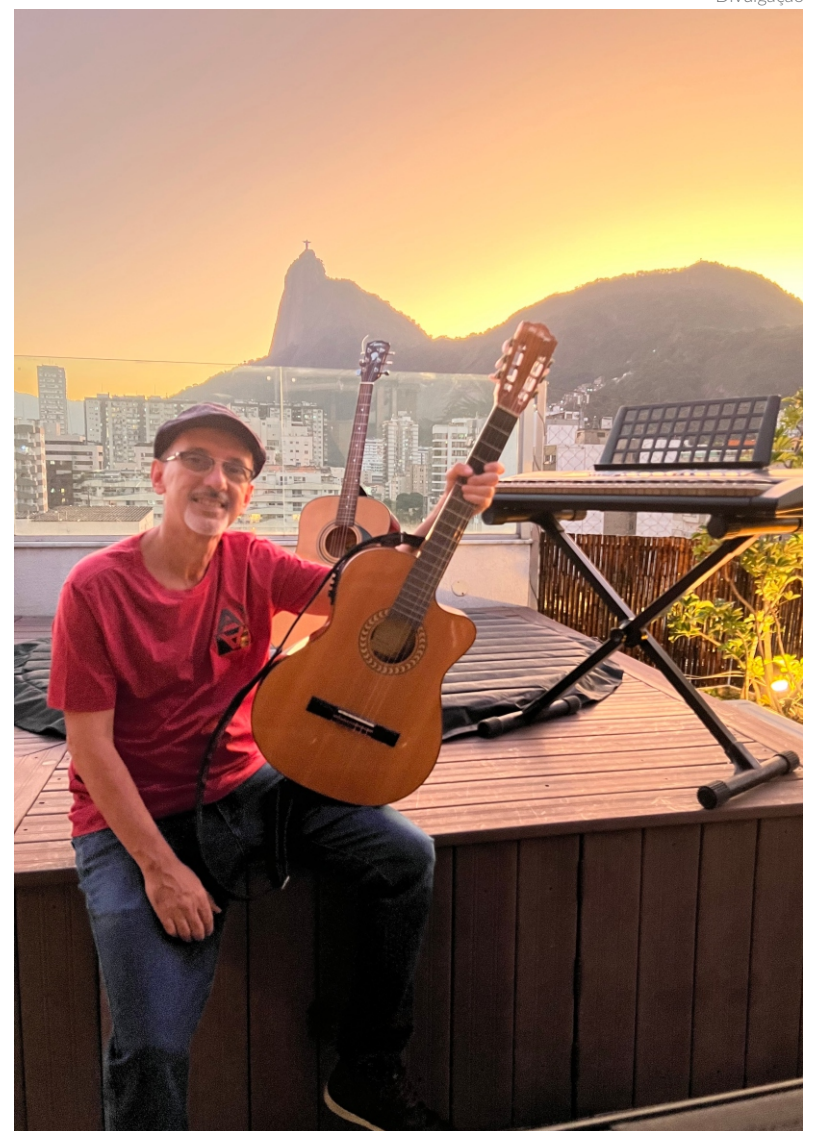
Como consultor, ele explica que analisa os processos de leilões, verifica o setor de regulação de combustível para defender os associados de empresas e faz análise de planilhas com adequação dos custos, entre outras tarefas.

Além da pluralidade profissional, Giovanni também carrega a música para onde vai. Na Transpetro, montou uma banda para fazer paródias de músicas conhecidas, como as do Legião Urbana e Titãs, incluindo nas letras conceitos que deveriam ser trabalhados na empresa nos programas de qualidade, como o ISO 9000, globalização, meio ambiente, auditoria e outros.

“Deu tão certo que acabamos fazendo 30 shows pelo Brasil em locais como no Sebrae, Eletrobrás, Correios e Ministério da Agricultura. Até no Hotel Tambaú, em João Pessoa, e no Teatro Nacional de Brasília nos apresentamos”, ele revela. Com as paródias engraçadas cantadas por ele, entremeadas por piadas nas apresentações, o pessoal se interessava e entendia melhor o assunto.

Em 2000 o grupo se separou, mas Giovanni, que também toca violão, continua compondo com a parceria do amigo e compadre Valmir Campos. A afilhada cantora entrou para o grupo que adotou o nome de Pernaibas (música feita a mão com raiz de Pernambuco, Rio Grande do Norte e Paraíba).

Além de um CD feito em 1998, as últimas composições estão no Youtube e o repertório é bem variado: “Tem a



Divulgação

música que eu fiz para a minha mãe, que morreu em 2019 e não teve tempo para ouvir. Fiz uma inspirada na Covid e na esperança da volta ao normal, e tem uma dedicada às mulheres. Na composição *Nossos defeitos*, conto os defeitos da minha mulher, mas tive a habilidade de também falar bem dela e misturar com os meus defeitos para não dar confusão”, brinca.

Bom humor não falta. Giovanni diz que já acorda cantando e tem muitos planos: “Eu e meu parceiro sabemos que temos pela frente um período de 12, 15 anos, de vida útil para subir a escada sozinhos, depois não vai dar sem ajuda. Por isso, queremos fazer um show em 2023 coletando nossas músicas e outras famosas de MPB que todos gostem. Já estamos com três músicas novas quase prontas”.

E enquanto o show não vem, Giovanni garante que está se preparando para uma apresentação especial no Nordeste Export 2023, em Cabedelo: “A Gilmara já convidou. Quem sabe invento uma paródia sobre o Brasil Export, com o Fabrício Julião e outras pessoas do time”.

Para conhecer suas músicas acesse o canal:

<https://www.youtube.com/channel/UCngY0WrCBProwvYfb3BIN9A>

MERGULHO

A tecnologia também leva à leitura ✨

A Bienal do Livro de São Paulo reencontrou seu público. E para combinar com o clima, a escritora, educadora e psicóloga **Lúcia Teixeira** dá algumas dicas para despertar o amor pela leitura. Lúcia tem onze obras publicadas (dois infantis e um infanto-juvenil) e acredita que o exemplo vale mais do que mil palavras quando se trata de leitura. Seu último livro, *Caminho para ver estrelas*, é voltado para jovens e trouxe muitos retornos positivos, inclusive sendo adotado em escolas de todo país.

Nesse mundo virtual, os jovens ainda querem livros físicos?

Sim, quando têm oportunidades de ter acesso a livros, já que é fruto de aprendizagem, iniciação. Facilita quando o jovem vê nos adultos com quem convive (família, educadores) esse prazer de ler, e é "seduzido" pela viagem da leitura. Assim se forma um sujeito leitor, crítico, que não apenas decodifica, mas interpreta e recria situações. A internet gera necessidade de urgência, excitação constante, que se reflete no modo como encaramos os prazeres hoje.

Como os educadores podem incentivar o amor pela leitura que não foi despertado na infância?

Um professor maduro, motivador, pode abordar histórias reais e fictícias, para que alunos reflitam e opinem, permitindo diferentes pontos de vista, abrindo espaço também para a alegria. O professor pode escolher textos, pedir que os estudantes tragam suas histórias e relatos para que possam confrontar com os textos; convidar escritores para debater temas com os alunos, ou acessar entrevistas dos mesmos pelo YouTube.

De que forma os professores podem incentivar a leitura?

O professor precisa estar sempre estudando, aprendendo, e ter condições para tal, em escolas que incentivem seu aprimoramento. Assim ele poderá estimular o aluno de qualquer idade. Políticas públicas devem facilitar e democratizar o acesso ao livro para educadores, além de formá-los para serem mediadores entusiasmados do processo de conhecimento.



Divulgação

Como a tecnologia pode ser usada a favor da leitura?

A afinidade dos jovens com as novas tecnologias e a internet podem ser usadas para pesquisas, estendendo a aprendizagem além dos limites da sala de aula. Há conteúdos que se pode ler no celular, um objeto que faz parte do cotidiano, para depois mergulhar mais e com mais tempo em leituras mais profundas.

O número de jovens que não conseguem chegar ao ensino superior é grande. Há como mudar esse cenário?

A transformação exige ações concretas, com qualidade na formação oferecida e compreensão dessa triste realidade sociocultural, articulada com o trabalho pedagógico cotidiano. Políticas públicas devem garantir o acesso e permanência do estudante, com financiamento e bolsas de estudo, contribuindo para a construção de uma sociedade mais igualitária.

Pode indicar 5 títulos para jovens?

A Droga da Obediência, de Pedro Bandeira; *A Revolução dos Bichos*, de George Orwell; *A menina que roubava livros*, de Markus Zusak; *Água viva*, de Clarice Lispector (edição comemorativa); *O apanhador no campo de centeio*, de J. D. Salinger; *Comédias para se ler na escola*, de Luís Fernando Veríssimo.

PASSEIO

Conheça a biodiversidade marinha do Litoral Norte

Depois de dois anos fechado por conta da pandemia, voltou a funcionar o **Centro de Biologia Marinha da USP** (Cebimar), em São Sebastião, no litoral norte de São Paulo. O espaço é preparado para receber visitas monitoradas e gratuitas às suas instalações e ambientes ao redor, revelando parte da biodiversidade marinha da região e das pesquisas realizadas pelo centro. O roteiro inclui uma excursão à praia e observação de pequenos organismos marinhos. Nos tanques, com água do mar corrente, é possível tocar em animais como a estrela-do-mar e o ouriço-do-mar. No local estão instalados laboratórios com água do mar corrente, tanques para manutenção de organismos vivos, salas de aula, refeitório, biblioteca especializada, alojamento e auditório. O centro atende a demandas de pesquisadores e docentes de outras unidades da USP, de outras universidades (estaduais, federais ou particulares) e de institutos de pesquisa.

Serviço:**Cebimar****Centro de Biologia Marinha da USP**

Rodovia Doutor Manoel Hipólito do Rego, km 131.5, em Pitangueiras, São Sebastião-SP

Informações sobre visitas: telefone (12) 3862-8450

ou e-mail extensaocebimar@usp.br

<https://museudasculturasindigenas.org.br>



Marcos Santos/USP Imagens

BE+



- Quem não leu quando criança ou deu para filhos e netos o clássico da literatura infantil brasileira "Marcelo, Marmelo, Martelo", da maravilhosa Ruth Rocha? Pois é, agora a obra publicada em 1976 e mais atual do que nunca, vai virar série. Vamos esperar com muita curiosidade.
- Trilha de Direitos Humanos para as Empresas é a ferramenta lançada pelo Pacto Global da ONU para medir respeito aos direitos humanos nas empresas. Desenvolvida pela Proactiva Results, vai ajudar as companhias a reforçar suas posições na prática ESG.
- Se você gosta de café e quer conhecer novos sabores, todos os caminhos levam ao Festival Santos Café 2022, que funcionará num antigo armazém de café sábado (9) e domingo (10), na Seven Doors (Rua Visconde de Vergueiro, 2, esquina com a Rua Gonçalves Dias), das 11h às 17h. A expectativa da organização é de servir gratuitamente 85 mil copos da bebida.
- Ponto para a cidade de Santos que anunciou a criação do "Selo Santos da Diversidade" que identificará os estabelecimentos que valorizam, contratam o público ou realizam ações de combate à LGBTfobia. Fora preconceito! Adesão das empresas deve ser feita pela Internet: www.santos.sp.gov.br/selosantosdadiversidade

BE-

- Folha de S.Paulo divulgou que dois em cada três processos de investigação por assédio sexual na administração pública federal terminaram sem qualquer penalidade. Entre as investigações já finalizadas, 432 chegaram ao fim sem punição, o que representa 65,7% do total. As demais resultaram em advertência (41), suspensão (90) ou demissão (95) do agressor.
- Pressão arterial, menor escolaridade, deficiência auditiva, tabagismo, obesidade, depressão, sedentarismo, diabetes, consumo excessivo de álcool, lesões cerebrais traumáticas, baixo nível de convívio social e poluição podem ser fatores de risco responsáveis por grande parte de casos de demência. O estudo da omissão Lancet sobre Prevenção, Intervenção e Cuidados da Demência assusta, não é?
- Estudo inédito do Banco Mundial, publicado pela BBC, revela que uma criança brasileira nascida em 2019 deve alcançar em média apenas 60% do seu capital humano potencial ao completar 18 anos, ou seja, 40% de todo o talento brasileiro é deixado de lado, na média nacional, principalmente nos locais mais carentes.