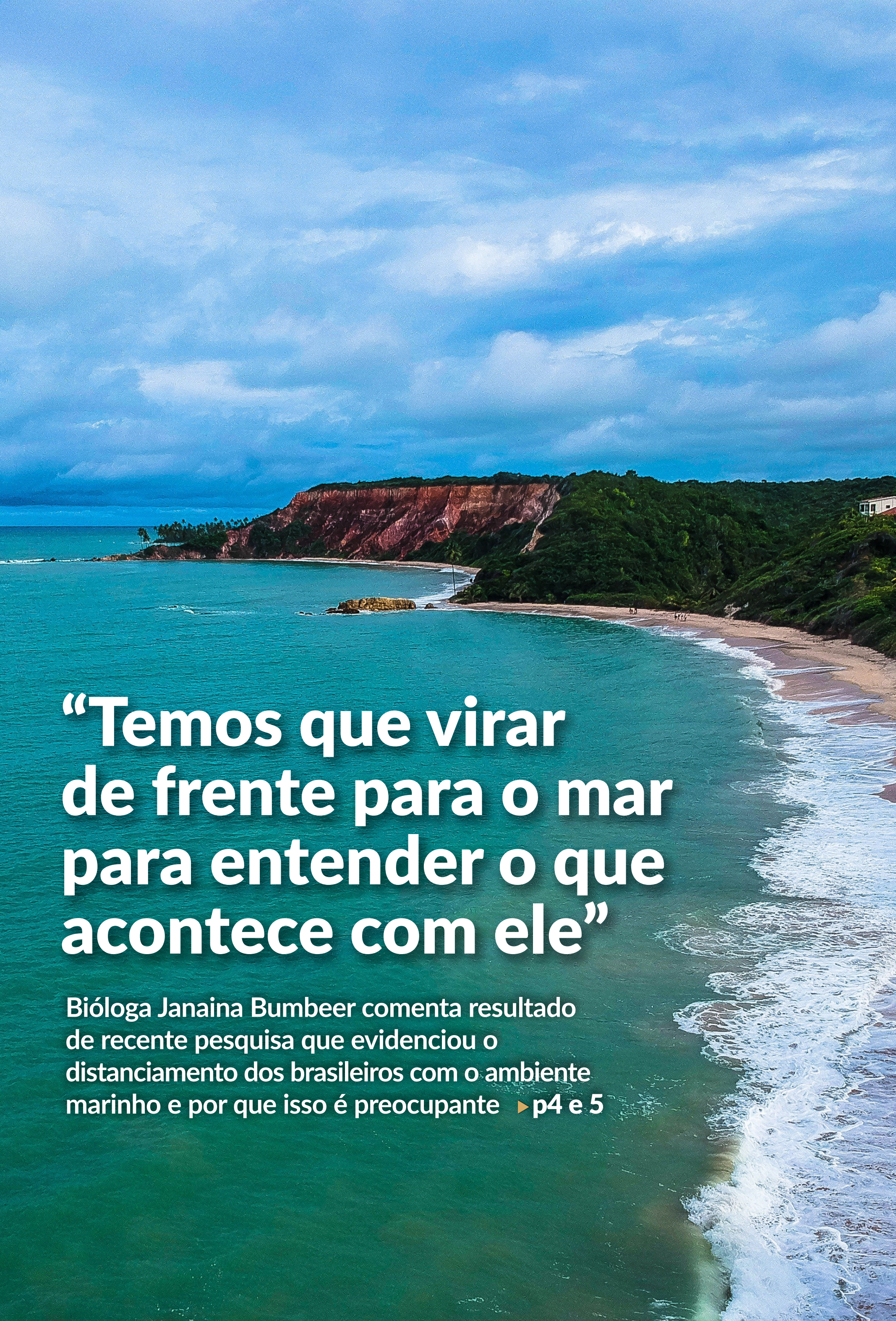


AGENDA Antaq analisa revisões tarifárias em três portos ▶**p3**

VITÓRIA Porto terá ganho de 15 mil toneladas com calado maior ▶**p6**

PORTUGAL Aeroporto de Lisboa tem 3 mil malas perdidas ▶**p7**



“Temos que virar de frente para o mar para entender o que acontece com ele”

Bióloga Janaina Bumbeer comenta resultado de recente pesquisa que evidenciou o distanciamento dos brasileiros com o ambiente marinho e por que isso é preocupante ▶**p4 e 5**

EDITORIAL

Futuro azul

Pesquisa realizada pela Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza, em parceria com a Unesco e a Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), mostrou o que seus organizadores descrevem como uma falta de conexão entre a sociedade civil e os oceanos, especialmente um sensível desconhecimento sobre a importância e o potencial econômico e ambiental dos mares. Fatores como a indústria de pesca, riquezas minerais submersas e até mesmo o transporte marítimo - responsável por 95% do comércio exterior brasileiro - não têm sua relevância percebida.

Entre os dados obtidos, dois se destacam: 86% dos entrevistados não sabem o que é a "economia do mar"; e somente 1% tem conhecimento do significado desse termo.

Como afirma a bióloga Janaína Bumbeer, especialista em Biodiversidade pela Fundação Grupo Boticário e co-organizadora do estudo, em entrevista publicada nesta edição, "o mar influencia religiões, recebe eventos, é berço de esportes, está em músicas, nos ritmos, no samba, tudo é influenciado grandemente pela existência do mar. É algo tão forte no brasileiro e mesmo assim, o brasileiro não enxerga o papel do oceano nisso tudo. Falta uma verdadeira conexão e um engajamento das pessoas com o mar".

E para Janaína, essa conexão pode ser obtida a partir de uma maior divulgação sobre a importância dos oceanos, quer pelos meios de comunicação e pela própria sociedade, quer pelo sistema educacional, desenvolvendo o que ela chama de cultura oceânica.

Está claro que esse maior conhecimento e uma mais ampla consciência sobre a importância dos oceanos para o meio ambiente, para o desenvolvimento econômico da sociedade e até mesmo para a manutenção da vida no planeta, devem ser melhor divulgados. O público deve saber, desde os bancos escolares, a respeito da importância dos mares, de sua conservação e como é possível explorá-lo de forma sustentável. Essas noções devem ser reforçadas em políticas públicas, normas e legislações.

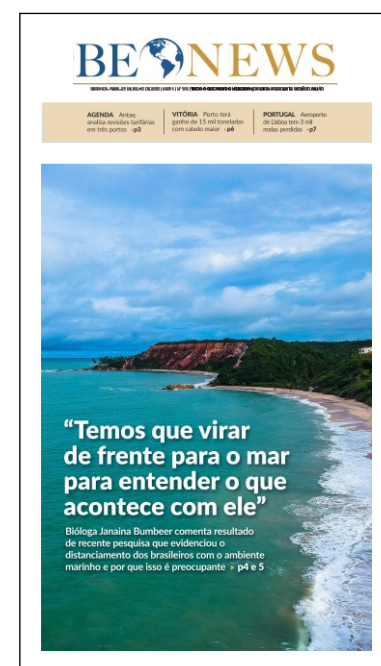
Esse conhecimento certamente se mostrará estratégico para a construção de nosso futuro. Afinal, o ser humano só cuida daquilo que entende e esse entendimento só existe a partir do momento que o tema em questão é compreendido. Somente a partir dessa conexão, construída com base em uma melhor comunicação, será possível à sociedade desenvolver uma cultura oceânica e, em seguida, construir, de forma sustentável e sólida, sua economia oceânica ou do mar, sua economia azul.

A sociedade brasileira tem diante de si, literalmente, um futuro com um potencial surpreendente, da dimensão de seus mares.

Para usufruir dele, deve melhor conhecê-lo, compreendendo suas demandas e desafios, deve se preparar para explorá-lo, com base em valores sustentáveis. Não é uma tarefa fácil, mas o retorno é recompensador. E essa jornada começa com a busca pelo conhecimento, um conhecimento sobre o futuro brasileiro, um futuro azul.

NESTA EDIÇÃO

FOTO Pexels



▲ CAPA

4 O Brasil sempre foi um país virado de costas para o mar" - entrevista com a bióloga Janaína Bumbeer, especialista em biodiversidade pela Fundação Grupo Boticário

HUB

3 Paranaguá realiza primeiro embarque de veículos da GM

NACIONAL

3 Antaq analisa revisões tarifárias em portos brasileiros

REGIÃO SUDESTE

6 Porto de Vitória terá ganho de 15 mil t de carga com calado maior

7 Qualificação para portuários avulsos recebe adicional de R\$ 5 milhões

PORTUGAL

7 Aeroporto de Lisboa ainda tem 3 mil malas perdidas



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

Fabício Julião

Diretor-superintendente

Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira

Jacyara 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



Veículos 1

O Porto de Paranaguá (PR) realizou uma operação inédita na última semana, embarcando pela primeira vez carros da montadora General Motors (GM), fabricados em sua unidade de Gravataí (RS). O carregamento dos 1.385 veículos, com destino a Cartagena, na Colômbia, aconteceu no dia 20 e durou cerca de 6 horas. Devido ao local onde são produzidos, os automóveis da GM são exportados por Rio Grande (RS), mas por causa do caos logístico dos últimos meses, foi necessário deslocar o serviço para o complexo marítimo paranaense.

Veículos 2

Diante da falta de contêineres no mercado, cargas que usualmente utilizam os contentores estão sendo movimentadas soltas ou em big bags, em navios ro-ro. Esse tipo de embarcação, que realiza seus embarques e desembarques por rampas localizadas na popa ou em sua lateral, são tradicionalmente fretadas para o transporte de veículos. Porém, diante da nova demanda, os carros têm perdido espaço. Segundo a empresa responsável pela operação em Paranaguá, esse cenário levou a GM a deslocar seu embarque para Paranaguá, onde há uma maior oferta de ro-ro do que em Rio Grande.

Veículos 3

Paranaguá deve ganhar um novo terminal de veículos ainda este ano. A unidade terá capacidade para receber mais de 4 mil unidades, permitindo que o porto consiga exportar mais 120 mil carros e caminhões por ano. Atualmente, o complexo já embarca veículos da Renault do Paraná e da Volkswagen.

Maersk

Líder mundial no transporte marítimo de contêineres, a armadora Maersk nomeou Karin Schöner (ex-Geodis Brazil) como a nova diretora administrativa da companhia para a Costa Leste da América do Sul.

Ultracargo

Helano Pereira Gomes assumiu a Diretoria Institucional e de Desenvolvimento de Negócios da Ultracargo, deixando a Diretoria Comercial. Para seu lugar, foi escalado Fernando Dihel (ex-Hidroviás do Brasil e ex-Rumo).

Antaq analisa revisões tarifárias em portos brasileiros

Correção está prevista para os complexos de Santarém (PA), Imbituba (SC) e Recife (PE)

Divulgação/Governo Federal



A reunião ordinária da Antaq para analisar as revisões tarifárias terá início nesta segunda-feira (25) e seguirá até quarta (27).

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

UM OUTRO PROCESSO QUE SERÁ ANALISADO TRATA DE UM REQUERIMENTO, FEITO PELA TERMINAL PORTUÁRIO DE MACAÉ LTDA, PARA CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DE TERMINAL DE USO PRIVADO NO MUNICÍPIO DE MACAÉ (RJ)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) analisará processos de revisões tarifárias do Porto de Imbituba (SC) e dos Portos Organizados de Santarém (PA) e Recife (PE). As análises terão início nesta segunda-feira (25) durante a reunião ordinária virtual da diretora do órgão, e seguirão até quarta-feira (27).

O relator dos três processos é o diretor-geral da agência, Eduardo Nery. O primeiro trata da revisão da SCPar Porto de Imbituba SA. O segundo trata de um projeto de revisão e padronização da estrutura tarifária do Porto Organizado de Santarém. O terceiro é um pedido que partiu do Porto do Recife SA, também de revisão tarifária com padronização da estrutura tarifária do complexo.

Nery relata ainda mais quatro processos. O primeiro trata do reajuste de preços dos serviços de transporte aquaviário prestados na linha de

transporte de Manaus (AM) a Óbidos (PA). O segundo é um requerimento de autorização para uso do Armazém 16, no Porto de Santos (SP), para a movimentação e armazenagem de celulose.

Outro processo diz respeito a uma representação, com pedido de medida cautelar, contra um terminal portuário que determinou que os veículos enviados para carregamento de contêineres em regime de Documento de Transporte Eletrônico (DTE) deveriam ter condições de receber unidades de qualquer tamanho e peso.

O quarto trata de um requerimento, feito pela Terminal Portuário de Macaé Ltda, para construção e exploração de Terminal de Uso Privado no município de Macaé (RJ).

Na quinta-feira (28) a Antaq realizará uma reunião extraordinária de diretoria, mas até o fechamento desta reportagem, a pauta não havia sido liberada.

Demais agências

Também na segunda-feira, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Não há deliberações relevantes.

Já a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) não havia

liberado suas pautas de diretoria para a semana até o fechamento desta reportagem.

TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) realiza nesta quarta-feira (27) a sua sessão ordinária de Plenário. O ministro Bruno Dantas relata um agravo contra a medida cautelar que determinou a suspensão de pregão eletrônico de contratação de serviços de manutenção rodoviária (conservação e recuperação) em trechos da BR-155/PA.

Dantas relata ainda um segundo processo. Trata-se de embargos de declaração contra decisão que apreciou recursos de reconsideração de responsáveis em acórdão que julgou indícios de superfaturamento apurado nas obras de implantação e conservação do trecho paraense da BR-163.

Já o ministro Marcos Bemquerer analisa uma representação por possíveis irregularidades havidas em edital de licitação para a contratação de obras e de serviços de engenharia para a implantação de sistemas adutores, na região do Seridó, correspondentes aos trechos 1N, 2N, 3N e 4N, no Estado do Rio Grande do Norte.

NACIONAL

ENTREVISTA

JANAINA BUMBEER

Bióloga

O Brasil sempre foi um país virado de costas para o mar”

BIÓLOGA JANAINA BUMBEER FALA SOBRE RESULTADO DE PESQUISA QUE REACENDEU ALERTA SOBRE DISTANCIAMENTO ENTRE A SOCIEDADE E O OCEANO

Divulgação



Segundo Janaina, 25% dos entrevistados na pesquisa não souberam indicar uma atividade econômica sequer relacionada ao mar, nem mesmo a pesca. “É esse distanciamento que gera preocupação”

vistados que não sabem o que é a “economia do mar”, e somente 1% conhece o significado desse termo. Já a “economia azul”, que trata da exploração das atividades econômicas do oceano de uma forma sustentável, também é ignorada por 86% dos respondentes.

As entrevistas foram realizadas entre março e abril deste ano com 2,2 mil entrevistados de todas as regiões do País.

No mais, a pesquisa buscou compreender o status atual da cultura oceânica da sociedade brasileira, ou seja, como a população entende a influência do oceano no seu dia a dia e seus impactos no ambiente marinho.

“O mar influencia religiões, recebe eventos, é berço de esportes, está em músicas, nos ritmos, no samba, tudo é influenciado grandemente pela existência do mar. É algo tão forte no brasileiro e mesmo assim, o brasileiro não enxerga o papel do oceano nisso tudo. Falta uma verdadeira conexão e um engajamento das pessoas com o mar”, diz Janaina.

Ela é a entrevistada da semana do **BE News** e comenta o resultado da pesquisa e o cenário apontado pelos dados.

Segundo a pesquisa, apenas 1% sabe o que significa o termo economia do mar. Por que este resultado é preocupante?

O preocupante não é as pessoas não conhecerem o termo. É elas não entenderem que, de fato, existe uma grande economia que vem do mar e que ajuda a rodar o País. E isso a gente vê pelos resultados, já que dentro dos respondentes, 25% não souberam indicar uma atividade econômica sequer relacionada ao mar, ►

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Dados de uma pesquisa realizada pela Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza, em parceria com a Unesco e a Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), divulgados no último dia 30, durante a Conferência dos Oceanos das Nações Unidas, em Lisboa, Portugal, reacenderam o alerta sobre a falta de conexão da sociedade com o mar e a pouca noção de sua impor-

tância econômica. E é exatamente este distanciamento que facilita a degradação do ambiente marinho, diz a bióloga Janaina Bumbeer, doutora em Ecologia e Conservação, especialista em biodiversidade pela Fundação Grupo Boticário e co-organizadora do estudo.

Mesmo que as atividades marítimas e relacionadas contribuam com 19% do Produto Interno Bruto (PIB), o que equivale a R\$ 1,3 trilhão, segundo informações da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, o valor econômico

do oceano passa despercebido na vida de muita gente. Tanto que a pesquisa mostrou que 25% dos participantes não souberam indicar nenhuma atividade econômica que tivesse relação com o mar. Nem mesmo a pesca, mais comum e responsável por 45% de todo o pescado ofertado no País.

É também pelo mar que 95% do escoamento do comércio exterior é feito, mas mesmo assim, a relevância do segmento ainda não é percebida.

Entre as informações mais impactantes reveladas pelo estudo estão 86% dos entre-

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

nem mesmo a pesca. É esse distanciamento que gera preocupação, e se as pessoas não têm noção do quanto o oceano é importante para a economia e para a vida, como farão seu papel de cidadãos e parte das ações de conservação?

Quais seriam os principais motivos que geram essa cegueira oceânica na sociedade?

Muito disso passa pela falta de informação, ou seja, para as pessoas terem essa noção elas têm que sentir uma conexão com o tema. Por exemplo: a pesquisa revelou que a grande maioria das pessoas no País já foi à praia, e mesmo assim elas não têm uma conexão forte com o que envolve esse habitat. Por outro lado, a maioria das pessoas sabe da importância da floresta amazônica e tem uma conexão com ela, mesmo que nunca tenham ido até lá. Por que isso acontece? Porque as informações sobre a Amazônia e a importância dela para o equilíbrio da vida são mais divulgadas e isso gera conexão na sociedade e noção de valor. E por que a gente não

conseguiu ainda fazer isso com o oceano, que é tão mais próximo do dia a dia de todos? Porque o Brasil sempre foi um país virado de costas para o mar. Nós temos uma costa gigante, de quase 9 mil quilômetros, mas mesmo assim as pessoas não percebem os diversos papéis do mar.

E como mudar isso?

Nós temos que virar de frente para o mar para entender que tudo o que acontece com ele influencia 100% na vida das pessoas em terra. Precisamos de ações de comunicação, engajamento e divulgação do termo "cultura oceânica", que basicamente ajuda as pessoas a entenderem como suas atividades impactam o oceano e vice-versa. Uma das principais estratégias neste sentido é a educação. Precisamos incluir a cultura oceânica nos currículos escolares, desde pequeninos, para que as crianças cresçam sabendo e entendendo o vínculo com o mar. Outro passo importante é o setor privado incluir de vez a pauta do desenvolvimento sustentável em suas atividades. O conhecimento que está dentro das universidades também precisa começar a extrapolar os muros e, em uma linguagem adequada, chegar aos diferentes públicos.

Neste ponto relacionado à comunicação, a imprensa, no geral, faz bem o seu trabalho de divulgar notícias que envolvem o mar?

O oceano ainda é pouco falado pela imprensa, que precisa aumentar o seu papel informativo neste sentido. No Brasil, quando falamos em natureza, sempre pensamos em florestas, na Amazônia, Pantanal, mas não falamos de oceano.

NÓS ESTAMOS PASSANDO PELA SOBREPESCA, OU SEJA, TIRAM DO MAR MUITO MAIS DE RECURSO PESQUEIRO DO QUE ELE CONSEGUE PRODUZIR NOVAMENTE. A PESCA EM GRANDE ESCALA TEM NAVIOS QUE, EM APENAS UM DIA, TIRAM DO OCEANO O MESMO VOLUME QUE UM BARCO DE PESCA ARTESANAL TIRA DURANTE UM ANO INTEIRO”

Quando tem notícias sobre o mar, geralmente são factuais ou problemas relacionados à poluição ou a desastres, como derramamento de óleo. Ainda é muito factual. É preciso ressaltar que se estamos falando de furacões que destroem a costa, temos que falar de mudança climática, do aumento da temperatura do mar, de como o desmatamento de manguezais, restingas e recifes de corais prejudica a absorção da força das ondas e aumenta a destruição. O mar não tem fronteiras e os temas que o envolvem são muito relacionados. Não podemos ficar no raso quando falamos dele, é preciso se aprofundar.

As atividades que usam o mar e geram recursos, como o comércio exterior realizado pela navegação, a pesca, ou o turismo ofertado pelos cruzeiros são sustentáveis para o mar?

Existem casos e casos. Grande parte do comércio exterior é feito pelo mar e sim, é uma atividade que gera impacto, como poluição e emissão de gás carbônico, mas ainda assim, comparado com outros modelos de transporte, o impacto da navegação é menor. E existem medidas para fiscalizar as atividades e aplicar leis quando é preciso, apesar que isto ainda é um problema porque nem todas as regras são aplicadas como deveriam. Em relação aos cruzeiros, já vimos notícias de navios despejando de maneira irregular os seus dejetos. Então é importante, antes de viajar com determinada companhia, pesquisar se ela tem um olhar atento para essas questões e ações efetivamente sustentáveis. Já a pesca industrial é um grande problema atualmente para o mar. Nós estamos passando pela sobrepesca, ou seja, tiram do mar muito mais de recurso pesqueiro do que ele consegue produzir novamente. A pesca em grande escala tem navios que, em apenas um dia, tiram do oceano o mesmo volume que um barco de pesca artesanal tira durante um ano inteiro.

E como fiscalizar esse tipo de atividade?

Existem áreas oceânicas que estão além da jurisdição de cada nação. São locais que acabam ficando sem monitoramento, sem fiscalização e onde, geralmente, ocorre a pesca ilegal, que acaba com grandes estoques de espécies. Nós temos que regular a pesca e

fiscalizar e para isso precisamos ter conhecimento e dados. Mas nós não temos no Brasil um censo de pesca e nem do estoque pesqueiro. Como vamos conseguir falar quanto ainda existe de cada espécie e o quanto pode ser pescado se nós não temos essas informações? O que se tem são apenas alguns dados de universidades. Essa é uma questão urgente, e a ciência é a base para que a gente consiga gerir a atividade de forma adequada. Não é fechar tudo para que não haja mais pesca, porque nós sabemos que ela é importante; 25% da proteína animal vêm do oceano. Mas se continuarmos nesse ritmo de retirada insustentável, logo não teremos mais o que pescar.

A pesquisa mostrou também que só 1% dos brasileiros entrevistados sabe o que é a economia azul. Como difundir este conceito?

A economia azul trata as atividades econômicas do oceano para que elas sejam sustentáveis. É um termo recente, mas que, pela urgência, está no topo dos debates mundiais. A Noruega já se destaca nesta pauta e o Brasil ainda é tímido, mas está discutindo o assunto, principalmente nos estados da Bahia e do Ceará. Só temos que tomar cuidado porque o tema inclui as energias renováveis. E não é porque o mar é uma energia renovável que podemos sair colocando várias pás de energia eólica por aí, porque ela também tem seu impacto. É preciso estudo e fiscalização para que isso seja, de fato, sustentável.

A pesquisa terá algum desdobramento?

A pesquisa surgiu pela necessidade de termos essas informações, que a gente já imaginava que o brasileiro não tinha um entendimento tão profundo sobre cultura oceânica, mas são os dados que embasam quais serão as nossas ações. No mês que vem nós vamos disponibilizar a pesquisa para todos os estados que participaram e pretendemos realizar este levantamento de tempos em tempos para acompanhar e monitorar a evolução, se as ações e estratégias adotadas estão sendo eficientes.



NÃO É PORQUE O MAR É UMA ENERGIA RENOVÁVEL QUE PODEMOS SAIR COLOCANDO VÁRIAS PÁS DE ENERGIA EÓLICA POR AÍ, PORQUE ELA TAMBÉM TEM SEU IMPACTO. É PRECISO ESTUDO E FISCALIZAÇÃO PARA QUE ISSO SEJA, DE FATO, SUSTENTÁVEL”

► Além de defender a cultura oceânica nos currículos escolares, a bióloga espera que o setor privado inclua de vez a pauta do desenvolvimento sustentável em suas atividades



Pexels

REGIÃO SUDESTE

Porto de Vitória terá ganho de até 15 mil t de carga com calado maior

Com o volume dragado de 400 mil m³, a profundidade do canal de acesso passou de 10,67 metros para 12,5 metros

Divulgação/Codesa



A dragagem de manutenção foi realizada no canal de acesso, na bacia de evolução e nos berços de atracação

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O Porto de Vitória (ES) poderá obter um ganho de até 15 mil toneladas de carga geral e graneis e aumentar o seu potencial em 1.500 TEU (sigla de Twenty foot Equivalent Unit, unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) para navios de contêiner, com o calado de 12,5 metros no canal de acesso. A dragagem foi finalizada em março, mas a Capitania dos Portos do Estado do Espírito Santo liberou as operações somente neste mês.

Segundo a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), os serviços de dragagem de manutenção do canal de navegação, da bacia de evolução e dos berços de atracação do complexo portuário foram executados entre dezembro de 2021 e março deste ano. O volume dragado foi de 400 mil m³ e os trabalhos custaram cerca de R\$ 15 milhões aos cofres da estatal. Já as manobras-

teste começaram no último dia 7, com entrada de 10,67 m e saída de 11,51 m a 12 m.

Conforme a Autoridade Portuária, com o aumento da profundidade, navios poderão entrar ou sair com maior volume de carga, possibilitando mais capacidade operacional e competitividade ao Porto de Vitória e aos parceiros portuários. Segundo estimativas, o novo calado vai reduzir em até 10% o valor do frete marítimo e em até 20% os custos logísticos.

"Um calado competitivo é a alma de um porto que busca estar entre os melhores", declarou o diretor-presidente da Codesa, Bruno Fardin, ressaltando que a busca por ganhos extras de calado no canal e nos berços continua.

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

Para o gerente Comercial do Terminal Peiú, Givago Va-

SEGUNDO ESTIMATIVAS, O NOVO CALADO VAI REDUZIR EM ATÉ 10% O VALOR DO FRETE MARÍTIMO E EM ATÉ 20% OS CUSTOS LOGÍSTICOS

lente de Azevedo, o calado maior amplia o alcance e a capacidade de atendimento, possibilitando o recebimento de embarcações de maior porte e volumes e tornando o porto mais competitivo em relação às outras estruturas portuárias.

"O aumento gera impacto positivo para nossos atuais clientes, uma vez que poderão trazer maior volume por embarcação, reduzindo seu custo de afretamento marítimo. Da mesma forma, conseguiremos desenvolver clientes e cargas potenciais cujo limitante era o calado/volume máximo, seja em operação de embarque ou desembarque", afirmou.

Já o presidente do Sindi-

cato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Espírito Santo (Sindiex), Sidemar Acosta, disse que "o aumento do calado do Porto de Vitória é um pleito antigo do Sindiex, que vai permitir a chegada de navios de maior porte, aumentando as rotas e a oferta de serviços, gerando competitividade para o Espírito Santo e para as empresas importadoras e exportadoras".

O diretor executivo do Centro Brasileiro de Exportações de Rochas Ornamentais (Centrorochas), Celmo de Freitas, é outro que vê com bons olhos o aumento do calado. "Temos um enorme potencial e precisamos somar todos os esforços possíveis para a melhoria de nossa logística, o que certamente terá reflexos na competitividade de nossas empresas e produtos", disse Celmo, que também é diretor do Sindicato da Indústria de Rochas Ornamentais, Cal e Calcários do Espírito Santo (Sindirochas).

Ganhos socioeconômicos

O gerente executivo do Sindicato das Agências Marítimas do

Espírito Santo (Sindamares), Leandro Igor Cordeiro, destacou os ganhos socioeconômicos. "O calado maior poderá também aumentar o número de escalas, uma vez que navios de maior porte poderão operar no Porto de Vitória, trazendo mais cargas, gerando mais empregos e recolhimento de tributos, beneficiando o Estado do Espírito Santo, municípios, empresas operadoras do comércio exterior capixaba e trabalhadores".

Por fim, Gustavo Barbosa, presidente do Conselho Temático de Infraestrutura e Energia (Coinfra) da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), também apontou a questão da competitividade. "O aumento do calado irá proporcionar a possibilidade de elevação dos volumes de escória granulada de alto-forno por embarque, migrando das aproximadamente 40kt para 50kt por embarque, o que se converterá em uma considerável melhora na competitividade em função do ganho em escala e de uma maior disponibilidade/oferta de navios tipo no mercado", afirmou.

REGIÃO SUDESTE

Qualificação para portuários avulsos recebe adicional de R\$ 5 milhões

Treinamentos são realizados por instituições credenciadas pelo Ogmo Santos e pelo Departamento de Portos e Costas da Marinha

Divulgação/Governo Federal

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Os operadores portuários de Santos destinaram um aporte adicional de mais de R\$ 5 milhões para qualificação de trabalhadores portuários avulsos. Os treinamentos são realizados por instituições especializadas, credenciadas e homologadas pelo Órgão Gestor de Mão de Obra de Santos (OGMO Santos) e Departamento de Portos e Costas da Marinha do Brasil.

O investimento é um complemento ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) já existente, que financia o Programa de Ensino do Profissional Marítimo (Prepom). Os valores recolhidos pelos operadores portuários associados ao Ogmo Santos para o FDEPM equivalem a 2,5% de toda a remuneração paga aos trabalhadores portuários tanto avulsos quanto vinculados.

No entanto, segundo o diretor executivo do Ogmo Santos, Evandro Schmidt Pause, apesar de o valor recolhido ser elevado, o montante repassado ao fundo não supre a demanda atual de capacitação profissional.



Atualmente, há 2.800 trabalhadores portuários avulsos na ativa, segundo o Ogmo Santos

“Infelizmente, nos últimos anos, o retorno desse valor não tem sido suficiente para atender a necessidade de atualização sobre as normas legais, novas qualificações e treinamentos face às novas tecnologias e equipamentos, bem como as reciclagens já existentes que o Ogmo precisa fazer”, explicou Pause. “Então, os operadores decidiram investir mais de 5 milhões, via Ogmo, em treinamentos, qualificação e atendimento”, acrescentou.

Pause destacou também que, além dos investimentos

adicionais no ensino profissional, os operadores estão fornecendo infraestrutura. “O Ogmo está desenvolvendo parcerias com parte desses operadores para cessão de equipamentos e produtos em seus terminais, para que os trabalhadores tenham experiências realistas durante os treinamentos”, ressaltou.

Atualmente, o órgão mantém um quadro de 2.800 trabalhadores ativos, distribuídos em oito categorias profissionais que são qualificados para realizarem 80 diferentes

atividades operacionais de capatazia ou a bordo das embarcações. São treinamentos voltados tanto para o trabalho prático e técnico como de segurança do trabalho, meio ambiente e saúde ocupacional.

Pause disse que, em média, 2 mil trabalhadores por ano passam pelo programa de treinamentos. “Em 2021, o Ogmo realizou mais de 3,2 mil horas de treinamentos. Para 2022 e 2023, nós temos mais de 12 mil horas previstas em aulas”, afirmou.

Para o diretor-presidente do Sindicato dos Operadores

“

EM 2021, O OGMO REALIZOU MAIS DE 3,2 MIL HORAS DE TREINAMENTOS. PARA 2022 E 2023, NÓS TEMOS MAIS DE 12 MIL HORAS PREVISTAS EM AULAS”

EVANDRO PAUSE
diretor-executivo
do Ogmo Santos

Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas, os treinamentos beneficiam os trabalhadores e impactam diretamente a produtividade e a eficiência das atividades portuárias.

“É de fundamental importância investir na atualização e no treinamento dos profissionais para garantir a eles conhecimento e segurança no ambiente de trabalho e nas operações. O resultado da iniciativa se reflete diretamente na produtividade, com operações mais seguras e eficientes, além de profissionais mais qualificados. Porém, vale ressaltar que, na minha visão, 100% desses treinamentos deveriam ser custeados através dos recursos recolhidos sobre a folha salarial dos operadores”, afirmou.

PORTUGAL

Aeroporto de Lisboa ainda tem 3 mil malas perdidas

Número chama a atenção, mas ainda assim é abaixo das 8 mil contabilizadas no início de julho

Divulgação

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O número de malas perdidas no Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, Portugal, chegou a 3 mil na última semana. A quantidade chama a atenção, mas ainda assim é abaixo das 8 mil contabilizadas no início de julho, com o caos registrado no período devido ao grande número de turistas que se dirigem ao país durante o verão.

A empresa Groundforce, que atua na logística destes serviços no aeroporto, contratou três transportadoras que, três vezes por dia, vão entregar malas aos passageiros nos hotéis ou em casa, o que antes não acontecia. Também há malas

A EMPRESA GROUNDFORCE, QUE ATUA NA LOGÍSTICA DESTES SERVIÇOS NO AEROPORTO, CONTRATOU TRÊS TRANSPORTADORAS QUE, TRÊS VEZES POR DIA, VÃO ENTREGAR MALAS AOS PASSAGEIROS NOS HOTÉIS OU EM CASA, O QUE ANTES NÃO ACONTECIA

sendo enviadas aos seus destinos por meio de contêineres.

O atraso na expedição das malas em Lisboa chega a quatro dias. O problema, causado principalmente por cancelamentos e atrasos nos voos,



acontece também nos aeroportos de origem, sobretudo os europeus, que têm sofrido com greves e falta de pessoal.

A perda ou danos na bagagem podem obrigar as companhias aéreas a pagar até 1.400

euros (cerca de R\$ 7.800) ao passageiro lesado.

De acordo com a AirHelp, empresa especializada na defesa dos direitos dos passageiros, só no período entre maio e junho há cerca de 2 milhões de

A perda ou danos na bagagem podem obrigar as companhias aéreas a pagar até 1.400 euros (cerca de R\$ 7.800) ao passageiro lesado

passageiros europeus que têm direito a pedir indenização, entre eles, 75 mil portugueses.