

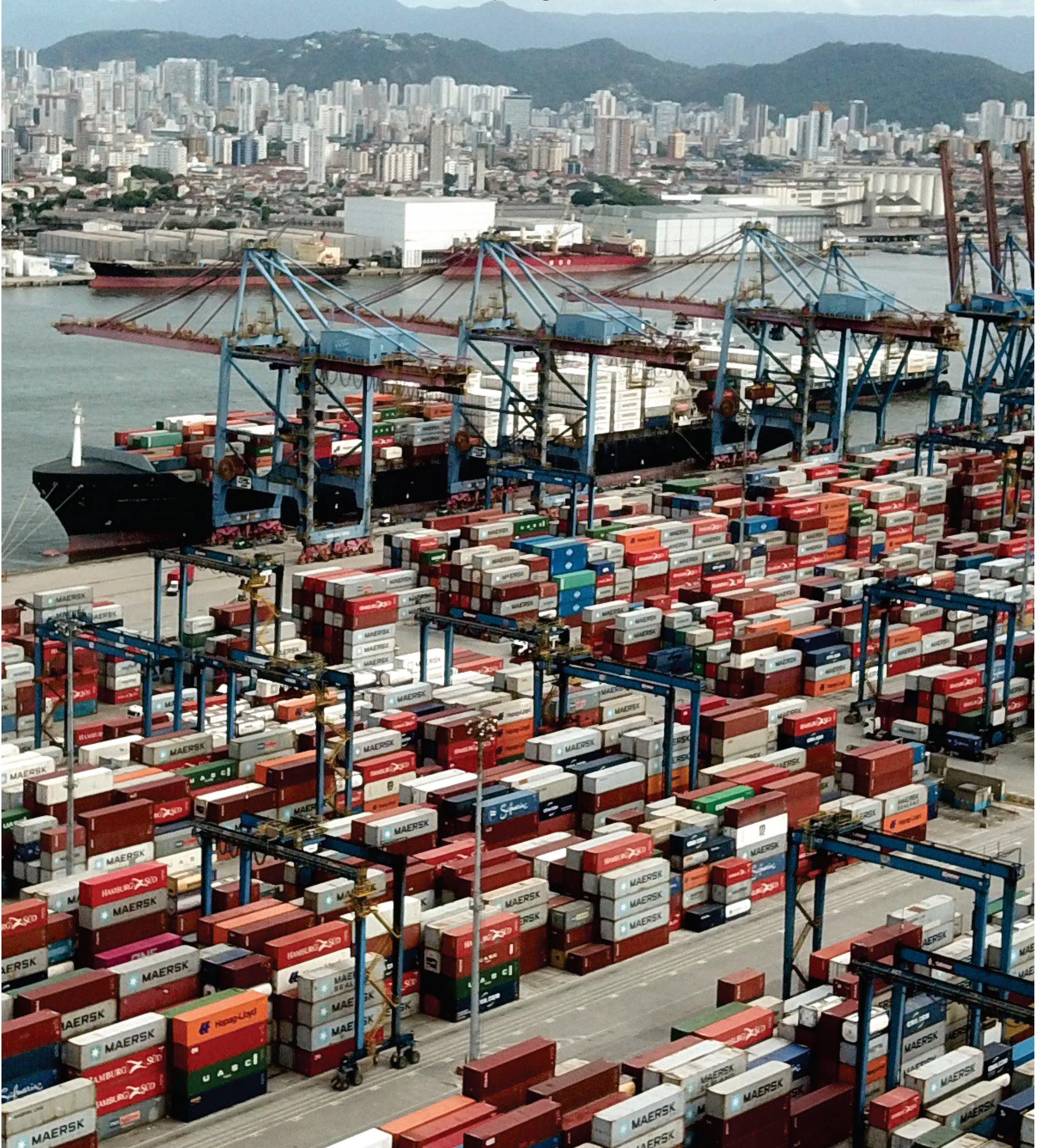
BRASIL EXPORT Hub trará pauta ESG e mentoria em projetos de inovação ▶ **p6**

HIDROGÊNIO VERDE Suape abre chamamento público para instalar planta ▶ **p7**

PORTUGAL País vai debater ligações ferroviárias com a Espanha ▶ **p8**

Exclusivo: Governo altera período de concessão do Porto de Santos

Em entrevista ao BE News, o secretário nacional de Portos, Mario Povia, fala sobre essa mudança no processo de desestatização e a revisão na poligonal do complexo santista ▶ **p4**



EDITORIAL

Mudanças na desestatização do Porto de Santos

O Ministério da Infraestrutura decidiu ampliar o prazo da futura concessão do Porto de Santos à iniciativa privada, dentro de seu processo de desestatização. Originalmente previsto para ser de 35 anos, agora o período será de 50 anos, revelou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério, Mario Povia, em entrevista exclusiva ao jornal BE News, publicada nesta edição. Segundo ele, a alteração foi um pedido do próprio ministro Marcelo Sampaio, após tratar da privatização com investidores espanhóis em recente roadshow.

Obviamente, com um período de concessão maior, o valor de mercado do Porto de Santos aumenta, mas o quanto ainda está sendo analisado pelo Governo.

E esta não deve ser a única alteração no processo de desestatização do complexo santista. Na última terça-feira, o Ministério apresentou uma proposta para alterar os limites da área do porto organizado - traçado conhecido como poligonal. E de imediato iniciou uma consulta pública com a sociedade para receber sugestões e avaliações sobre esta mudança, que reduzirá a área oficial do cais santista.

O projeto da pasta federal prevê sete mudanças na área da poligonal. A maioria delas é de correções pontuais, como a devolução de terrenos menores ou o avanço ou o recuo desses limites. Mas há uma alteração com impacto sensível - a retirada das ilhas Bagres e Canéu do poligonal. Se essa medida for aprovada, as áreas secas do porto organizado serão reduzidas drasticamente, afetando o valor de mercado do complexo marítimo.

Diante da modificação no prazo de concessão (o que valoriza a concessão) e da possível mudança na efetiva área do porto organizado de Santos (o que a desvalorizaria), o Ministério promete atualizar os números do processo de desestatização de forma célere, mantendo o compromisso assumido com o Tribunal de Contas da União de enviar os documentos do processo de privatização até o final deste mês.

De acordo com o Ministério, essas mudanças na poligonal e no prazo da concessão são essenciais para o sucesso da desestatização do Porto de Santos, eliminando riscos e, com o período de 50 anos, tornando o ativo mais atrativo ao mercado.

Que tais medidas sejam preparadas com cautela e precisão, os estudos da privatização, atualizados e seja dada continuidade ao processo de desestatização do Porto de Santos. Mas que a privatização não seja interrompida e, com os cuidados necessários, avance a fim de atender a demanda da economia nacional.

FOTO
Helder Lima/Prefeitura de Guarujá

NESTA EDIÇÃO



▲ **CAPA**
4 Governo amplia período de concessão do Porto de Santos para 50 anos

HUB
3 Porto de Santos bate recorde em julho com 14,5 milhões de toneladas

NACIONAL
3 "O Reino Unido enxerga o Brasil como um parceiro prioritário"

6 Hub do Brasil Export trará pauta ESG e mentoria em projetos de inovação

Exportação de milho tem alta de 85,7% no primeiro semestre

REGIÃO NORDESTE
7 Suape abre chamamento público para instalar planta de hidrogênio verde

PORTUGAL
8 Portugal e Espanha vão debater ligações ferroviárias

Organizações lançam apelo contra expansão aeroportuária em Lisboa

OPINIÃO
9 "Por lagoas e lembranças ao Sul", por Luiz Dias Guimarães

SOCIAL
10 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

**Santos 1**

O Porto de Santos (SP) movimentou 14,5 milhões de toneladas no mês passado, registrando o melhor resultado para julho na história do complexo marítimo. O total representou um aumento de 15,3% sobre o mesmo mês de 2021. No acumulado do ano, já são 95,5 milhões de toneladas, uma alta de 7,3%. Esses dados integram o balanço operacional da Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos) em julho e foram divulgados na manhã de ontem.

Santos 2

Segundo levantamento da SPA, esses crescimentos nas operações do Porto de Santos foram impulsionados principalmente pelas exportações. No acumulado do ano, elas somam 69,7 milhões de toneladas, 8,6% a mais. Os embarques de milho se destacaram. No mês, foram 2,3 milhões de toneladas (+104%), enquanto no ano, a soma foi de 4,1 milhões de toneladas (+132%). Já as importações atingiram a marca de 25,7 milhões de toneladas, uma expansão de 4%.

Santos 3

Em relação aos tipos de carga, a containerizada chegou a 440,7 mil TEU (unidade referente a um contêiner de 20 pés) no mês, sendo a segunda maior marca histórica e a maior para julho. O crescimento foi de 10,9%. Já no acumulado do ano, foram 2,8 milhões de TEU, 1,6% a mais. Os grãos sólidos chegaram a 49,4 milhões de toneladas, alta de 9,9% nesses sete primeiros meses de 2022. O destaque foi a soja em grãos, com um aumento de 51,2%. E os grãos líquidos registraram 11 milhões de toneladas no ano, 3,5% a mais.

Santos 4

Quanto ao valor, as cargas de exportação e importação somaram US\$ 100,796 milhões (R\$ 510,02 milhões). Com isso, a participação do Porto de Santos na balança comercial brasileira foi de 28,9%. Considerando as trocas comerciais internacionais realizadas pelo complexo, a China se sagrou como o principal parceiro comercial, respondendo por 31,3% das mercadorias enviadas ao estrangeiro ou vindas de outras nações.

“O Reino Unido enxerga o Brasil como um parceiro prioritário”

Cônsul-geral britânico em São Paulo, Jonathan Knott falou com exclusividade ao **BE News** sobre como a nação europeia pode cooperar com o Brasil

Divulgação/Consulado-Geral Britânico em São Paulo



Jonathan Knott vê o novo Marco Regulatório de Ferrovias do Brasil como uma das formas mais estratégicas para atrair investimentos internacionais

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O Brasil é um parceiro prioritário para o Reino Unido no fomento à infraestrutura. O governo britânico está aberto a contribuir tanto com sua expertise em regulação de negócios no setor quanto na viabilização de investimentos.

Em entrevista exclusiva ao jornal **BE News**, o comissário de Comércio da Sua Majestade Real para a América Latina e Caribe e cônsul-geral britânico em São Paulo, Jonathan Knott, falou sobre a intenção de cooperação do Reino Unido com o Brasil; avaliou o novo Marco Legal de Ferrovias e discorreu sobre como o governo britânico atua no setor de infraestrutura. Além disso, avalia que a desestatização do Porto de Santos (SP) contribuirá para o desenvolvimento econômico do País.

Na última quinta-feira, o cônsul britânico foi um dos palestrantes do fórum “Oportunidades no setor portuário e ferroviário”, promovido pelo escritório Kincaid Mendes Vianna Advogados, com o apoio do Reino Unido, na sede do Consulado-Geral Britânico, em São Paulo. Na ocasião, Knott discorreu sobre o panorama do setor portuário e ferroviário no

“
A EXPERIÊNCIA DO REINO UNIDO NOS SETORES FERROVIÁRIO E PORTUÁRIO É RECONHECIDA PELA CAPACIDADE EM ENTREGAR PROJETOS NO PRAZO E COM UM ALTO CUSTO-BENEFÍCIO. ISSO OCORRE GRAÇAS À VASTA EXPERIÊNCIA EM DESIGN E GESTÃO DE PROJETOS QUE UTILIZEM TECNOLOGIA DE PONTA”

JONATHAN KNOTT
cônsul-geral britânico em São Paulo

Brasil.

“O Reino Unido enxerga o Brasil como um parceiro prioritário e busca, por meio de diferentes iniciativas, promover boas práticas regulatórias para o setor de infraestrutura. A nossa atuação visa uma agenda de cooperação e liberalização de investimentos externos, estimulando o crescimento da economia brasileira”, afirmou Jonathan Knott.

O Reino Unido atua fortemente no setor de infraestrutura como um garantidor de crédito, colaborando na estruturação e aprovação de projetos, principalmente no setor

ferroviário. Uma chancela do Governo Britânico a um projeto de infraestrutura garante segurança jurídica a potenciais investidores privados. O elo entre as partes interessadas é feito através do United Kingdom Export Finance (UKEF).

“A experiência do Reino Unido nos setores ferroviário e portuário é reconhecida pela capacidade em entregar projetos no prazo e com um alto custo-benefício. Isso ocorre graças à vasta experiência em design e gestão de projetos que utilizem tecnologia de ponta”, salientou Knott. **Qual é a avaliação do Reino Unido sobre o novo Marco Regulatório de Ferrovias do Brasil, considerando a expertise do governo britânico em negócios no setor?**

O novo Marco Regulatório de Ferrovias definitivamente é uma das formas mais estratégicas para atrair investimentos internacionais, tanto de operadores quanto de empresas que gostariam de fazer negócios no Brasil. Além disso, as parcerias público-privadas (PPPs) realizadas nos setores aeroportuário, ferroviário e de saneamento básico têm mecanismos relevantes para a maior participação do setor privado, além de dinamizar os processos de modernização tecnológica.

Quais são os pontos fracos do Brasil que mitigam o acesso a projetos e

investimentos externos de infraestrutura?

Não diria pontos fracos porque um país com o vasto potencial em infraestrutura como o Brasil tem totais condições de avançar a passos largos nessa área. Diria, talvez, que ainda há alguns gargalos no setor, como no que diz respeito a planejamento estratégico e gestão de projetos de logística.

O governo brasileiro tem forte expectativa sobre a desestatização do Porto de Santos e pretende lançar o edital até dezembro. Trata-se de um modelo inédito de concessão da gestão pública do porto para o setor privado. Qual é a avaliação do Reino Unido sobre este processo?

Naturalmente, o Porto de Santos é um grande projeto de Infraestrutura, com metas bem ambiciosas. O edital, como todos sabem, prevê uma série de melhorias, tanto nos acessos terrestres quanto na capacidade de recebimento de navios maiores, entre outras várias benfeitorias. E, nesse caso, a criação das parcerias público-privadas surge, mais uma vez, como uma ferramenta muito positiva para a atração de investimentos e de projetos que visem respeito aos prazos e orçamentos e garantam excelência na prestação dos serviços, duas variantes que o Reino Unido é conhecido por dominar.

ENTREVISTA

MARIO POVIA

secretário de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura

Governo amplia período de concessão do Porto de Santos para 50 anos

EM ENTREVISTA EXCLUSIVA AO **BE NEWS**, SECRETÁRIO DE PORTOS CONFIRMOU A MUDANÇA DA DURAÇÃO DO CONTRATO, QUE ANTES ERA DE 35 ANOS



ESTAMOS CONVENCIDOS DE QUE IREMOS APARAR ARESTAS E QUE ADIANTARÁ O PROCESSO DE ANÁLISE DA DESESTATIZAÇÃO DE SANTOS. O FUNDAMENTAL AQUI É DAR TODA UMA TRANSPARÊNCIA PARA O PROCESSO”



Gabriel Imakawa

Mario Povia durante o Santos Export, realizado no início deste mês: segundo ele, o governo não quer dar margem a questionamentos do TCU sobre a desestatização

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Mário Povia, afirmou que o período de contrato de concessão do Porto de Santos será alterado de 35 para 50 anos. O motivo do aumento do prazo se deu por um pedido do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, após o titular da pasta receber feedbacks em roadshows na Europa.

“Essa foi uma demanda do próprio ministro após ele participar de alguns roadshows. Particularmente o de Madri (Espanha), onde foi constatado que o setor, ao analisar uma concessão, não olha o período de prorrogação, mas sim do contrato. Então o ministro entendeu que seria mais atrativo dar todo o esforço de

concessão com um prazo ampliado”, disse.

Em entrevista exclusiva ao **BE News**, Mario Povia afirmou ainda que não há definição de quanto essa alteração altera no valuation (valor de mercado de um empreendimento, a soma do valor presente com sua capacidade financeira) do edital. Também explicou que ainda não está definido se o período de concessão irá prever mais cinco anos de prorrogação do contrato.

Além disso, o secretário de Portos falou sobre a revisão da poligonal do Porto de Santos (veja mais detalhes no quadro) e da expectativa de encaminhamento de decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a desestatização do Porto de São Sebastião (SP) e Itajaí (SC). Confira.

Por que o Minfra e o BNDES decidiram propor essa revisão da área do Porto Organizado de Santos?

Temos uma agenda muito apertada dentro dessa deses-

tatização dos portos. Estamos aguardando manifestação do TCU sobre os portos de São Sebastião e Itajaí. Temos ainda a pendência do Porto de Santos que é o mais complicado e desafiador. A nossa janela temporal está curta, dado que há uma ideia de se fazer o leilão ainda este ano. Diante deste contexto estamos fazendo uma espécie de due diligence para que o processo de Santos chegue no estado da arte. Ou seja, que não haja questionamentos sobre tudo que permeia o processo. Dentro desse contexto, percebemos que havia algumas pendências no tribunal e na secretaria administrativa por conta da última alteração que havia na poligonal e que não tinha passado por audiência pública. Então, achamos por bem incluir nessa consulta alguns pontos de atenção e divergências dentro dessa poligonal. Entre eles, esses pontos que poderiam suscitar, de alguma forma, uma representação na corte de contas.

Mas essas sete alterações adviriam somente de correções?

A maioria sim. Outros pela própria interferência de alguns projetos existentes, como o píer da VLI, que impediria expansões no porto. Mas a ideia aqui é sempre acelerar o processo de desestatização do porto resolvendo todas as questões.

E o que esperar dessa audiência para tratar dessa revisão da poligonal de Santos?

Uma audiência pública se presta exatamente para sabermos se estamos caminhando de maneira correta. Teremos contribuições que demonstrarão isso. Estamos convencidos de que iremos aparar arestas e que adiantará o processo de análise da desestatização de Santos. O fundamental aqui é dar toda uma transparência para o processo, para que, quando o analista pegar o processo, entenda qual é o racional. Muito do modelo ►

ENTREVISTA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

já foi visto na privatização da Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo, em março deste ano). Aquilo que for particularidade de Santos, nós queremos detalhar para não deixar dúvidas. É, por exemplo, o caso da participação societária que temos que deixar muito bem alinhada.

Houve exclusões importantes, como as retiradas da Ilha de Bagres e do Largo do Caneu. Essas mudanças podem impactar no valuation do leilão de Santos?

Haverá impactos, entre eles o próprio cronograma. Tanto que o BNDES marcou uma audiência para fazer esses ajustes no fluxo de caixa. Mas esse aumento é de uma semana a dez dias. No modelo econômico esses ajustes serão marginais. Como são áreas greenfield, o impacto não é tanto. Estamos mudando realmente o período do contrato de concessão. Estava previsto para 35 mais cinco anos e agora será de 50 anos. Isso provoca uma mudança do valuation, porém no sentido inverso em termos de retorno. Em termos de atratividade eu acredito que não. A lógica é que estamos colocando um gestor do porto que irá atuar como uma autoridade



Helder Lima/Prefeitura de Guarujá

De acordo com o secretário, o contrato de concessão do Porto de Santos previsto inicialmente era de 35 anos mais cinco e agora será de 50

portuária. Ou seja, irá usar as nossas ferramentas de planejamento, o nosso PDZ, o regulamento de exploração do porto acordado conosco etc.. Então, ele irá trabalhar de acordo com as mesmas regras em termos de modelo regulatório, de um porto que não está concedido. Não teremos dificuldade alguma em conceder novas áreas para além do que está previsto em Bagres ou Caneu. Essas áreas estarão disponíveis para o que for necessário para expansão.

Por que teremos essa revisão do período de concessão?

Essa foi uma demanda do próprio ministro após ele participar de alguns roadshows. Particularmente o de Madri, onde foi constatado que o setor, ao analisar uma concessão, não olha o período de prorrogação, mas sim do contrato. Então o ministro entendeu que seria mais atrativo dar todo o esforço de concessão com um prazo ampliado. Colocando essa mudan-

ça dentro de um fluxo de caixa, descontando uma taxa de retorno, podemos esperar algumas mudanças. Tudo dependerá do modelo econômico. Mas não posso afirmar se será algo relevante. Lembrando que essa alteração não será tão grande, uma vez que a previsão era de concessão por 35 anos com mais cinco de prorrogação.

Também no final do mês acontecerá a assinatura da venda da Codesa?

Sim. Estamos trabalhando com a data do dia 31 para assinatura do contrato. Isso também será um grande marco para o setor. Cerca de três semanas depois, devemos assinar o contrato de concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho.

E o novo modelo seguirá 50 anos mais cinco?

Não sabemos ainda. Esse prazo de cinco anos geralmente é utilizado para dar início aos estudos para uma possível renovação. Mas ele é totalmente discricionário.

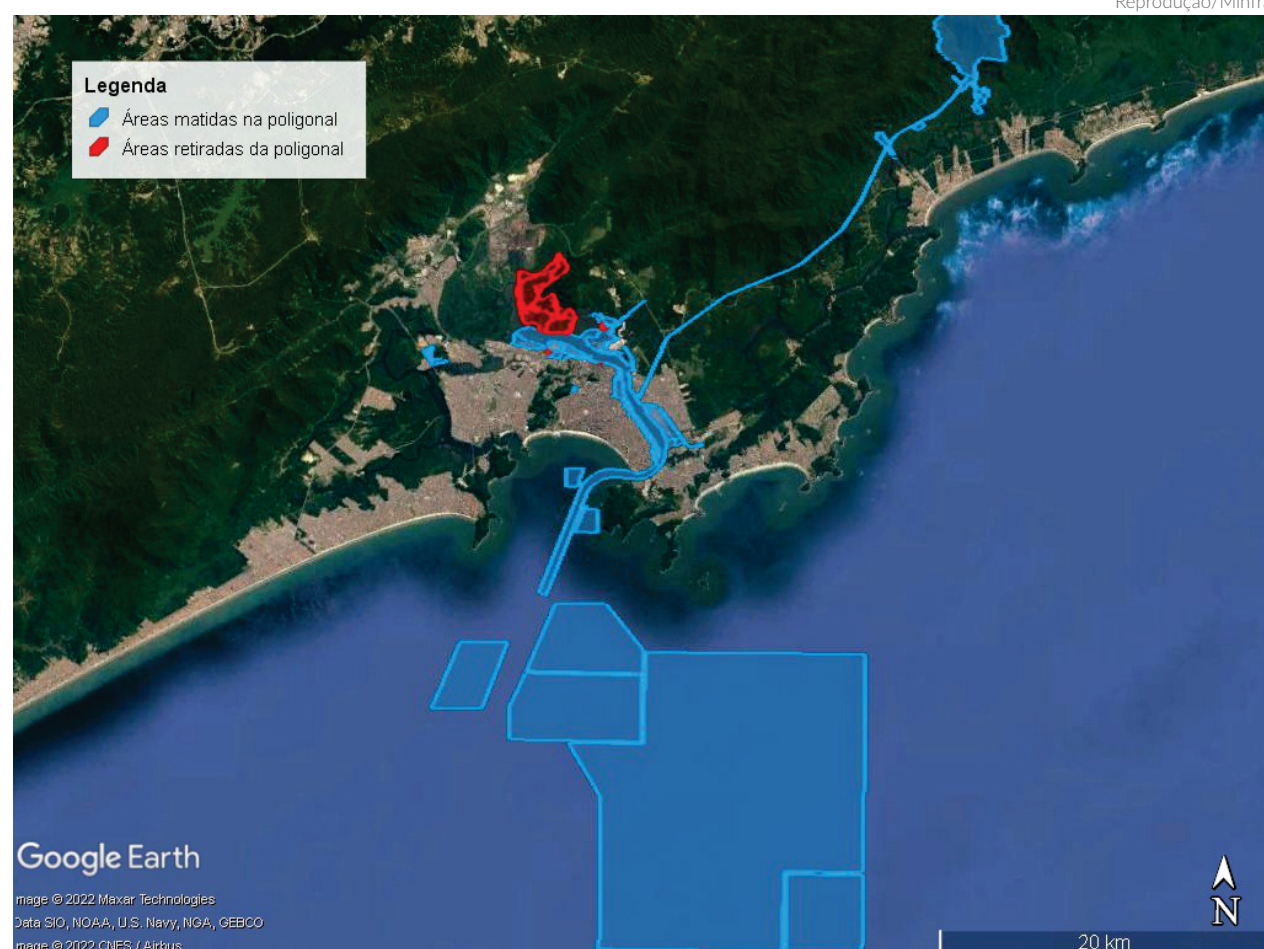
E quando esse processo será enviado ao TCU?

No final deste mês já deve vir o relatório definitivo do BNDES dando um overview de todo o processo de desestatização. Com base nesse modelo sacramento e desenvolvido, que deve estar pronto até a segunda quinzena do mês de setembro, devemos encaminhar o processo ao tribunal. Mas já temos modelos parciais que estão de posse do TCU e que envolvem uma modelagem consolidada. Portanto, as análises também já estão acontecendo dentro da própria corte de contas.

Ainda sobre o TCU, como estão as questões do Porto de São Sebastião? Qual a expectativa?

A área técnica do TCU já se manifestou no sentido de não necessitar de análise para o porto paulista. O relator fez diligências à área técnica no sentido de alterar dois ou três pontos. Já estamos em contato com o gabinete do ministro para esclarecer essas dúvidas que são bem pontuais. Estamos tranquilos e acreditamos que não teremos surpresas. Vindo o parecer favorável do TCU, já colocaremos o edital na rua. É um processo relativamente rápido. Mas já acionamos a Antaq para cuidar dos preparativos para o leilão. A data específica dependerá de quando o acórdão irá sair do tribunal. Mas acredito que em novembro teremos esse leilão.

Reprodução/Minfra



Na revisão da poligonal de Santos proposta pelo governo, as áreas em vermelho serão retiradas

MUDANÇAS

Confira as sete revisões propostas pelo governo na poligonal de Santos que deverão ser tratadas na consulta pública.

- 1] Ajuste no traçado da linha férrea e na área imediatamente atrás dos berços do Terminal de Uso Privado (TUP), de titularidade da Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais LTDA - Santorini
- 2] Ajuste da área do Terminal de Uso Privado (TUP), objeto do Contrato de titularidade da empresa Suco cítrico Cutrale LTDA, visando possibilitar a ampliação de suas instalações de acostagem
- 3] Ajuste da área aquática do Terminal de Uso Privado - TUP

Tiplam, visando possibilitar a ampliação de suas instalações de acostagem

- 4] Ajuste em área que pertence a instalações privadas na região da Alemoa em razão de registro equivocado da Secretaria de Patrimônio da União (SPU)
- 5] Exclusão da área destinada à Justiça Federal pela SPU, nos termos do acordo de cooperação assinado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Santos Port Authority (SPA), SPU e Justiça Federal
- 6] Exclusão da área seca pertencente à Capitania dos Portos
- 7] Exclusão da Ilha de Bagres e do Largo do Caneu

NACIONAL



Hub do Brasil Export trará pauta ESG e mentoria em projetos de inovação

Tendência é que o Green Infra Hub seja lançado em novembro, durante o Portugal Export

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O hub do Brasil Export terá como principal preocupação a busca pela cultura ESG. É o que afirmou Eduardo Bittencourt, diretor-executivo do Hub de Inovação do Brasil Export. Essa preocupação já pode ser vista no próprio nome desse espaço de conexão a favor da inovação: Green Infra Hub.

“Já definimos o nome e estamos com estratégias encaminhadas para que o Green Infra Hub atinja toda a parte de infraestrutura portuária, sempre com um viés ESG que é uma das grandes preocupações desse hub”, disse Bittencourt. ESG é uma sigla em inglês para se referir a boas práticas nas áreas ambiental, social e de governança.

Conforme o diretor-executivo explicou, a ideia é que o espaço seja lançado no próximo Portugal Export, que acontecerá em novembro deste ano.

Ainda de acordo com Bittencourt, o hub busca trazer conexões e conhecimento sobre cultura de inovação e como aplicá-la na prática, tanto de forma física quanto digital. A expectativa é que o hub realize eventos que possam integrar todos esses agentes na busca



Gabriel Imakawa

Segundo Eduardo Bittencourt, o Green Infra Hub busca trazer conexões e conhecimento sobre cultura de inovação e como aplicá-la na prática

Agenda compartilhada

A fala de Eduardo Bittencourt vai ao encontro do posicionamento do próprio CEO do Brasil Export, Fabrício Julião. O executivo acredita que o Green Infra Hub buscará uma integração entre todos os possíveis entes públicos e privados que atuam no setor.

“Queremos reunir startups, companhias portuárias, stakeholders e agentes transformadores de inovação e tecnologia. Também trazer o governo e os órgãos setoriais como Sebrae e Apex dentro de uma plataforma. Esse é o nosso principal objetivo. Queremos uma agenda compartilhada para discutir inovação de ponta a ponta”, disse.

Ainda segundo Julião, as mentorias serão um diferencial do hub uma vez que servirão de inspiração para startups em todo o Brasil.

“Teremos alguns diferenciais que serão as mentorias. Queremos inspirar os novos empresários e também trazer para eles um hub específico para o setor de infraestrutura. Sempre lembrando da questão ambiental. Será uma comunidade Brasil, não se limitando a regiões específicas”, comentou.

inovações para o setor logístico nacional.

“O hub atuará dentro de uma estrutura física, para que haja conexão entre empresas portuárias e startups que tem essa vertical de inovação. Também teremos eventos direcionados a tecnologias aplicadas ao mercado logístico e de infraestrutura portuária no sentido de buscar essas ligações”, falou.

Inovação

Outro destaque importante do Green Infra Hub será a possibilidade de os conselheiros do Brasil Export se tornarem mentores dos projetos de inovação. Isso possibilitará uma integra-

ção entre as necessidades do mercado e possíveis soluções a partir de startups que tenham interesse em atuar no setor.

“Também agregaremos a parte de mentores que será um grande diferencial. Os conselheiros do Brasil Export poderão realizar esse trabalho de mentoria das startups. Assim poderemos trazer as dores do mercado e acesso a capital para que essas empresas emergentes possam fornecer soluções para setor”, afirmou Bittencourt.

O Green Infra Hub chega justamente num momento em que o tema inovação vem sendo amplamente discutido.

Inclusive foi tema central de um fórum realizado em Santos (SP) nas últimas segunda e terça-feiras (dias 22 e 23), o Inova Portos – Um futuro inteligente para o setor portuário.

O objetivo dessa segunda edição do evento (o primeiro foi realizado em abril, no Porto de Itaqui, no Maranhão) é, principalmente, debater formas de se buscar soluções tecnológicas para reduzir os custos das operações portuárias e, claro, torná-las mais eficientes. Em um dos painéis, por exemplo, o presidente da Santos Port Authority, Fernando Biral, defendeu a instalação de um hub de inovação na cidade.

Exportação de milho tem alta de 85,7% no primeiro semestre

Fatores relacionados à China e à produção do grão na Europa contribuíram para o bom resultado

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Entre janeiro e julho de 2022 foi observado um crescimento de 85,7% no volume exportado de milho do Brasil comparado ao mesmo período do ano anterior. A informação foi divulgada na edição de agosto do Boletim Logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), na última sexta-feira.

O movimento está relacionado à dificuldade da China em internalizar as cerca de 10 milhões de toneladas do grão que normalmente eram trazidas da Ucrânia, e a incidência de pragas nas lavouras que o país asiático tem enfrentado. Além

disso, em razão de intempéries climáticas, as estimativas de produção de milho na Europa foram reduzidas em quase 5 milhões de toneladas, indicando que a demanda pelo produto do Brasil deverá aumentar. Desta forma, estima-se que os preços do milho deverão subir tanto no mercado doméstico quanto no internacional.

No caso da soja, as exportações brasileiras atingiram 60,54 milhões de toneladas, uma queda de 8,5% em comparação aos 66,20 milhões de toneladas exportadas no mesmo período de 2021. A redução justifica-se pela própria redução da safra, aliada à conjuntura internacional.

Quanto aos fertilizantes

importados pelo Brasil em julho, o volume superou o do mês anterior, estabelecendo mais um recorde para a internalização mensal. O acumulado do primeiro semestre registra aumento de 15,45%, em relação ao mesmo período do ano passado.

Novo dado

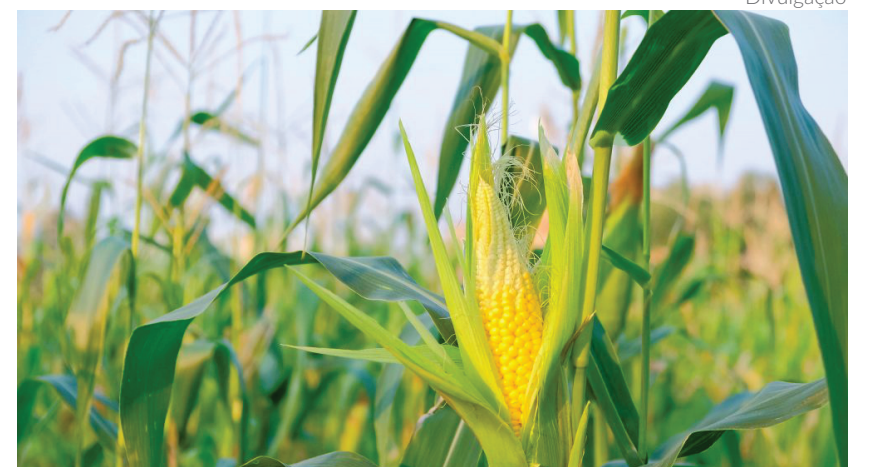
As rotas do mercado de fretes de grãos no Piauí passam a ser analisadas pela Conab. A avaliação faz parte das ações de aprimoramento das informações do setor levantadas pela estatal e passam a integrar o

boletim logístico elaborado pela companhia. No Piauí, a principal rota de escoamento de grãos é aquela que une a região dos cerrados até o Porto de Itaqui, no Maranhão. A concentração das empresas de fretes no Estado se dá nas cidades de Bom Jesus e Uruçuí. Quanto aos preços do frete, a

variação ocorre principalmente em razão da distância entre as fazendas e as cidades de origem dos fretes.

O boletim logístico também traz informações sobre o mercado de fretes nos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná, Bahia e também no Distrito Federal.

Divulgação



▶ A revisão para baixo das estimativas de produção de milho na Europa indica que a demanda pelo produto brasileiro deverá aumentar

REGIÃO NORDESTE

Suape abre chamamento público para instalar planta de hidrogênio verde

Edital está disponível no site da estatal pernambucana e será publicado nos próximos dias no Diário Oficial do Estado

Divulgação/Porto de Suape



A área onde será construída a planta fica fora da poligonal do porto organizado, sendo administrada diretamente pela estatal portuária

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Empresas interessadas no arrendamento de área no Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) destinada à instalação de uma planta industrial produtora de hidrogênio verde (H2V) têm até o dia 27 de setembro para encaminhar suas propostas. O investimento total estimado é de aproximadamente US\$ 3,5 bilhões, com 1 GW (gigawatt) de capacidade de eletrólise e área de 72,5963 hectares. O arrendamento será por 25 anos, podendo ser prorrogado por igual período. O chamamento será publicado no Diário Oficial do Estado nos próximos dias. A área situa-se fora da poligonal do Porto Organizado, sendo administrada diretamente pela estatal portuária.

Na futura fábrica, o H2V, o combustível do futuro, será produzido a partir da dessalinização da água do mar. O chamamento público também contempla duas unidades industriais produtoras de hidrogênio azul a partir da reforma de vapor metano como insumo para posterior produção de

amônia em outras duas unidades a serem implantadas também em Suape.

“O hidrogênio verde é uma tendência mundial, com enorme potencial de investimentos para o país. Trazer para Suape esse tipo de empreendimento significa abrir um leque repleto de oportunidades para fomentar a cadeia produtiva, novos empregos e garantir a sustentabilidade do meio ambiente”, afirma o secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco, Geraldo Julio.

Com alto potencial para geração de energia sem emissão de gás carbônico, o hidrogênio verde é obtido a partir da usina de eletrólise, que separa o oxigênio e o hidrogênio da água. É chamado de verde porque a unidade que o produz funciona a partir de fontes de energia 100% renováveis.

Memorandos

Grandes empreendimentos já demonstraram interesse na área e alguns Memorandos de Entendimento foram assinados com a estatal. “Suape é um grande condomínio que agrega diversas oportunidades de negócios promissores. Atualmente, são 224 empresas embarcadas na zona industrial,

O INVESTIMENTO ESTIMADO É DE APROXIMADAMENTE US\$ 3,5 BILHÕES, COM 1 GW DE CAPACIDADE DE ELETRÓLISE E ÁREA DE 72,5963 HECTARES

gerando mais de 40 mil empregos e renda para a população. A chegada de uma planta desse porte, além reforçar nosso compromisso com a sustentabilidade, mostra que o porto tem muito potencial para se tornar um dos mais importantes atracadouros do continente e do mundo”, afirma o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão.

TechHub

Recentemente, o Complexo Industrial Portuário de Suape lançou o TechHub para produção, transporte, armazenamento e gestão de hidrogênio verde (H2V) na zona industrial portuária. A iniciativa, em parceria com a CTG Brasil, Departamento Nacional do Senai, Senai Pernambuco e o Governo do Estado, tem o objetivo de tornar Suape um espaço de pesquisa, desenvolvimento e inovação com foco no combustível do futuro. Já há uma área destinada para implantação do empreendimento de pesquisas na área portuária. Os investimentos previstos são da ordem de R\$ 45 milhões.

“Com o lançamento do TechHub, demos um passo importantíssimo para transformar o complexo em um laboratório vivo de pesquisa, desenvol-

vimento e inovação com foco no combustível sustentável. E, agora, com esse chamamento público, o complexo estará na vanguarda da produção de energia limpa, atraindo players de peso nos cenários nacional e internacional”, pontua o diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade da estatal portuária, Carlos Cavalcanti.

Esse empreendimento faz parte de um pacote de projetos lançados pela estatal portuária desde o ano passado visando o crescimento sustentável do complexo, a exemplo de um terminal de GLP (gás de cozinha), de um terminal de regaseificação (Regás), hub de veículos, instalação de um terminal de minério de ferro através da viabilização da Ferrovia do Sertão (que ligará Suape a Curral Novo, no Piauí), implantação de uma nova unidade da Blau Farmacêutica, entre outros empreendimentos que vão garantir o crescimento sustentável e a geração de milhares de empregos.

“Tudo isso faz parte de um novo momento em que o porto está vivendo e, em breve, vamos celebrar a retomada da autonomia, que deverá acontecer até o final do ano” finaliza o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão.

PORTUGAL

Portugal e Espanha vão debater ligações ferroviárias

Serão discutidos a retomada da circulação do comboio noturno Lisboa-Madri e o cenário ferroviário para a próxima década

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Os titulares das pastas dos transportes dos governos de Portugal e Espanha irão se reunir em setembro para negociar ligações ferroviárias entre os dois países. O encontro juntará Pedro Nuno Santos, ministro lusitano, e Raquel Sánchez, que está à frente da pasta no país vizinho para discutir a retomada da circulação do comboio noturno Lusitânia (Lisboa-Madri), que foi interrompida em 2020 por força da pandemia e segue paralisada, além de debater ligações de alta velocidade entre os dois países para a próxima década.

A pasta que gere a infraestrutura portuguesa garante que já estão em andamento estudos com vários modelos de negócio para encontrar soluções que apresentem boas condições de sustentabilidade para a retomada dos serviços entre Lisboa e Madri, mas não adiantou prazos.

Atualmente, Portugal e Espanha são os únicos países vizinhos da União Europeia



Hoje, ir de trem de Lisboa para Madri implica, em pelo menos, três transbordos e nove horas de viagem

sem ligação ferroviária entre as suas capitais, apesar do elevado fluxo de transporte de passageiros e mercadorias. Hoje, ir de trem de Lisboa para Madri implica em pelo menos três transbordos e nove horas de viagem.

Porém, os dois países precisarão encontrar um consenso porque a Espanha quer manter a prioridade a uma linha de alta velocidade entre Madri e Lisboa, enquanto Portugal quer

reforçar uma conexão entre Porto e a cidade espanhola de Vigo.

Nuno defende trens de alta velocidade ligando Lisboa, Porto e Vigo. Aliás, esta é a proposta do ministro para o Plano Nacional de Investimentos 2030, obra orçada em 5,4 bilhões de euros (R\$ 27,2 bilhões). Para a Espanha, uma ligação de alta velocidade a partir de Vigo não seria uma prioridade, mesmo que o ór-

gão Administrador de Infraestruturas Ferroviárias (Adif) lusitano já tenha previsto 35 milhões de euros (R\$ 176,6 milhões) para a ligação à rede portuguesa a partir dessa região.

Portugal e Espanha também divergem em relação a uma possível conexão principal entre Lisboa e Madri feita por Badajoz. A previsão é que do lado espanhol exista, no futuro, uma ligação de alta velocidade de Madri à região da Estre-

ATUALMENTE, PORTUGAL E ESPANHA SÃO OS ÚNICOS PAÍSES VIZINHOS DA UNIÃO EUROPEIA SEM LIGAÇÃO FERROVIÁRIA ENTRE AS SUAS CAPITAIS

madura (Espanha), num investimento de 1,2 bilhão de euros (R\$ 6 bilhões), que está sendo feita por fases. A primeira etapa, que incluiu 150 quilômetros entre Plasencia e Badajoz, já foi inaugurada.

No entanto, do lado português, apenas está prevista uma linha de alta velocidade entre Évora e Caia, sendo que essa ligação foi pensada para o transporte de mercadorias do Porto de Sines. Talvez essa ferrovia possa realizar também o tráfego de passageiros no final de 2023, o que possibilitaria uma ligação mais rápida entre Lisboa e Madri.

Conexões ferroviárias entre os dois países por Salamanca, bem como as linhas entre Aveiro e Mangualde ou a ligação Faro-Huelva também deverão ser analisadas na reunião.

Organizações lançam apelo contra expansão aeroportuária em Lisboa

Abaixo-assinado "Lisboa com os pés na terra" é a favor da ampliação das ferrovias

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Oito organizações da sociedade civil lançaram na última segunda-feira o apelo "Lisboa com os pés na terra", contra a expansão da capacidade aeroportuária na capital, e a favor da ampliação do setor ferroviário. Assinaram o abaixo-assinado as organizações Aterra, Campo Aberto, Climáximo, Gaia, Left Hand Rotation, Morar em Lisboa, Rede para o Decrescimento e Stop Despejos.

"Quer a poluição sonora e atmosférica, quer o turismo massificado e a crise de habitação que este provoca, quer a emissão de gases com efeito

O DOCUMENTO ACRESCENTA QUE O AVIÃO É UM MEIO DE TRANSPORTE DE UMA MINORIA, JÁ QUE MAIS DE 80% DA POPULAÇÃO NUNCA ANDOU DE AVIÃO

estufa da aviação, passam por uma mesma solução. Ela é simples e suave. Está à frente dos nossos olhos e ouvidos: É preciso reduzir o tráfego aéreo", afirmam as organizações, que lançam o apelo perante "a intenção das elites políticas e económicas de aumentar a capacidade aeroportuária da capital".

No documento, as organizações consideram que a aviação traz riscos à saúde da população e do planeta, e



As organizações salientam que o aeroporto é a maior fonte de poluição de Lisboa e uma ameaça à saúde e bem-estar da população

pedem solidariedade para os que sofrem com os impactos do tráfego aéreo e da ampliação de aeroportos, em Portugal e no resto do mundo.

"A crise ecológica é uma oportunidade para mudarmos radicalmente para melhor", dizem as organizações, considerando que este é o melhor momento para "reduzir a capa-

cidade total instalada nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Beja", e promover as ferrovias.

No documento as organizações salientam que o aeroporto é a maior fonte de poluição de Lisboa e uma ameaça à saúde e bem-estar da população, e destacam que Lisboa e Loures são sobrevoadas por um avião a cada dois minutos e meio.

A aviação, dizem também, é responsável por cerca de 2% das emissões globais de carbono e representou, em 2019, 6% do efeito global sobre o aquecimento da Terra, e é a fonte de gases de efeito estufa que mais cresce atualmente. Na União Europeia aumentou 146% nos últimos 30 anos, asseguram.

Além disso, o documento acrescenta que o avião é um meio de transporte de uma minoria, já que mais de 80% da população nunca andou de avião.

Além de reduzir os aviões, as organizações defendem o desenvolvimento das ferrovias como meio de transporte para viagens de média e longa distância, fazendo a ligação de Portugal, de dia e de noite, com a Espanha e com o resto da Europa, e fazendo também a ligação de todo o país.



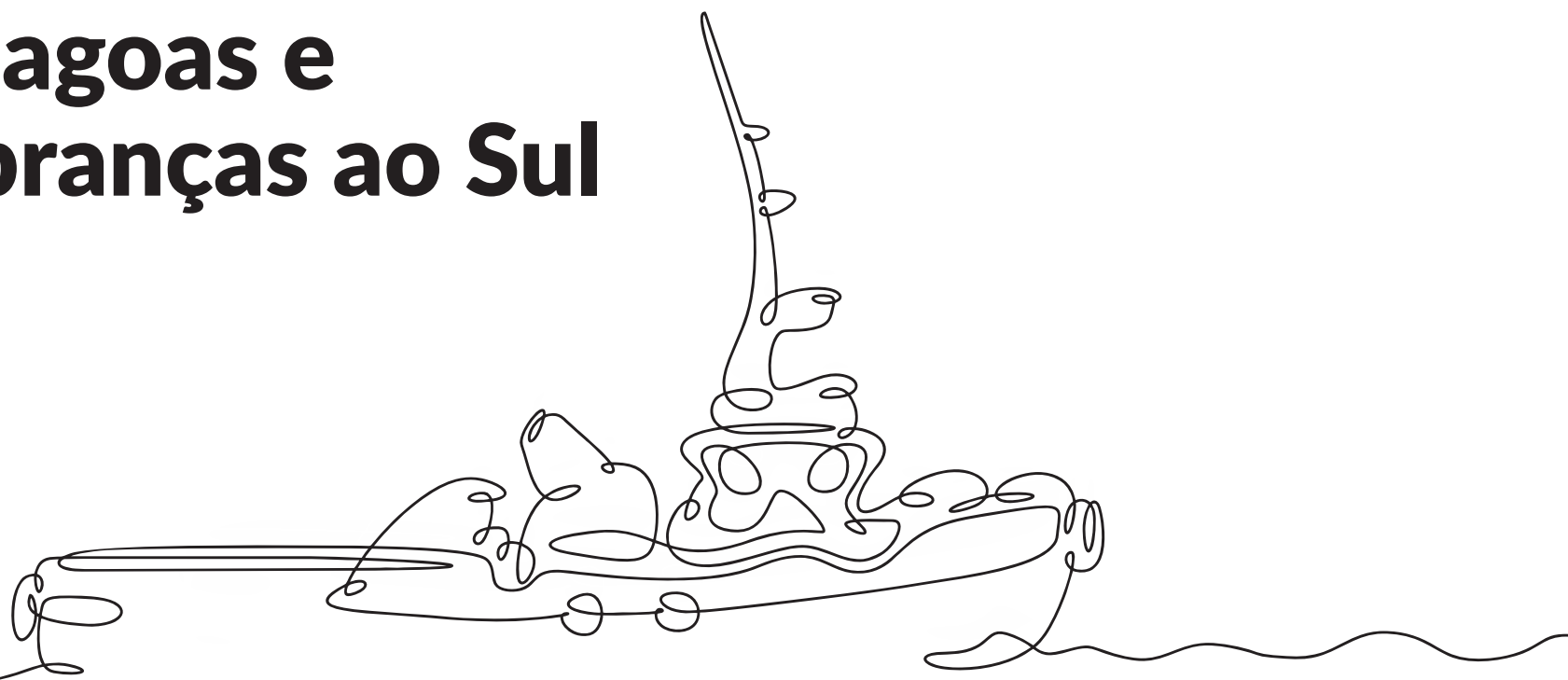
LUIZ GUIMARÃES

jornalista

opinio@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Por lagoas e lembranças ao Sul



Buquebus descarta se instalar no Dique Mauá. A notícia de El País bastou para um turbilhão de lembranças. E daí? Daí que se tratam dos 'hermanos' do Uruguai e por pouco não somos um único país e um povo só.

E daí que desde o ministro Tarcísio de Freitas, e agora o Marcelo Sampaio, com o apoio entusiasmado do embaixador Guillermo Valles, trabalhamos para recompor pontes e acessos, e implantar finalmente a hidrovía na Lagoa Mirim. Que interessa para a produção uruguaia e muito também para o Porto do Rio Grande (RS). Entre as obras, está a ponte histórica Barão de Mauá. Outra vez Mauá? Dique, ponte...sim, e banco também, pois foi nosso barão que fundou o Banco do Uruguai depois do Banco do Brasil.

Brasil e o Uruguai compartilham mais de mil quilômetros de fronteira e mantêm comércio bilateral de US\$ 3 bilhões por ano. Somos unidos por laços históricos, econômicos e culturais. "O que queremos é ver essa hidrovía operando e a região fronteira, sobretudo no sudeste gaúcho e no nordeste do Uruguai, prosperando", disse o ministro Marcelo Sampaio.

E o que eu e o buquebus temos a ver com isso? O buquebus nada a ver comigo. Seu criador, o argentino naturalizado uruguaio López Mena, que criou o buquebus em 82, precisa expandir o terminal, mas rejeita instalar um novo no Dique Mauá porque os vizinhos não o querem lá. López Mena propôs que a Prefeitura de Montevideu escolha, entre muitos projetos, um novo local que ele se compromete a construir custe quanto custar. De preferência, é claro, no porto.

Tenho laços históricos com o Uruguai, daí o turbilhão de lembranças. Em 75, a juventude e pouco dinheiro enfiaram-me em um ônibus de São Paulo, sul abaixo, até chegar a Punta Del Este e ser confundido no cassino com um tupamaro, guerrilheiro uruguaio, graças à minha imponente barba. Mas confesso, foi uma das melhores viagens da minha vida, olhando pela janela a Lagoa dos Patos. Quis um dia viver naquela choupana, da qual não desgrudava os olhos, perdida entre as ondas do mar e o gado que pastava calmamente.

Depois de ter me explicado em Punta, embarquei em Colônia para Buenos Aires. Seria a primeira visita das dezesseis que fiz à capital argentina, inebriado pelos acordes chorosos do

bandoneon. Digo carinhosamente que o tango nasceu em Montevideu, por obra do francês Carlos Gardel e o santista Alfredo Lepera. Até se tornar patrimônio nacional portenho. Minha admiração é tal que troquei a valsa pelo tango na festa de meu casamento.

Foi em um 'buque' que atravessei, madrugada adentro, a Baía do Prata. Não era ainda um 'bus', mas um pequeno navio com direito a tosco camarote.

O buquebus veio sete anos depois, e agora, atraque onde atracar, que leve muitas lembranças afetivas de três povos irmãos. Torço para que os esforços do Tarcísio, do Marcelo e do Guillermo virem realidade. Pois os novos caminhos não estarão levando apenas jovens com cara de tupamaros a terras internacionais, mas trazendo o que aquela gente produz.

O projeto vai viabilizar o acesso de embarcações uruguaias ao porto gaúcho por meio da conexão hidroviária entre a Lagoa Mirim e a Lagoa dos Patos. A dragagem e sinalização serão pelo canal de São Gonçalo, que conecta ambas as lagoas, no trecho entre o Canal do Sangradouro (Extremo Norte) e o Canal de Acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar (Extremo Sul).

O ministro Marcelo Sampaio tem pressa e quer finalizar o processo até o final do ano. Os estudos estão sendo revisados para apresentação ao Tribunal de Contas, publicação do edital pela Antaq e agendamento do leilão. A expectativa é que Argentina e Paraguai se associem num segundo momento a essa rota de integração de produtos, irmãos e histórias. Esse será o destaque do Mercosul Export, edição pioneira que abrirá em Montevideu a temporada de fóruns regionais do Brasil Export em 2023. O presidente do Conselho Sul Export, Jesualdo Silva, está pessoalmente empenhado no tema, tal sua importância para sua região.

Quando isso tudo acontecer, o arroz do norte uruguaio poderá chegar ao Porto do Rio Grande, para lucro de ambos 'hermanos'. E quem sabe eu possa voltar a percorrer aquelas paragens que um dia me fizeram sonhar em lá viver. Que seja ao som de violinos e bandoneons, provocando as mais latinas emoções como senti num tempo perdido pelas lagoas e o Prata sem buquebus.

BRASIL E O URUGUAI COMPARTILHAM MAIS DE MIL QUILOMETROS DE FRONTEIRA E MANTÊM COMÉRCIO BILATERAL DE US\$ 3 BILHÕES POR ANO. SOMOS UNIDOS POR LAÇOS HISTÓRICOS, ECONÔMICOS E CULTURAIS. "O QUE QUEREMOS É VER ESSA HIDROVIA OPERANDO E A REGIÃO FRONTEIRIÇA, SOBRETUDO NO SUDESTE GAÚCHO E NO NORDESTE DO URUGUAI, PROSPERANDO", DISSE O MINISTRO MARCELO SAMPAIO.



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



*Devia era, logo de manhã, passar um sonho pelo rosto.
É isso que impede o tempo e atrasa a ruga”*

MIA COUTO

A RECEITA DO ESCRITOR MOÇAMBICANO É UMA LIÇÃO DE VIDA. DUAS FRASES PARA NOS FAZER PENSAR SOBRE O QUE ESTAMOS DEIXANDO PARA TRÁS NO MEIO DE UM COTIDIANO CORRIDO, VOLTADO MAIS PARA O TRABALHO E O PODER. E CADÊ O ESPAÇO PARA O SONHO? O QUE AINDA PODE SER RESGATADO E QUE PODE FAZER SENTIDO? O TEMPO E SVAI NOSSOS DESEJOS E VAMOS NOS HABITUANDO COM UM PRESENTE MORNADO, GUIADO PELA PREGUIÇA DE MUDAR O RUMO DA HISTÓRIA. UM BOM EXERCÍCIO É GARANTIR UM PROPÓSITO PARA TODAS AS MANHÃS, SAIR DO AUTOMÁTICO E VIRAR O LEME PARA OUTRAS PAISAGENS. MAIS DO QUE A RUGA, INCOMODA MESMO É ENVELHECER A ALMA.

CINEMA

Uma dupla sensacional

Divulgação

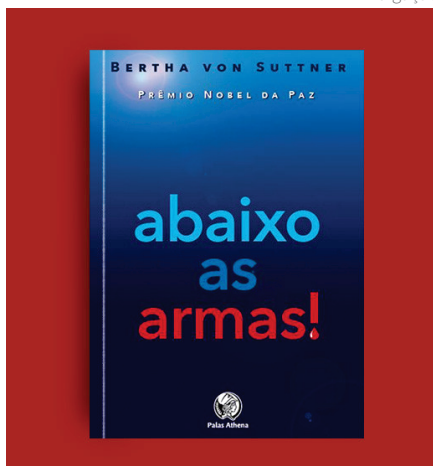


Emma Thompson está o máximo, mas Daryl McCormack não fica atrás. E o resultado é um filme sensível e inteligente que toca com gentileza num tema bem complicado: a sexualidade insatisfatória de uma vida. A direção de Sophie Hyde é impecável e Katy Brand acertou o tom para **“Boa Sorte, Leo Grande”**, em cartaz nos cinemas. A história poderia ser tosca e banal, mas não é mesmo. A professora aposentada, viúva e melancólica Nancy resolve se dar prazer e chama um garoto de programa. No quarto, conversas e cenas que fazem você se envolver e torcer pelos dois, juntos e separados. E Emma merece muitos aplausos pela interpretação e pela coragem. Assistam!

LITERATURA

Romance pela paz

Divulgação



Em tempos de guerra, precisamos falar sobre a paz. A Editora Palas Athena acaba de lançar nova versão da obra **“Abaixo as armas!”**, da escritora Bertha von Suttner, Prêmio Nobel da Paz e primeira mulher a recebê-lo. Com tradução de Sibebe Paulino e colaboração de Ângelo Balbinotti, o romance de 1889 continua muito atual e tem um herói pacifista como personagem principal. A autora traz reflexões sobre as causas e condições que desencadeiam violências e a necessidade de tornar as guerras obsoletas. Preço: R\$ 59,00 <https://loja.palasathena.org.br/>

FOCO

A carioca que conquistou a Bahia

Quando **Ana Paula Leal Aguiar Calhau** chegou a Salvador para assumir a Gerência Jurídica da Companhia Docas do Estado da Bahia, em 2019, bem que se sentiu meio forasteira, mas o jogo de cintura carioca foi abrindo caminhos e os bons relacionamentos de trabalhos anteriores na área portuária facilitaram o lado profissional. Hoje ela está à frente da Diretoria Empresarial e de Relação com o Mercado da Codeba e até provoca os baianos: “Eles dizem que estream, eu digo que nós cariocas já nascemos sambando, e na pontinha do pé, importante mesmo é a empatia que existe”.

Advogada formada pela Universidade Santa Úrsula - Rio de Janeiro, pós-graduada em direito Constitucional, pela Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL) e pós-graduada em regulação dos serviços públicos, pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), Ana Paula confessa que adora estudar e está terminando o mestrado de Gestão de Logística Portuária da Universidade de Valência.

“Eu brinco que o meu currículo é chato de ler porque tem coisa demais”, comenta. E tem mesmo. Desde 1999 está no Governo Federal, sempre em cargos de confiança, e passou pelos cinco últimos governos, atuando também como assessora técnica na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e como Assessora da Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República.

Seu primeiro trabalho no governo foi um projeto com o Ministério das Relações Exteriores, a Agência Brasileira de Cooperação e organismos internacionais. No Ministério do Planejamento participou da elaboração do programa de modernização do Governo Federal idealizado pelo economista Bresser Pereira, com recursos do Banco Interamericano.

No Gabinete de Segurança Institucional cuidou de temas estratégicos como combate às drogas e faixa de fronteiras. Na época do acidente das Torres Gêmeas, em 2001, o mundo acordou para a necessidade de buscar medidas de segurança para todos os setores de infraestrutura e uma delas eram os portos. Foi a primeira vez que Ana Paula teve contato direto com o setor portuário.

No Governo Lula continuou no Gabinete e passou a Assessora Jurídica do General Jorge Armando Felix. “Foi um tempo de muita experiência. Cuidei de áreas como mineração, indígenas, segurança da informação, estatuto de desarmamento, projeto de lei no combate às drogas”.

Como o setor portuário é uma estrutura crítica para a segurança nacional, Ana Paula estudou muito o assunto e foi ganhando bagagem. Quando saiu da Presidência voltou para o Rio de Janeiro no Serviço Geológico do Brasil, e em seguida foi convidada pelo Almirante Murillo Barbosa para ser assessora dele na Antaq. “Minha ligação com a Antaq é grande, tenho um enorme carinho e orgulho de ver o desenvolvimento da Agência, a grandeza de uma história em que participei. A Antaq é como a minha casa, deixei amigos e quando entro lá vem uma saudade enorme. Acho que na verdade nunca deixei, sempre me senti acolhida lá”.

Divulgação



Com sua longa experiência, ressalta que ter a visão macro da coisa pública trouxe a percepção dos dois lados, conhecendo bem a estrutura de órgãos como o Ministério Público, Antaq, CGU e Secretaria dos Portos.

Admite que sente muita saudade do Rio de Janeiro e tem convicção que Deus é brasileiro, mas carioca também. Está feliz na Codeba: “Temos uma equipe ótima, uma diretoria muito integrativa e com visão da importância da gestão voltada para o mercado a nível da competitividade. Conseguimos tirar a Codeba de uma situação negativa e de ostracismo que vinha há décadas. É bonito ver que consegui estabelecer uma relação de confiança com o mercado, bater recordes de movimentação, melhorar a performance, ganhar premiações. É o compromisso com o Estado brasileiro, ver o quanto contribuimos para a balança comercial, isso dá uma satisfação enorme e compensa a distância da família”, explica.

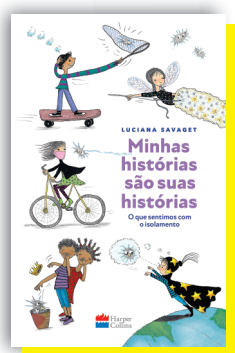
Sobre a Codeba, revela que ainda não há uma definição da proposta de desestatização, mas se o Governo Bolsonaro continuar a previsão é para 2024. “Nossa expectativa a de que o Porto de Ilhéus consiga arrendatários, está sendo preparado para o leilão de 2023. Temos conversado muito com o mercado, há interessados em Aratu, inclusive para colocar uma planta de hidrogênio, e em Salvador; vamos soltar dois leilões junto com a Secretaria. A marca Codeba é um negócio, costume dizer que a minha meta é transformar o Porto de Aratu em uma grande São Paulo”.

Mesmo com tanto trabalho, viagens e estudos, Ana Paula adora o que faz e se sente realizada. Quando está em Salvador faz ginástica com um personal, caminha e nada. Para quem não sabe, foi inclusive campeã carioca de natação. Barra Grande e Ilhéus são seus lugares preferidos na Bahia e os grandes amores são os filhos Rodrigo e Bruno, além do neto Luís Felipe, de 9 anos. E agora está encantada com a chegada da nova netinha, prevista para o final do ano.

MERGULHO

Escrever para crianças, sonho realizado

Abrir a escuta para as crianças na pandemia. A partir dessa ideia, **Luciana Savaget** criou o livro “Minhas histórias são suas histórias – o que sentimos com o isolamento” (Harper Collins), uma obra encantadora que dá voz a crianças de várias partes do mundo. Depois de 38 anos atuando na Globonews (Jornal Hoje, Globo Repórter e Arquivo N), a escritora e jornalista carioca agora tem mais tempo para escrever, sua paixão. “O que seria de nós sem a palavra, sem a leitura, sem o diálogo?”, ela pergunta no prefácio do livro. Confira sua entrevista exclusiva:



Divulgação

**Como começou sua ligação com a TV?**

Sou filha da jornalista Edna Savaget, pioneira da televisão brasileira. Acompanhava as gravações de programas da minha mãe desde pequena na TV Tupi e depois na TV Globo, quando ela criou o Sempre Mulher, primeiro programa feminino da emissora.

Quando passou a atuar como apresentadora?

Fui ser secretária da mamãe na Tupi. No dia em que a Clarice Lispector morreu, minha mãe, que era muito amiga dela, recebeu a notícia antes de entrar no ar. Começou a chorar sem parar e o produtor disse que eu teria que fazer o programa. Fiquei apavorada, mas eu fiz, e depois fui convidada pela TV Bandeirantes para apresentar o Pullmann Jr no Rio de Janeiro.

Como surgiu a ideia do livro das crianças na pandemia?

Surgiu quando eu estava trabalhando isolada em casa e entrei em desespero. Todos falavam dos idosos, mas eu ficava pensando como estariam as crianças e como seria o futuro delas. Que geração é essa que vai contar a história mais tarde? Escrevi para minha prima que mora em Florença e pedi que seus três filhos mandassem depoimentos sobre o isolamento.

Foram os primeiros que recebeu?

Sim e foram tocantes. No início eu não tinha ideia do que eu queria fazer com esse material, mas vieram outros. Falei com meu primo no Timor Leste, com outros amigos na Palestina; quando percebi eu tinha um livro. Fiz um desenho animado com a escritora Ana Raquel usando os depoimentos, ficou lindo. Foi emocionante poder dar voz para essas crianças que estavam presas em casa.

Quantos livros você já escreveu?

Tenho 35 infantis e infanto-juvenis publicados. Dia 3 de setembro vou lançar “Traça-Letras e Traça-Tudo”, história de duas traças: uma intelectual e outra gulosa. Às vezes penso em escrever para adultos, mas o desafio é mesmo escrever para as crianças.

Seus temas são variados, de onde vem a inspiração?

Fernando Sabino dizia que inspiração é coisa de

preguiçoso, você todo dia tem que sentar e escrever, é o que eu faço. Com a pandemia estava difícil criar e fiquei lendo muito, é uma forma de exercitar a escrita. Os meus temas aconteceram comigo ou são histórias que me contaram, juntei o jornalismo com a ficção.

Você sempre quis escrever?

Desde pequena eu queria trabalhar com as palavras. Quando eu pensei em fazer faculdade resolvi escolher uma profissão próxima ao sonho e fiz jornalismo.

Foi difícil sair da Globo?

Eu estava louca para sair, fiquei empurrando com a barriga, tinha um lado afetivo forte por conta da minha mãe. Casei, tive meu filho, separei, minha história estava ligada à emissora, mas sabia que estava na hora de sair, cansei de trabalhar finais de semana, Carnaval, Ano Novo.

Quais são os novos projetos?

Eu escrevo quatro, cinco histórias ao mesmo tempo, mas acho que não está pronta, deixo parada, reescrevo. Estou numa fase de pesquisa, leio muito, adoro encontrar livros antigos em sebos.

O que acha da literatura infanto-juvenil?

Tem muita coisa boa, há ótimos autores e ilustradores que são primorosos, viraram artistas plásticos. O livro das crianças na pandemia foi feito por uma ilustradora colombiana, a Olga Cuéllar. Um problema sério é que algumas editoras estão querendo nivelar os textos por baixo, estão mais interessadas em livros que tenham a ver com temas que o governo compra.

Você é cineasta também?

Eu não me considero cineasta, esse nome é forte, sou uma pessoa de audiovisuais. Acabei de dirigir um documentário para a televisão suíça sobre os 90 anos do Cristo Redentor, não sei se virá para o Brasil. Estou fazendo projetos com Zelito Viana, da Mapa Filmes. Tudo é muito lento na área cultural, mas seguimos.

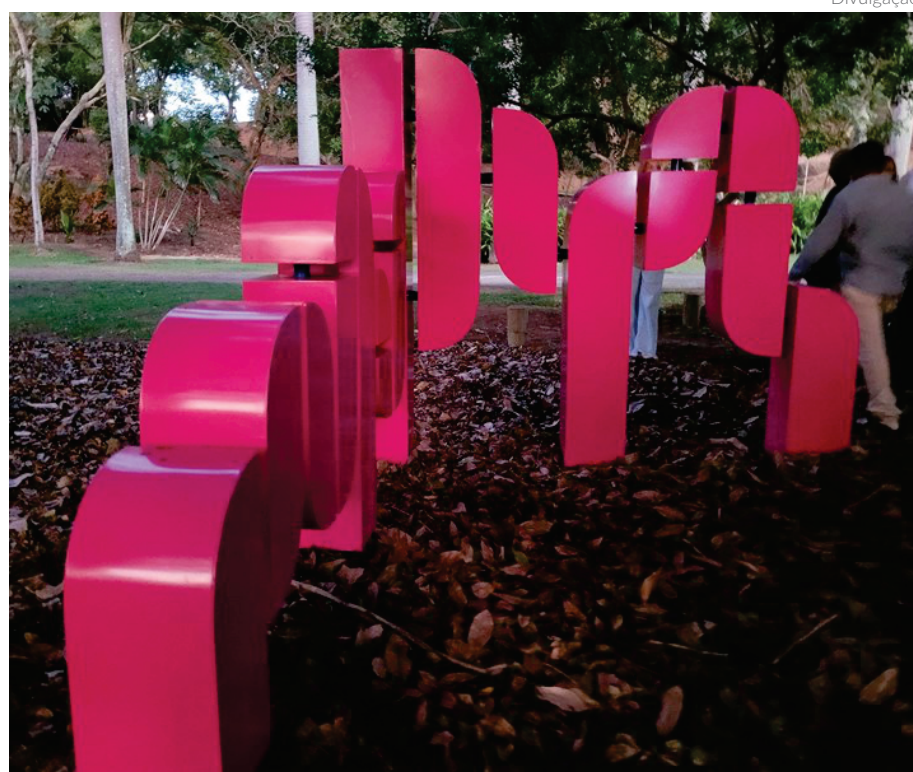
VISUAIS

Descoberta no Espírito Santo

A arte contemporânea e a natureza se encontram no **Parque Cultural Casa do Governador** em Vila Velha, no Espírito Santo. Lá estão esculturas, instalações e obras criadas por artistas capixabas e de outros estados do Brasil para aquele ambiente. Inaugurado em maio deste ano, os trabalhos foram todos selecionados por meio de um edital público. As esculturas temporárias permanecerão no lugar até o fim de maio de 2023, quando então haverá outro edital para seleção de novas obras.

Serviço

Parque Cultural Casa do Governador
R. Santa Luzia, Praia da Costa
Vila Velha (ES)
Visitação às terças e quintas, das 9h às 17h, mediante agendamento por telefone (27) 3636-1032
Entrada gratuita.



Divulgação

BE+

Divulgação



- O esquema de segurança para a edição deste ano do Rock In Rio (De 2 a 11/09) contará um reforço de um cão-robô. Batizado de Yellow, um simpático cão-robô será a mascote do festival Rock In Rio este ano. Com tecnologia 5G, o robzinho vai coletar dados do ambiente, detectar eventos suspeitos e outras de situações de risco.

- Veja quais os municípios que mais criaram emprego formal para os trabalhadores com curso superior, mestrado, doutorado ou pós-graduação completa: Rio de Janeiro (RJ), São Paulo, (SP) Fortaleza (CE), Belo Horizonte (MG), São Luís (MA), Curitiba (PA), Curitiba (PR), Cuiabá (MT), Manaus (AM), Goiânia (GO) e Teresina (PI). Dados do Valor.

- Adorei a notícia da coluna do Anselmo Gois, em O Globo: Maria Bethânia vai participar de uma série documental na qual fará a leitura de trechos de autores clássicos da literatura brasileira. A série Línguas da nossa língua deverá ter quatro episódios, dirigidos por Estevão Ciavatta para a plataforma HBO.

- Boas ações tornam o mundo melhor. O movimento Favelivro abre bibliotecas em comunidades carentes com livros gratuitos. Cada biblioteca leva o nome de um patrono famoso, que é sugerido pelos moradores de cada território.

BE-

- Matéria do site Um Só Planeta mostra que é urgente o manuseio, gerenciamento e transporte de pellets de plástico em toda a cadeia de suprimentos. Em apenas uma ação de limpeza da costa britânica, mais de 400 mil desses pequenos pedaços de plástico foram retirados do mar.

- Problema sem fim. Dados da Associação Nacional dos Registradores de Pessoas Naturais destacam que uma média de 470 crianças foram registradas sem o nome do pai na certidão de nascimento, nos últimos cinco anos no Brasil.

- Essa notícia do Diário do Litoral assusta: estudo feito pelo Biobank UK, banco de dados do Reino Unido, revela que adicionar sal em alimentos à mesa aumenta em 20% o risco de morte. Melhor esquecer o sal na cozinha.