BE NEWS

SÁBADO E DOMINGO, 22 E 23 DE OUTUBRO DE 2022 | ANO 1 | Nº 213 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

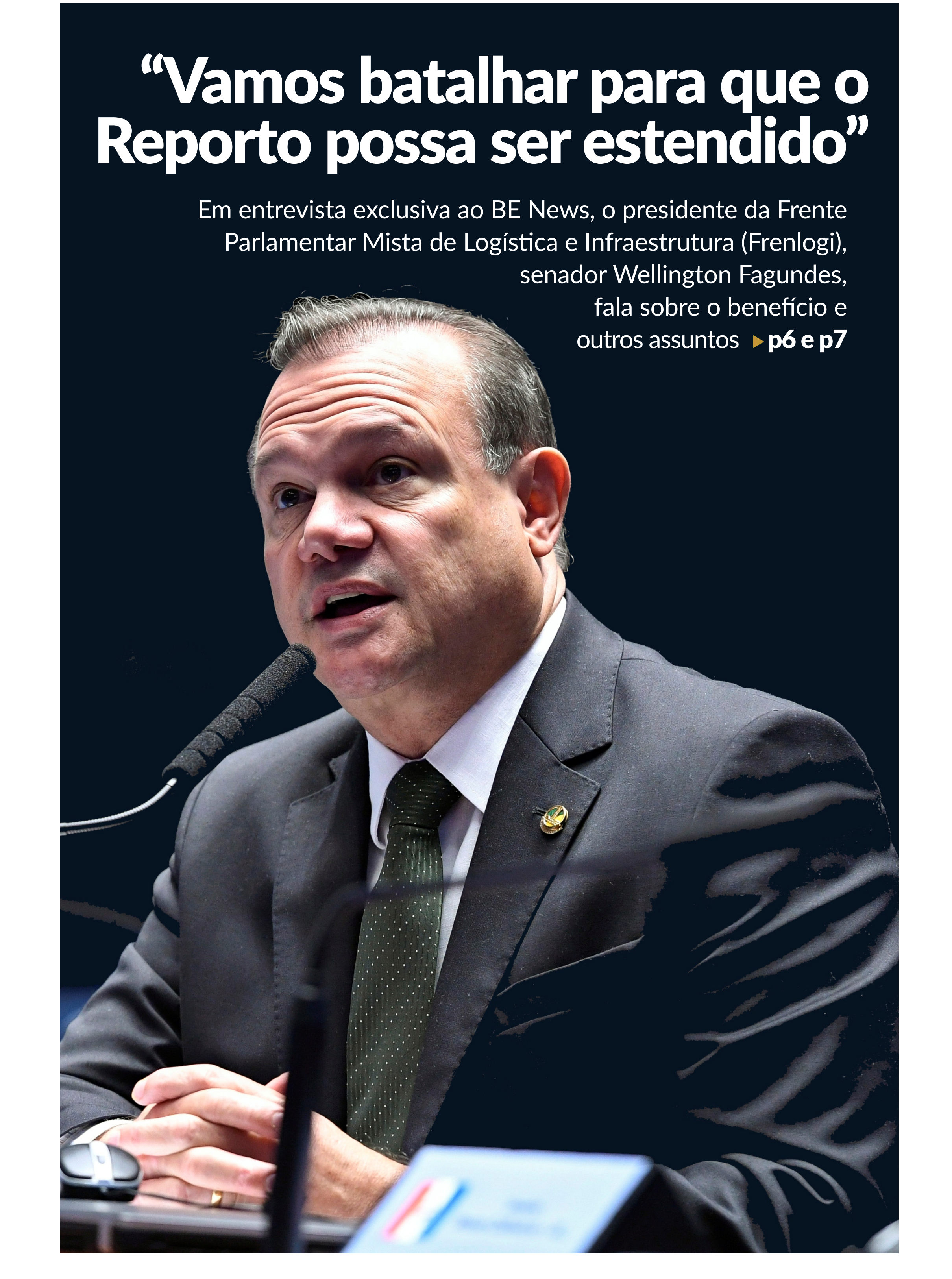
TRENS VLI inicia operação semiautônoma no Corredor Centro-Norte ▸**p5**

OPINIÃO "Vida embalada", artigo escrito por Luiz Dias Guimarães ▸**p9**

ESTILO BE Luiz Fernando Garcia, um santista na Portos do Paraná ▸**p10**

"Vamos batalhar para que o Reporto possa ser estendido"

Em entrevista exclusiva ao BE News, o presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), senador Wellington Fagundes, fala sobre o benefício e outros assuntos ▸**p6 e p7**



EDITORIAL

Maior prazo para o Reporto

O presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), senador Wellington Fagundes (PL/MT), promete um novo dinamismo para o colegiado. E já tem definida uma de suas prioridades, ampliar o prazo de validade do Regime Tributário Para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), ferramenta estratégica para o desenvolvimento dos setores portuário e ferroviário, ao isentar investidores desses setores do pagamento de tributos ao adquirirem equipamentos para suas operações.

O Reporto é um regime aduaneiro especial que possibilita a importação de bens específicos com a suspensão do pagamento de tributos federais, mas apenas quando esses bens são importados diretamente pelos beneficiários do regime e destinados para utilização exclusiva na modernização e ampliação da estrutura portuária ou ferroviária.

Atualmente, ele permanece válido só até o final de 2023. Mas o Governo só permite que ele seja utilizado quando a previsão de perda de receita que ele irá originar está prevista no Orçamento daquele ano. Como isso não ocorreu em 2022, os projetos apresentados durante este ano pedindo seus benefícios terão o pleito atendido apenas em 2023.

Para Fagundes, devido a essa lacuna aberta em 2022, é necessário ampliar o prazo de vigência do Reporto.

Que o Reporto efetivamente ganhe um novo prazo e o setor de infraestrutura, que passa por um período de grandes investimentos, possa usufruir de seus incentivos. Não se pode esquecer que ajudar os segmentos portuário e ferroviário a se modernizar é reduzir custos logísticos e ampliar a competitividade do comércio exterior brasileiro, meta maior do Governo e demanda importante da iniciativa privada. Assim, que o Reporto seja efetivado por mais anos.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Edilson Rodrigues/
Agência Senado

CAPA
6 "Vamos batalhar para que o Reporto possa ser estendido", afirma o presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), senador Wellington Fagundes, em entrevista exclusiva ao BE News

HUB
3 Bolsonaro diz que Marcelo Sampaio deve p ermanecer como ministro da Infraestrutura em um eventual segundo mandato

NACIONAL
3 ANP cria grupo de trabalho voltado para o Programa Nacional do Hidrogênio

Exportação de laranja cai mais de 90% em 2022

4 Produção brasileira de grãos pode atingir novo recorde na próxima safra

5 VLI inicia operação semiautônoma de trens no Corredor Centro-Norte

REGIÃO NORDESTE
8 Itaqui ganha prêmio internacional por desenvolvimento da infraestrutura portuária

Maceió se prepara para receber cruzeiristas na temporada 2022/23

OPINIÃO
9 "Vida embalada", por Luiz Dias Guimarães

SOCIAL
10 Estilo BE: comportamento, arte e tendências, com a jornalista Ivani Cardoso

BE NEWS

www.portalbenews.com.br

Sede
Alameda Campinas, 802, 6° 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
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11
Santos, São Paulo
11013-919, BR

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes

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
Maurício Almeida | (11) 99554-4282
mauricio.almeida@portalbenews.com.br

Margrethe Wallau | (11) 99786-1655
megwallau@portalbenews.com.br

NACIONAL

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

Continuidade
O presidente Jair Bolsonaro vem elogiando a atuação do ministro do Infraestrutura, Marcelo Sampaio. E em ao menos dois episódios, nas últimas quinta e sexta-feira, declarou que o titular da pasta deve permanecer no cargo, em um eventual segundo mandato. "O atual ministro, o Marcelo, é uma pessoa excepcional. Caso (eu seja) eleito, reeleito, ele vai continuar lá. Ele é tão bom quanto o Tarcísio (Gomes de Freitas, antecessor de Marcelo na pasta). O moleque é muito bom", disse na quinta-feira.

Hidrovias 1
O ministro também fala do futuro, mas de forma mais discreta, como convém. Em sua apresentação no Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, na última quinta-feira,em Brasília, ele apontou quais pautas considera como prioritárias na pasta de Transportes, em um eventual segundo mandato do presidente Bolsonaro. Os destaques foram para a conclusão da BR dos Rios - o programa do Ministério da Infraestrutura de desenvolvimento do transporte hidroviário - e as primeiras concessões dessas hidrovias.

Hidrovias 2
Segundo Sampaio, a fim de viabilizar as concessões hidroviárias, garantindo uma fonte de receita para o futuro administrador e evitando que o transporte aquaviário seja tarifado, já se estuda fazer o leilão não da via de navegação sozinha, mas dela junto com uma rodovia, de modo que elas tenham uma gestão única. Os recursos obtidos com a exploração rodoviária iriam financiar melhorias e a manutenção da hidrovia.

Hidrovias 3
Também nessa edição do Brasil Export, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, anunciou que a primeira licitação hidroviária deve ocorrer entre o final do próximo ano, 2023, e o início do seguinte (2024).

Ascensão econômica
Diante dos diversos índices de recuperação do País, com as expectativas de crescimento do PIB sendo corrigidas constantemente para mais, o Brasil deve fechar o ano como a 7ª maior economia do mundo. Atualmente, está na nona posição. A informação foi destacada pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, em sua apresentação no Brasil Export. Essa avaliação, segundo ele, é do próprio ministro da Economia, Paulo Guedes.

ANP cria grupo de trabalho voltado para o Programa Nacional do Hidrogênio

Intenção é definir a estratégia da agência a ser seguida no projeto

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Saulo Cruz/MME

O grupo de trabalho está incumbido de identificar as atribuições da ANP na estratégia de desenvolvimento de um novo mercado de hidrogênio no âmbito do PNH2

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) criou um grupo de trabalho para debater e definir sua estratégia no Programa Nacional do Hidrogênio (PNH2).

O grupo vai captar com a diretoria da ANP o direcionamento dessa estratégia a ser seguida no âmbito do PNH2; apresentar propostas e produtos e subsidiar a representação da ANP no Comitê Gestor do Programa Nacional do Hidrogênio (Coges-PNH2).

Além disso, atuará também em todos os demais comitês, comissões ou grupos de trabalho institucionais de caráter decisório que venham a ser constituídos, e dos quais a ANP venha a fazer parte, relacionados ao uso do hidrogênio como vetor energético.

O intuito é permitir maior solidez técnica e institucional para os votos e iniciativas da agência. Cabe também ao grupo de trabalho identificar as atribuições da ANP na estratégia de desenvolvimento de um novo mercado de hidrogênio no Brasil no âmbito do PNH2.

O prazo para conclusão dos trabalhos do grupo é de 180 dias, contados a partir do dia 20 de outubro, data de publicação da Portaria 14 no Diário Oficial da União. Se preciso, mediante solicitação do coordenador do grupo técnico à diretoria colegiada, poderá ser prorrogado por igual período.

PNH2
O programa PNH2, instituído em agosto deste ano, propõe desenvolver a economia do hidrogênio no Brasil, com foco no potencial energético, segundo o Ministério de Minas e Energia (MME).

As diretrizes do programa apresentado estão estruturadas em seis eixos, que englobam o fortalecimento das bases científico-tecnológicas; a capacitação de recursos humanos; o planejamento energético; o arcabouço legal e regulatório-normativo; a abertura e crescimento do mercado e competitividade; e a cooperação internacional.

Nos últimos anos, o mercado de hidrogênio tem se tornado prioridade na estratégia climática e de energia de diversos países por prover uma alternativa para setores de difícil abatimento de emissões de carbono.

Além disso, o hidrogênio é também um vetor de energia, que possibilita o armazenamento e favorece o acoplamento do setor aos da indústria e transporte.

Para o MME, o Brasil tem grande potencial de se destacar nesse mercado, em face do diferencial competitivo apresentado, com mais de 80% da matriz elétrica proveniente de fontes renováveis. O país possui também ampla gama de recursos energéticos que podem ser utilizados para produção de hidrogênio de baixo carbono, por diversas rotas tecnológicas.

A pasta destaca que o uso do hidrogênio como vetor energético apresenta ainda significativos desafios tecnológicos e de mercado, ao longo de toda a sua cadeia energética (produção, transporte, armazenamento e consumo). Isso impõe a necessidade de um olhar estruturado em torno do desenvolvimento do mercado e da indústria.

Dessa forma, a orientação estratégica visa desenvolver uma economia do hidrogênio no Brasil em harmonia com as demais fontes de matriz energética nacional.

Exportação de laranja cai mais de 90% em 2022

Embarques de banana, maçã, mamão e melancia também recuaram de janeiro a setembro, aponta a Conab

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Agência Brasil

Em relação à laranja, a Conab prevê um cenário mais otimista para as exportações no ano que ve, principalmente para os Estados Unidos

De janeiro a setembro, a exportação de laranja não passou de 270 toneladas, cerca de 92,2% a menos do que o volume exportado no mesmo período do ano passado. Os embarques nacionais de banana, maçã, mamão e melancia também foram menores neste ano, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) analisados pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

Em relação à laranja, a Conab prevê um cenário mais otimista para as exportações no ano que vem, principalmente para os Estados Unidos, já que a safra da Flórida foi bastante prejudicada pelo greening (bactéria que ataca cítricos) e pela passagem do furacão Ian.

Para a banana, o recuo foi de 13,4% no envio ao exterior, contabilizando 69,95 mil toneladas até setembro deste ano. A Conab explicou que as exportações começaram em alta no primeiro trimestre, mas foram declinando a partir dos meses seguintes devido à menor produção nacional, e uma maior concorrência com outros países produtores.

Quanto à maçã, o recuo na comparação com o mesmo período do ano passado foi de 64,7%, com um total atual de 34,89 mil toneladas exportadas. As importações da fruta somaram 2,63 mil toneladas e devem continuar em alta devido à baixa produção nacional e dos altos preços das variedades internas.

Já o mamão teve queda de 19% nas exportações no acumulado deste ano, com 31,04 mil toneladas vendidas ao exterior. O pouco investimento na cultura nos últimos anos limitou a oferta, e a chuva tem desacelerado a colheita da fruta.

O Brasil embarcou ainda 54,12 mil toneladas de melancia neste ano, volume 1,5% menor que o total do mesmo período do ano passado.

Além dos fatores apresentados, a retração da economia global e a inflação podem ter refletido nas baixas.

NACIONAL

Produção brasileira de grãos pode atingir novo recorde na próxima safra

Conab prevê 312,4 milhões de toneladas na colheita 2022/23

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Agência Brasil

De acordo com o levantamento feito pela Conab, soja e milho devem registrar, juntos, uma produção de 279,3 milhões de toneladas

A produção brasileira de grãos pode atingir 312,4 milhões de toneladas na safra 2022/23, quantia que, se confirmada, disponibilizará 41,5 milhões de toneladas a mais que o número obtido na temporada recentemente finalizada, também com recorde, quando foram colhidos 270,9 milhões de toneladas.

É o que aponta o 1º Levantamento da Safra de Grãos 2022/23 divulgado este mês pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

De acordo com os dados, a área destinada para o plantio apresenta um crescimento de 2,9% em relação ao ciclo 2021/22, sendo estimada em 76,6 milhões de hectares.

"Vale ressaltar que no Brasil, considerando a sua vasta extensão territorial, há o cultivo de três safras em períodos distintos. Assim, para todas as culturas são utilizados, aproximadamente, 52,6 milhões de hectares", explica o presidente da Conab, Guilherme Ribeiro.

Dentre os produtos, destaque para soja e milho que, juntos, devem registrar uma produção de 279,3 milhões de toneladas. No caso da soja, os agricultores brasileiros devem destinar uma área de 42,89 milhões de hectares, um crescimento de 3,4% se comparada com a safra passada.

A semeadura do grão ocorre dentro da janela nos principais estados produtores e chega a 4,6% da área, com o maior índice registrado no Paraná (9%), seguido de Mato Grosso (8,9%) e de Mato Grosso do Sul (6%). Com o avanço da área, a estimativa da Conab para a produção da oleaginosa é de 152,4 milhões de toneladas.

Para o milho 1ª safra, é esperada uma redução de 1,5% na área a ser cultivada, devido à elevação dos custos bem como a uma migração para cultivos mais rentáveis. O plantio está avançado no Sul do país, onde as precipitações frequentes e bem distribuídas favorecem o seu desenvolvimento inicial, apesar das baixas temperaturas registradas que retardaram a emergência em algumas regiões.

"Nos três estados do Sul, onde a semeadura já está avançada, os produtores estão atentos para possível incidência de ataques de cigarrinha, principalmente com o aumento das temperaturas nos próximos meses", comenta a superintendente de Informações da Agropecuária da Companhia, Candice Romero Santos.

Mesmo com a menor área, é esperado que a colheita do cereal na primeira safra apresente um aumento de 14,6%, sendo estimada em 28,69 milhões de toneladas. O bom resultado se deve a expectativa de recuperação da produtividade no atual ciclo. Somando as três safras do cereal em toda a temporada 2022/23, a Conab estima uma produção de 126,9 milhões de toneladas.

Arroz e feijão

Importantes produtos para o mercado interno, o arroz e o feijão também tendem a apresentar queda na área plantada. Ainda assim, a estimativa é de uma produção de arroz em 10,8 milhões de toneladas, enquanto a da leguminosa deve atingir 2,96 milhões de toneladas, o que garante o abastecimento no país.

Para o algodão, a expectativa é que sejam destinados 1,63 milhão de hectares para o cultivo da fibra, crescimento de 1,9% da área semeada na safra 2022/23 quando comparada com a safra anterior, resultando em uma produção da pluma de 2,92 milhões de toneladas.

Para as culturas de inverno, as lavouras se encontram em fase de colheita ou estágio avançado de desenvolvimento. Principal produto semeado, o trigo já está colhido em 22,4% da área plantada no país. Com expectativa de um novo recorde, a Conab projeta a produção do cereal em 9,4 milhões de toneladas, volume 22% maior que na safra anterior.

Mercado

As primeiras projeções da Conab para a safra 2022/23 apontam incremento nos estoques finais de milho (20%), algodão (17%), feijão (31%) e soja (45%) comparado à safra 2021/22.

No que se refere ao consumo interno, o levantamento aponta estabilidade no consumo de arroz e feijão, leve incremento na demanda por algodão (2%) e um aumento no consumo de milho e de soja, de 6,2% e 5% respectivamente.

Para o trigo, as estimativas da balança comercial foram ajustadas neste 1º levantamento, reduzindo as importações de 6,3 para 6,1 milhões de toneladas e elevando as vendas externas de 200 mil toneladas para 2,7 milhões de toneladas.

Com a consolidação dos dados, o país deve encerrar a safra em agosto de 2023 com estoque de passagem de 1,19 milhão de toneladas.

Exportação de soja e milho deve crescer em 2023

A exportação de soja deve ser de 95,87 milhões de toneladas, o que representa um aumento de 22,5% em relação ao projetado para 2022. O acréscimo é motivado por uma maior oferta brasileira do grão na safra 2022/ 23, aliado a uma elevação na demanda mundial e a uma previsão de redução das exportações dos Estados Unidos.

Situação semelhante ocorre com as estimativas de exportação do milho: com a projeção de uma maior produção e de uma demanda externa aquecida, a Conab estima que 45 milhões de toneladas sairão do país via portos, o que representa uma elevação de 21,6% das exportações do cereal em 2023.

Já para o óleo, a perspectiva é de diminuição das exportações, de 2,1 milhões de toneladas em 2022 para 1,8 milhão de toneladas em 2023, dada a expectativa de maior produção de biodiesel e de que a Argentina retorne com mais força ao mercado exportador de óleo de soja em 2023.

NACIONAL

VLI inicia operação semiautônoma de trens no Corredor Centro-Norte

Projeto busca melhorar o desempenho de eficiência energética do trem

Divulgação/VLI

Quando o trem atingir velocidade superior a 8 km/hora, o maquinista pode habilitar a condução semiautônoma

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Cerca de 50 locomotivas da VLI – companhia de soluções logísticas que opera ferrovias, portos e terminais – que circulam no Corredor Centro-Norte do país agora contam com a tecnologia Assistente de Condução. Isso significa que quando o trem atingir velocidade superior a 8 km/hora, o maquinista pode habilitar a condução semiautônoma, que tem como objetivo a busca do melhor desempenho de eficiência energética e, indiretamente, também contribui para a redução de emissão de CO^2. A companhia estima a economia de combustível com o software em 3,5% neste corredor.

O gerente de Engenharia de Material Rodante da VLI, Julio Bicalho, explica que o sistema passou por adaptações para as especificidades da ferrovia brasileira. "Fizemos diversos testes em campo antes da liberação para a operação. E fazemos melhorias contínuas no sistema, para cada vez mais o aprimorá-lo".

O gerente de Engenharia de Operação e Tecnologia da VLI, Fabrício Frade, destaca que, a cada nova versão do software, aumenta-se a capacidade de controle do trem. "No início ele controlava 20% do trecho e hoje esse percentual fica entre 70% e 80%", frisa.

Julio Bicalho afirma que o papel do maquinista continua sendo essencial na operação do trem, principalmente para assumir o controle na aplicação do freio automático em situações abaixo da velocidade mínima ou diante de qualquer variável não planejada. "O maquinista continua sendo os olhos da condução do trem, responsável por supervisionar a operação do assistente e retomar o controle quando julgar necessário".

> "O MAQUINISTA CONTINUA SENDO OS OLHOS DA CONDUÇÃO DO TREM, RESPONSÁVEL POR SUPERVISIONAR A OPERAÇÃO DO ASSISTENTE E RETOMAR O CONTROLE QUANDO JULGAR NECESSÁRIO"
>
> **JULIO BICALHO**
> gerente de Engenharia de Material Rodante da VLI

Parceria

A operação semiautônoma dos trens é realizada em parceria com a Progress Rail, uma subsidiária de propriedade da Caterpillar desde 2006, que fornece produtos e serviços para sistemas ferroviários.

Ela é um dos maiores provedores integrados e diversificados de soluções e tecnologias de infraestrutura e material circulante para clientes de ferrovias globais. O sistema Leader, que otimiza a condução do maquinista, bem como a maior parte da frota atual da VLI, são frutos deste trabalho em conjunto.

De acordo com Fabrício Frade, o Leader é uma tecnologia da New York Air Brake (NYAB). "A VLI e Progress Rail estão instalando e customizando o software para a realidade da VLI, com a cooperação da NYAB".

Segundo Julio Bicalho, desde essa parceria para fabricação e aquisição de locomotivas, a VLI e a Progress Rail foram pioneiras nas operações com as locomotivas de tecnologia AC de bitola métrica no Brasil.

A tecnologia AC permite a circulação das locomotivas de forma mais eficiente, trazendo benefícios como o aumento do esforço trator - que permite acrescentar uma maior quantidade de vagões no trem, quando se compara com um trem formado por locomotiva de tecnologia DC.

"Além disso, o nosso perfil de linha é muito sinuoso e possui muitas rampas, requerendo mais esforço das locomotivas. Com o uso de locomotivas de tecnologia AC conseguiu-se uma redução dos impactos na circulação e manutenção dos trens".

Conforme o gerente de Material Rodante, outra parceria no pacote de tecnologia foi a implantação AESS (Automatic Engine Start and Stop) nas locomotivas. Trata-se de um sistema que desliga e religa as locomotivas nos momentos de parada dos trens.

"As locomotivas novas já vêm com essa tecnologia, porém, a frota mais antiga não dispunha desse sistema. Foi realizado o projeto de adequação do sistema AESS e implantado em cerca de 80 locomotivas para contribuir com eficiência do consumo, gerando uma economia em torno de 1,2% de combustível".

Outra ferramenta que a companhia desenvolveu e implantou com o objetivo de viabilizar a redução do consumo é o Fuelytics. A solução correlaciona variáveis operacionais e identifica oportunidades de melhorias para otimização da eficiência energética, de modo que contribui para menor uso de combustível.

Com o uso dessa tecnologia, em 2021 a VLI registrou a economia de 1,2 milhão de litros de combustíveis, o que reduziu a emissão de 3,57 mil toneladas de CO^2.

NACIONAL

ENTREVISTA

WELLINGTON FAGUNDES

senador reeleito (PL/MT) e presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi)

O Reporto já está previsto para o próximo ano, mas entendemos que esse tempo parado trouxe impactos e vamos batalhar para que ele possa ser estendido”

Wilson Dias/Agência Brasil

Segundo o senador, a Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) tem o intuito de buscar soluções para o país e vem cumprindo bem seu papel

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O senador reeleito e presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) Wellington Fagundes (PL/MT), afirmou que o grupo trabalhará para estender o Regime Tributário Para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto.

“O Reporto já está previsto para o próximo ano, mas entendemos que esse tempo parado trouxe impactos e vamos batalhar para que ele possa ser estendido”, disse o parlamentar em entrevista exclusiva ao BE News, concedida durante o Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária. O evento foi realizado nos últimos dias 19 e 20, em Brasília (DF).

Fagundes também falou sobre outros assuntos, como reforma tributária, propostas para o setor e perspectivas, tanto para a Frenlogi quanto para o Congresso Nacional.

Como o senhor vê esse novo Senado que está se formando e quais as perspectivas para os próximos anos do Congresso?

Primeiro, é importante dizer que dos candidatos à reeleição no Senado, somente cinco foram reeleitos. Isso é muito expressivo. Dentre esses, eu fui o mais votado proporcionalmente. Entre todos os eleitos, eu fui o segundo mais votado. Todas essas conquistas são resultado de uma atuação de um parlamentar que procurou atuar de forma ampla. Principalmente por ser de Mato Grosso, um estado que está no centro do Brasil e que se encontra em desenvolvimento e, portanto, que precisa de tudo. Escola, hospital e assim segue por todas as áreas. O meu foco tem sido a defesa do municipalismo, que é descentralizar o país. As pessoas vivem nos municípios. Portanto, quando se fala em pacto federativo, fala-se em levar mais recursos do bolo tributário para a decisão onde é mais fácil de ser tomada. Principalmente com a gestão mais próxima da população. Então, estamos trabalhando muito com a frente parlamentar em defesa do municipalismo. Agora, por exemplo, apresentei uma PEC [Proposta de Emenda à Constituição] para aumentar em mais 1% a transferência de recurso do FPM [Fundo de Participação dos Municípios]. Ao longo dos anos, o governo criou muitas obrigações aos municípios. Foram diversos programas criados em que a obrigação fica para o município. Por isso, essa PEC tem o intuito de fazer com que o recurso chegue também.

Além dessa questão municipalista, o senhor também se mostrou muito atuante na área de infraestrutura e mobilidade. Qual o entendimento que o senhor tem do setor?

O Brasil precisa de infraestrutura como um todo. Em especial Mato Grosso, que está no centro do Brasil. Cuiabá é o centro geodésico da América do Sul. Barra do Garças e Água Boa são o centro do coração do Brasil. Portanto, a infraestrutura é fundamental para desenvolvermos o país. A retomada econômica em todos os países foi feita com a retomada do protagonismo da infraestrutura. A Europa já está de olho nessa retomada da infraestrutura. Porque é sabido que é preciso desenvolver e manter o que foi feito. Isso gera interesse, renda e desenvolvimento para o país.

NACIONAL

ENTREVISTA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 6

O senhor também teve a PEC 1/2021, para determinar que pelo menos 70% dos recursos obtidos com outorgas onerosas de obras e serviços de transportes sejam reinvestidos no próprio setor. Fale mais sobre essa proposta.
Se não tivermos esses investimentos, o país para. Temos estradas deficitárias, precisamos ampliar as ferrovias, melhorar os nossos portos e aeroportos. Então, tem construções que não estão prontas e acabadas. Como disse antes, primeiro é feito, mas também é preciso manter. Por isso estamos com esse trabalho, em parceria com a Frenlogi, para que essa proposta possa tramitar dentro do Senado com o apoio dos parlamentares.

E qual o balanço que o senhor faz ao longo desses últimos anos à frente da Frenlogi?
A frente tem o intuito de buscar soluções para o país. Acredito que ela está cumprindo bem o seu papel dentro do Congresso. Levantar os problemas e conversar com as pessoas que decidem. Por isso, vejo também com muito bons olhos essa parceria com o Brasil Export, que, sem dúvida, é o maior fórum de infraestrutura e logística do país. Aqui ficamos sabendo de diferentes gargalos, perspectivas e, principalmente, sobre o futuro do setor. E podemos ver que estamos caminhando bem. A Frenlogi também tem o papel de ser a mediadora da sociedade nos poderes. Tanto o Executivo quanto o Legislativo e o Judiciário. Queremos fazer toda essa mediação para que possamos promover o desenvolvimento sustentável e trazer qualidade de vida, oportunidades e investimentos. Por isso, não é só construir obras. É a questão da regulação, por exemplo, que faz parte da ideia de que temos de simplificar o país. Hoje temos uma burocracia muito grande dentro dos setores e modais. Temos que fazer com que o recurso chegue na ponta e de forma rápida. Esse é o trabalho que viemos fazendo e continuaremos a fazer. Teremos ainda mais vitórias ao longo dos próximos anos.

> TEMOS UMA CONSTITUIÇÃO PARLAMENTARISTA, E UM PLEBISCITO QUE DEFINIU QUE CONTINUARÍAMOS UM PAÍS PRESIDENCIALISTA. SÓ ISSO JÁ É UMA DIFICULDADE A MAIS PARA QUALQUER GOVERNANTE DO PAÍS"

E como buscar esse apoio dentro do Legislativo?
Com muito debate e apresentando os problemas. Mas é importante também ressaltar que precisamos apoiar o governo, independentemente de quem seja o governante, porque é ele que deve reger o país. É importante deixar claro também que apoiamos a reeleição do presidente (Jair) Bolsonaro e estamos trabalhando para isso. Acreditamos que dar prosseguimento ao atual governo será mais fácil para ajudar o Brasil a continuar nessa retomada de crescimento pós-pandemia e que também está sendo afetado pela guerra (na Ucrânia). Esses dois fatores deixaram o mundo todo vulnerável. A concentração de renda ficou muito grande e o desemprego assola todos os países. Por isso esse trabalho de reconstrução, junto com o apoio do governo, deve ser feito com a ajuda de todos.

Essa construção passa pela reforma tributária que o governo quer promover?
Claro. Ressalto ainda que, caso o governo seja mantido, será natural que o parlamento aprove essa reforma, uma vez que muitos congressistas apoiam o presidente. Já há uma relação construída entre o governo e o Congresso. Se entrar um novo, essa relação terá que ser novamente construída. Por isso acreditamos no prosseguimento do trabalho. Só se faz reforma com um parlamento unido junto ao Executivo. Quando há choques, essas aprovações ficam mais difíceis. Acredito que, caso o presidente Bolsonaro seja reeleito, na outra semana estaremos debruçados nesses temas importantes. Aprovação de reformas não acontecem de um dia para o outro. É muito complexo. Reforma administrativa, tributária, política eleitoral são fundamentais e precisamos fazê-las. Temos uma Constituição parlamentarista, e um plebiscito que definiu que continuaríamos um país presidencialista. Só isso já é uma dificuldade a mais para qualquer governante do país.

> "A FRENLOGI TAMBÉM TEM O PAPEL DE SER A MEDIADORA DA SOCIEDADE NOS PODERES. QUEREMOS FAZER TODA ESSA MEDIAÇÃO PARA QUE POSSAMOS PROMOVER O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E TRAZER QUALIDADE DE VIDA, OPORTUNIDADES E INVESTIMENTOS"

Uma grande atuação da Frenlogi foi com relação ao Reporto. Mas esse benefício ficou parado por quase todo este ano. A frente buscará estendê-lo por, pelo menos, mais um ano?
A derrubada do veto foi uma batalha muito importante para nós porque conseguimos explicar ao Congresso e ao Executivo que o benefício é muito importante para este setor que ajuda a movimentar o país. O Reporto já está previsto para o próximo ano, mas entendemos que esse tempo parado trouxe impactos e vamos batalhar para que ele possa ser estendido.

Sobre Mato Grosso, no início deste mês a Rota do Oeste, que pediu para devolver a concessão do trecho da BR-163/MT, assinou, junto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) transferindo o controle da rodovia para a MT Par, ligada ao governo estadual. Como o senhor viu essa solução?
É importante lembrar que todas as concessões feitas no governo passado não deram certo. Essa rodovia não é uma questão específica de Mato Grosso. O que estamos fazendo aqui é trazer algo novo no Brasil. O governador Mauro Mendes fez a proposta, o Tribunal de Contas da União já aprovou para que possamos fazer uma gestão da concessão estadualizada. Ou seja, sai a Odebrecht e entra a MT Par, e a empresa Rota do Oeste continuará com todo o dinamismo. Será uma empresa de participação público-privada. Então, acho que é uma inovação de solução. Outra inovação é a ferrovia por autorização estadual, que é a Ferronorte de Rondonópolis a Cuiabá, que é o nortão do país. Tudo isso está sendo feito porque todos entenderam que o Estado, que é muito grande, tem que infraestrutura e precisamos possibilitar o escoamento. Temos que ser eficientes da porteira para fora, assim como os produtores são da porteira para dentro.

Durante o Brasil Export, o candidato a vice-presidente na chapa de Bolsonaro, general Braga Netto, falou sobre a indicação do novo ministro da Infraestrutura, colocando que é uma questão pessoal do presidente. Como o senhor vê essa indicação? O perfil desse titular da pasta deve ser mais técnico ou político?
Essa decisão sobre o novo ministro realmente cabe ao presiente. É natural que o PL, como maior partido, pleiteie a vaga. Faz parte do jogo político. O nosso presidente [Valdemar da Costa Neto, presidente do Partido Liberal] até já comentou sobre isso. Agora, é preciso ter discussões sobre o assunto. Acredito que o perfil técnico tem sua importância, mas o perfil político também. É preciso que o ministro saiba conversar com entidades, com os setores e, em especial, com o Congresso. Assim as pautas para a infraestrutura avançam e os gargalos diminuem.

Saulo Cruz/Brasil Export

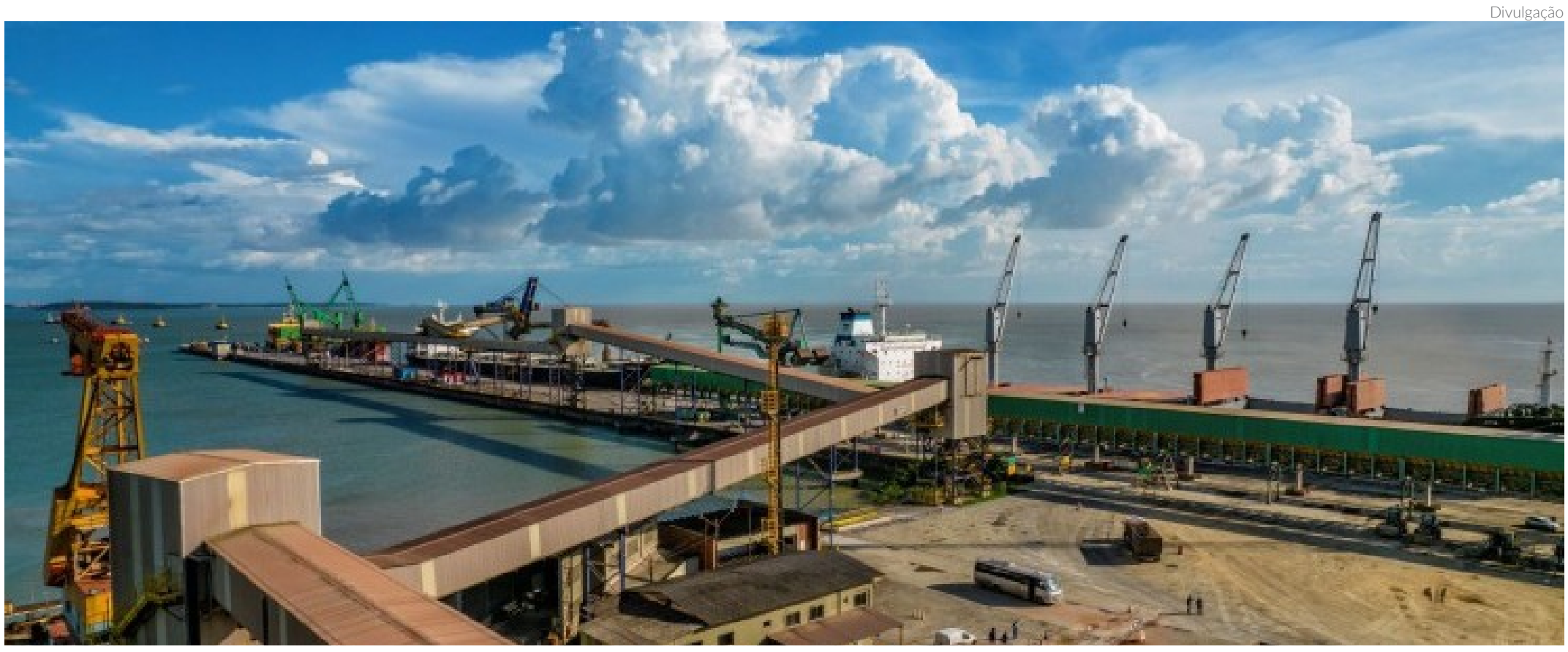
Wellington Fagundes esteve no Brasil Export e elogiou a iniciativa: "Aqui ficamos sabendo de diferentes gargalos, perspectivas e, principalmente, sobre o futuro do setor"

REGIÃO NORDESTE

Itaqui ganha prêmio internacional por desenvolvimento da infraestrutura portuária

Honraria é concedida pela Organização dos Estados Americanos e Delegação Latino-Americana da Associação Americana de Autoridades Portuárias

Divulgação



No ano passado, o Porto do Itaqui movimentou um volume de 31 milhões de toneladas de cargas

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Porto do Itaqui (MA) venceu o Prêmio de Excelência da Indústria Portuária 2022 na categoria Desenvolvimento de Infraestrutura Portuária, concedido pela Organização dos Estados Americanos (OEA) e Delegação Latino-Americana da Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA). O porto público do Maranhão foi reconhecido "por expandir sua infraestrutura física portuária com impactos econômicos positivos (locais) concretos e mensuráveis". A cerimônia de premiação será realizada em 30 de novembro, durante o 30º Congresso Latino-Americano de Portos, em Santos (SP).

Esta é a segunda edição do Prêmio, que neste ano avaliou 24 autoridades portuárias públicas e privadas da América do Norte, América Latina e Caribe. De acordo com a comissão organizadora, "foram premiadas instituições que demonstraram grande compromisso com a excelência em suas operações, melhorando as condições econômicas de suas comunidades e economias e promovendo alianças estratégicas com os principais interessados em seus países".

"Ficamos honrados e orgulhosos pelo reconhecimento internacional ao nosso Porto do Itaqui, que tem crescido nos últimos anos, graças a investimentos públicos e privados em infraestrutura e tecnologia. Saímos de 18 milhões de toneladas de cargas movimentadas em 2014 e chegamos a 31 milhões de toneladas em 2021", afirmou o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

"Para dar continuidade a esse crescimento, as obras de infraestrutura garantem melhorias às nossas operações, mais segurança na ampliação da capacidade de movimentação de carga e mais desenvolvimento para a região", completou.

O porto público do Maranhão vive um momento de plena expansão de infraestrutura, tecnologia e logística, voltado para atender à crescente demanda do mercado e fortalecer as diversas cadeias produtivas movimentadas.

Investimentos

Entre janeiro de 2019 até o momento, os investimentos em infraestrutura no Porto do Itaqui somam R$ 2,7 bilhões, entre recursos públicos e privados.

Neste ano foi iniciado um conjunto de obras que somam mais de R$ 500 milhões em investimento da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap). A iniciativa integra o plano estratégico da empresa, com o objetivo de elevar a capacidade de movimentação de cargas do porto acima dos 40 milhões de toneladas/ano até 2025.

São obras de dragagem de aprofundamento, construção de um novo berço (98), requalificação de prédios de apoio operacional e portarias, infraestrutura viária e esgotamento sanitário da poligonal do porto, além do alargamento das rampas dos terminais de ferry boat da Ponta da Espera e do Cujupe.

No ano passado, o Porto do Itaqui movimentou um volume de 31 milhões de toneladas de cargas, consolidando o Maranhão como um grande hub logístico para o Centro-Norte do país.

Maceió se prepara para receber cruzeiristas na temporada 2022/23

Primeiro navio atraca no complexo portuário alagoano em 1° de dezembro

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Maceió (AL) se prepara para o início da temporada de cruzeiros 2022/2023, que neste ano trará o primeiro navio ao complexo no dia 1º de dezembro. A embarcação será a Costa Favolosa, que deve atrair milhares de cruzeiristas e movimentar a economia local.

A temporada segue até o dia 17 de abril de 2023, também com a última escala do navio Costa Favolosa. No Brasil, a temporada começa no próximo dia 29.

Ao todo, Alagoas terá nove navios de três companhias diferentes, que deverão fazer 23 escalas no Porto de Maceió, entre dezembro e abril: 3 navios da MSC, com 15 escalas; 2 navios da Costa, com 4 escalas; e 4 navios da Nowergian Cruise, com 4 escalas em Maceió.

O navio que vai começar a temporada no Brasil, o MSC Seashore, também vai aportar em Maceió. Ele virá pela primeira vez ao Brasil e será o maior navio de passageiros já atracado em Alagoas, com capacidade para 5.200 passageiros.

Divulgação

SAo todo, Alagoas terá nove navios de três companhias diferentes, que deverão fazer 23 escalas no Porto de Maceió

A previsão inicial da Secretaria do Desenvolvimento Econômico e Turismo (Sedetur) indica 4 a 5 mil pessoas chegando em Alagoas por navio.

"Essa estimativa deve ser atualizada à medida que as embarcações forem chegando. Nem sempre descem todos, mas a gente (Sedetur) trabalha com essa estimativa", informou a pasta.

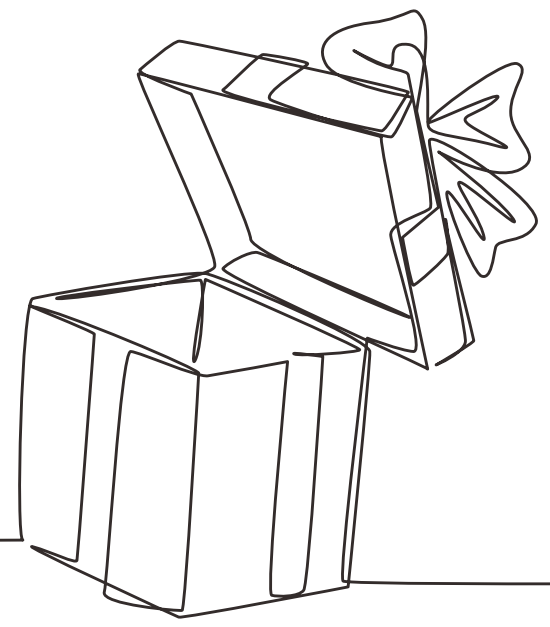
OPINIÃO

LUIZ DIAS GUIMARÃES
jornalista

opiniao@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

Vida embalada



Não nos damos conta, mas somos cada vez mais embalados.

Quando pequeno, diariamente minha mãe dispunha à porta logo cedo vasilhames vazios de vidro para reposição do leiteiro. Peixes eram embrulhados em jornal já lido. Hoje jornal é vendido, sem ler, para as conveniências de meigos e letrados cachorros.

Estamos sendo dominados pelas embalagens. O século XX produziu fantástica mudança nos hábitos para dispormos nossas coisas. As embalagens começaram a integrar o dia a dia.Algumas deram certo, muitas não.

Diariamente excomungo os designers de embalagens. Ganham muito para complicar nossas vidas. Quem não tem câimbra ao abrir um pote de azeitonas ou uma lata de sardinha? Quem não derrama leite após romper o lacre da tetra-park?

Esses criadores de falsas facilidades só perdem para os desenhistas de luminárias. Esses são imbatíveis. Numa época do intuitivo, vá descobrir como tirar a cúpula de uma majestosa e moderna luminária se equilibrando no alto da escada.
Mas para ser justo, algumas invenções são um sucesso. A tupperware, por exemplo. O americano Earl Tupper foi genial ao criar as 'tijelas maravilhosas', como batizou em 1944 suas caixinhas de polipropileno para acondicionar alimentos, especialmente na geladeira.

Saiu vendendo de porta em porta, estilo Avon, e deu tanto certo que hoje dividimos nosso sentimento entre xingar a vizinha que não devolveu a embalagem emprestada com pedaço de bolo de fubá ou o próprio mal jeito quando abrimos o armário para pegar uma e despencam todas sobre a cabeça. Isso tudo à parte, tupperware foi uma boa invenção e é reutilizável inúmeras vezes. Diferentemente das famigeradas garrafas pet que entopem boeiros e emanam irritantes estalos ao tentarmos dispô-las diariamente num saquinho de plástico que havíamos reservado para o número dois do nosso cão amigo.

Se na vida cotidiana de todo mundo as embalagens vieram para facilitar ou irritar, na economia foram revolucionárias. Sim, refiro-me ao contêiner, que já foi motivo de desgosto para muito estivador, dispensado de carregar saco por saco para dentro de um navio.

Essa embalagem revolucionou o mundo quando McLean, um visionário americano que trabalhava com caminhões, decidiu aplicar no transporte marítimo e rodoviário aqueles cofres que na Inglaterra de alguma forma já se utiliza em trens. Não foi fácil convencer o mundo de que seria muito mais prático, racional, rápido e lucrativo usar o contêiner do que sobrepor caixa por caixa no pallet.

Hoje não conseguimos imaginar a palavra globalização da economia sem esses fantásticos cofres. Mas como na vida tudo tem um porém, os contêineres estão ameaçando o ciclo da cadeia logística. Ou porque faltam e a escassez gera alta extraordinária de preço, ou porque haja espaço nos portos para tanto contêiner vazio!

Não me atrevo a analisar o mercado e a logística deles. Mas lembro que o problema sempre existiu em alguns lugares. Há anos, ao percorrer a estrada de Buenos Aires até o aeroporto de Ezeiza, entreti-me olhando para pilhas de contêineres vazios costeando a auto-estrada. Dizia-me o motorista: 'Portos nas extremidades acabam acumulando contêineres vazios porque não há carga de retorno'.

Hoje não são apenas os portos situados nas pontas do mundo a se preocupar. No meio do caminho há um contêiner vazio, diria Drummond. O comércio internacional que vinha acelerado travou por conta da pandemia. Tudo ficou mais demorado e os contêineres não concluíam seu ciclo como programado. O jeito foi encomendar à China mais contêineres vazios.

Agora, em alguns lugares, eles brotam aos borbulhões com a perda do ritmo e de viagens. Portos reclamam em altos brados: 'Tirem essas tralhas vazias daqui'. Muitos começam a aplicar formas de cobrar pela estadia.

Sea-Intelligence, agência dinamarquesa de análise de dados, deu recentemente um alarme: ano que vem haverá 4,5 milhões de TEU vazios acumulados por aí, sem se saber como deles se livrar. Recentemente uma empresa apresentou um modelo de contêiner retrátil. Sim, ele pode ser comprimido feito uma sanfona para economizar espaço. Mas isso, ao que parece, não vale para o contêiner refrigerado e depende de novo processo de persuasão.

Situação difícil essa. As embalagens são problema sim, pelo descarte ou para manter o reuso. Pelo menos a mim, que diariamente tenho que dispô-las na lixeira do prédio. O que não se dirá para a cadeia marítima responsável por 90 por cento do trânsito de mercadorias.

Mais fácil tem sido com nossas vidas. Resolvemos com cremação. Solução mais prática que enterrar as embalagens de madeira. Se bem que, como já disse, tudo tem um porém. Os gases do meu corpo calcinado contribuirão para o famigerado buraco de ozônio. Pelo menos não me xingarão feito o horrível pote de azeitonas.

SE NA VIDA COTIDIANA DE TODO MUNDO AS EMBALAGENS VIERAM PARA FACILITAR OU IRRITAR, NA ECONOMIA FORAM REVOLUCIONÁRIAS. SIM, REFIRO-ME AO CONTÊINER, QUE JÁ FOI MOTIVO DE DESGOSTO PARA MUITO ESTIVADOR, DISPENSADO DE CARREGAR SACO POR SACO PARA DENTRO DE UM NAVIO.

ESTILO BE

IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br

NUNCA TOQUEI NENHUM INSTRUMENTO, MAS GOSTO QUANDO EM UMA ORQUESTRA MÚSICOS AFINAM OS TONS E CRIAM UM BELO CONCERTO. A VIDA TAMBÉM PODE SER UMA SINFONIA SENDO PREPARADA PELOS NOSSOS MOVIMENTOS. ÀS VEZES RÁPIDOS, EM OUTRAS LENTOS; DE DIVERSOS TEMPOS, INTENÇÕES E EMOÇÕES. QUEM ESTÁ SEMPRE QUERENDO ALGO DIFERENTE DO QUE FAZ ATRAPALHA O ANDAMENTO NATURAL E DESARMONIZA O CONJUNTO. TOMAR A VIDA NAS MÃOS É ESCREVER A PRÓPRIA BIOGRAFIA COMO SE FOSSE MÚSICA, DEIXANDO PARA TRÁS AS NOTAS DISSONANTES E PROCURANDO ACORDES RITMADOS COM O PRESENTE, PARA PREPARAR NOVAS E MELHORES VERSÕES.

DICA

CASACOR Pernambuco

Divulgação

O tema esse ano é "**Infinito Particular**" e marca a reabertura do Edifício Chanteclair, um dos mais grandiosos do Recife Antigo, entregue a agora após a restauração. O destaque é a iluminação da área externa (foto), projeto de Carlos Fortes, um dos legados para a cidade. Os visitantes encontrarão são 25 ambientes planejados por jovens talentos e nomes consagrados da arquitetura e design, selecionados pela curadoria da mostra.

Serviço
Até 27 de novembro
Local: Avenida Marquês de Olinda, 2-86, Recife (PE)
Horários:
Operacionais - restaurante, bistrô, bar e lojas: De terça a sábado, das 12h às 22h
Domingos e feriados, das 12h às 20h
Visitação na mostra:
De terça a sábado, das 14h às 21h (visitação até 22h)
Domingos e feriados, das 12h às 19h (visitação até 20h)
Preço: R$ 35,00 (meia); R$ 55,00 (entrada social com um 1kg de alimento) e R$ 70,00 (inteira)

LEITURA

Ministro escritor

Divulgação

"**Direito Marítimo: estudos em homenagem aos 500 anos da circum-navegação de Fernão de Magalhães**" (Ed. Fórum) é o livro lançado nesta semana coordenado pelo ministro Ricardo Lewandowsk, do Supremo Tribunal Federal. São reflexões sobre os aspectos jurídicos, sociais e econômicos da navegação ao longo da história mundial e para o futuro. Entre os artigos, temas como a navegação mundial, pirataria, processo de remoção de destroços de navios, arbitragem no transporte marítimo e questões ambientais.

FOCO

Um santista arrasando no Paraná

Divulgação

Aos 38 anos, **Luiz Fernando Garcia** vive uma ótima fase na vida profissional e pessoal. Como Diretor-presidente da Portos do Paraná, tem muitos projetos pela frente e a empresa vem acumulando premiações, como o primeiro lugar ocupado desde 2019 no Prêmio Portos+Brasil, do Ministério da Infraestrutura, em melhor gestão portuária do País, e o prêmio de Contabilidade Regulatória da Antaq.

Essa entrevista foi dada diretamente dos Estados Unidos, onde participou essa semana da delegação brasileira no Congresso das Associações Portuárias Americanas. Em novembro estará no AAPA Latino, em Santos, quando fará apresentação sobre a experiência de sucesso dos portos de Paranaguá e Antonina.

Sobre o congresso, conta: "A legislação e americana e a cultura divergem das nossas em alguns aspectos, mas é interessante como o mundo todo está preocupado com a questão da digitalização portuária e infraestrutura energética, mas aparecem os mesmos problemas do Brasil, como a profundidade dos canais, mais áreas portuárias para o estabelecimento e colocação de novos terminais para trabalhar com uma cadeia logística eficiente".

Luiz Fernando nasceu em Santos, de onde saiu para cursar Economia pela Universidade Federal do Paraná. Passou pela Secretaria de Portos da Presidência da República, foi Assessor Especial do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Presidente do Conselho de Administração do Porto de Santos por um ano e poucos meses como Diretor Presidente, até ser chamado para a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina.

Nesses portos, a atuação de excelência reconhecida por investidores, comunidade e órgãos de controle, dentro e fora do Brasil, é fruto de muito trabalho, como ele explica: "Primeiro o comprometimento do time envolvido com o compromisso de entregar um porto cada vez mais eficiente. Em segundo, a visão diferenciada do Governador Ratinho Júnior para a infraestrutura, que teve sabedoria ao escolher técnicos para a gestão dos portos".

Quando comenta que a carga sempre procura o caminho mais eficiente, unindo preço e qualidade do serviço, ele faz uma provocação com o Porto de Santos: "Costumamos brincar com os nossos amigos de Santos que eles são maiores, mas somos imbatíveis no Paraná com 1/5 do tamanho deles. Por metro linear, ninguém faz uma movimentação como a nossa", garante.

O Presidente ressalta o alcance dos portos: "O Paraná se une para fortalecer e avançar no setor. Em Paranaguá, respondemos por quase 50% da população empregada direta ou indiretamente. Em Antonina, com um único terminal arrendado, mas importante, são quase 80%".

A relevância também aparece na arrecadação dos tributos municipais: a atividade portuária representa em média quase 50% do ISS. E para quem reclama do barulho ou dos desconfortos que a proximidade de um porto traz, ele responde: "Reconhecemos que somos um vizinho pesado, é o nosso ônus, mas procuramos soluções para melhorar a relação porto-cidade. O que seria dos municípios sem a rentabilidade e sem a geração de empregos?"

Entre os novos projetos, Luiz Fernando cita a abertura da licitação no dia 5 deste mês para a realização da maior obra de infraestrutura do Estado do Paraná: "É uma obra com recursos do porto para desenvolver um novo mecanismo de descarregamento ferroviário, para otimizar a operação ferroviária no porto de Paranaguá. Hoje a participação é pequena, temos só 20% de quase 60 milhões de toneladas que entram ou saem pelos trens, muito pelas características do nosso porto curto".

Com a obra, que tem previsão de quase R$ 600 milhões, ele espera dinamizar todo o descarregamento ferroviário de grãos no porto de Paranaguá, com reflexos nos outros segmentos. "Hoje, para abastecer 11 terminais essa ferrovia passa por 17 ruas (com passagem de nível); no projeto só passará em cinco ruas (e sem as interrupções por manobras). A projeção de deslocamento será feita para descarregar 180 vagões de 3 a 4 horas sem interrupção".

O projeto está entrosado com outros projetos do Estado do Paraná, como a nova Ferroeste, investimento já previsto com concessão, saindo de Maracaju no Mato Grosso do Sul, cortando o Estado do Paraná e chegando no porto. E ainda a nova licitação da Malha Sul, com possibilidade de investimentos na casa de R$ 2 bilhões com a licitação dos terminais.

Um deles o Tribunal de Contas aprovou há dez dias e a previsão é o leilão ainda esse ano e investimento de R$ 800 milhões. "E há outros terminais de líquidos e grãos sendo estruturados para entregar um porto adequado nos seus acessos para receber a carga com qualidade, eficiência ambiental, equipamentos tecnológicos, segurança no trabalho e uma agenda ESG perfeita", garante.

Casado com a paranaense Andrea, o casal tem dois filhos: André Luís, 14 anos, e Felipe, de 8 anos. Para desestressar vai à academia logo cedo, gosta de filmes e leituras, sendo biografias seu gênero preferido. É torcedor de carteirinha e fanático pelo Santos Futebol Clube. "A gente muda de cidade, de time não".

ESTILO BE

MERGULHO

A leitura nos desbrutaliza

Divulgação

Além do conhecimento, a leitura pode trazer experiências emocionais com repercussão positiva no dia a dia. "Mergulhar na leitura é um pacote que influencia e valoriza a vida pessoal e profissional", diz o médico, psicoterapeuta e escritor **José Santana Filho**, autor de obras como "Antônia", "A Casa das Marionetes" e "Flor de Algodão". Confira a entrevista:

A leitura é uma viagem?
É uma viagem para fora e para dentro. Freud dizia que não há lugar onde ele tenha chegado que os poetas e escritores já não tivessem chegado antes.

Como a literatura toca as pessoas?
No sentido de nos humanizar, de permitir nos reconhecermos na própria espécie. Eu comecei a ler muito cedo, livros de aventuras, gibis, coleções de Clássicos da Juventude. Quando descobri Fernando Pessoa, aos 15 anos, tive uma epifania, eu me senti credenciado a existir, começando a ver que não estava sozinho, os sentimentos são humanos e eu fazia parte de uma tribo.

A leitura transforma?
Esse tipo de encontro com a arte em geral, no meu caso com a leitura, te credencia, na medida em que te faz ver numa outra criatura, ou na concepção de uma obra, aspectos de sua personalidade que desconhecia ou não queria admitir. Um texto com o qual você se identifica, ou mostra o que você não sente, clareia também as sombras, é uma experiência quase orgânica. A leitura nos desbrutaliza.

Como funciona a identificação com o livro?
Na Grécia antiga se dizia que um lugar onde se vendiam livros, era um lugar de cura da alma. Todas as manifestações que possibilitam entrar em contato consigo e com sentimentos universais, com percepções que podem variar de cultura para cultura, mas que em algum aspecto concerne a todos, é uma experiência rica, abastece o seu repertório de vida. Um bom livro traz dúvidas, relativiza as certezas, os conceitos e os preconceitos que cada um tem em função da personalidade e do meio.

Como incentivar a leitura entre adultos?
É preciso criar mais reuniões, grupos de pessoas para ler. Não é só para divulgar o livro e sim desenvolver a leitura. Muitas pessoas esclarecidas têm dificuldade na hora de ler, de perceber além do que está escrito. Em grupo, a troca contribui para ampliar o entendimento. Sem uma leitura profunda, fica difícil tirar o leitor da superfície.

Literatura ajuda na psicanálise?
Eu acredito nisso, acho que é importante se reconhecer fora, a arte em geral é excelente para tal. O que pode melhorar em você não é apenas a identificação, é o reconhecimento da natureza humana. Saber que não é o centro do universo, é importante descobrir isso na vida prática. Há várias alternativas de filmes, teatro, música, livros (escrita terapêutica é outra coisa) para serem trabalhadas em terapia.

Com leitura se vive melhor?
Sim, a leitura é uma atividade que você pode exercer sozinho, e eu conheço poucas coisas tão úteis para proporcionar prazer, sem depender de outra pessoa. Se o bem-estar está sempre na dependência de outras pessoas, você está pouco equipado. A literatura contribui para sua independência e para se tornar, inclusive, alguém mais interessante.

E para os jovens?
Vivemos em uma época muito veloz e superficial. A literatura ajuda a desenvolver o foco mental. Por outro lado, nunca se leu tanto, tem Internet e redes sociais, mas é uma leitura que não contribui para formação da reserva cognitiva, não se aprofunda. A leitura exige um processo e os benefícios que a leitura proporciona ao cérebro vêm desse processo e não apenas da junção das palavras. O cérebro e a mente precisam ser alimentados com bom conteúdo e continuidade.

TEATRO

De Clarice, com amor

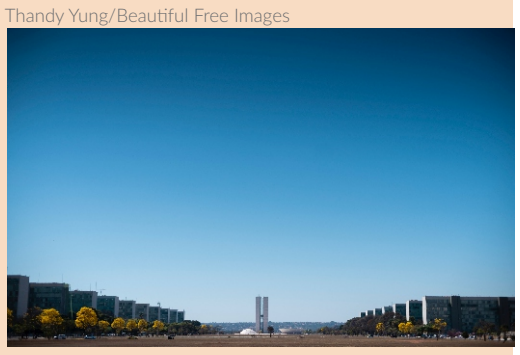
Beto Oliveira

"A Hora da Estrela" foi o último livro escrito por Clarice Lispector e narra a saga de Macabéa, imigrante nordestina cuja vida no Rio de Janeiro é marcada pela ausência de afeto e poesia. Vista pela sociedade como uma mulher sem qualquer atrativo, ela se contenta com uma existência medíocre. Montado em 2020, o musical "**A Hora da Estrela ou O Canto de Macabéa**", reestreia no Teatro Vivo, com Laila Garin, Claudia Ventura e Leonardo Miggiorin. A direção e adaptação é de André Paes Leme, direção musical de Marcelo Caldi e trilha original de Chico César. Laila Garin tem o desafio de se alternar entre a Macabéa e a Atriz, que não somente narra, mas também comenta e lança uma série de questões ao longo da encenação.

Serviço
A Hora da Estrela ou o Canto de Macabéa
Temporada: 3 de novembro a 11 de dezembro (exceto no dia 17/11)
De quinta a sábado, às 20h; e aos domingos, às 18h
Teatro Vivo - Avenida Dr. Chucri Zaidan, 2460 - Vila Cordeiro
Ingressos: R$100 (inteira) e R$50 (meia-entrada)**
Preço popular (há limite por sessão): R$60 (inteira) e R$30 (meia-entrada)
Vendas online: https://bileto.sympla.com.br/event/76705/d/159075/s/1057209

BE+

Thandy Yung/Beautiful Free Images



- **No ranking realizado pela Ookla Analysis, Brasília é a cidade com melhor velocidade de download e upload em redes móveis no País. São Paulo ficou em segundo, com cerca da metade da velocidade do Distrito Federal.**
- Boa notícia para os paulistanos: a partir de março a Azul vai dobrar os horários de voos no aeroporto de Congonhas, em São Paulo. Mesmo com a mudança, a Gol e a LATAM devem continuar dominando o setor.
- **O Rio de Janeiro está em alta. Dados do Rio Convention Bureau apontam que o turismo de negócios cresceu quase 500%, sendo que entre janeiro e outubro de 2022, a cidade sediou 112 congressos e conferências. O segmento gerou mais de 217 milhões de dólares.**
- Usando a Inteligência Artificial, o Instagram está ampliando os testes de verificação de idade dos usuários da plataforma no Brasil e na Índia. O aplicativo da Meta não reconhece identidade (apenas a faixa etária) e todo conteúdo é excluído após a análise. Matéria do Link, do Estadão.

BE-

- **Melhor aceitar os cachos! Novo estudo publicado na revista científica Journal of the National Cancer Institute informa que produtos usados para alisar o cabelo aumentam o risco de câncer de útero. De acordo com o trabalho, mulheres que usam os produtos mais de quatro vezes por ano têm o dobro da probabilidade de desenvolver a doença, informa O Globo.**
- A perda da biodiversidade global continua alarmante. Dados do "Living Planet Report" (Relatório Planeta Vivo) que a organização WWF publica a cada dois anos alerta que populações monitoradas de mamíferos, aves, anfíbios, répteis e peixes registraram queda média de 69% desde 1970.
- **Pesquisa do Datafolha mostrou uma realidade que muitos de nós já comprovamos no dia a dia: 76% dos jovens dizem querer deixar o Brasil, e quanto mais jovem maior é o desejo. Outra constatação é que os jovens dão o dobro de importância à estabilidade financeira/ficarem ricos a comprarem um imóvel ou ter boa formação.**
- O Instituto Reuters para Estudos de Jornalismo publicou estudo realizado nos Estados Unidos, Reino Unido, Índia e Brasil, apontando que o assédio e a desinformação são vistos como os maiores problemas das mídias digitais no Brasil. O WhatsApp foi considerado como a plataforma mais problemática.