BE NEWS

SÁBADO E DOMINGO, 10 E 11 DE DEZEMBRO DE 2022 | ANO 1 | Nº 255 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

NACIONAL Governo lançará estudo de impactos climáticos na malha terrestre ▸**p6**

OPINIÃO "Papai Noel sem home office", artigo de Luiz Dias Guimarães ▸**p10**

ESTILO BE Rebeca do Carmo Oliveira encara novo desafio no Pecém ▸**p12**

BR do Mar traz segurança jurídica, diz presidente do Tribunal Marítimo

Em entrevista exclusiva, o vice-almirante Ralph Dias da Silveira Costa diz que essa estabilidade irá impulsionar a movimentação de cargas entre portos ▸**p4 e p5**

EDITORIAL

Mudanças climáticas: um caminho sensato

Um estudo inédito no setor de transportes brasileiro deve ser publicado pelo Ministério da Infraestrutura na próxima sexta-feira, dia 16. Trata-se de um levantamento sobre os impactos das mudanças climáticas na malha rodoviária federal. A iniciativa foi revelada pela subsecretária de Sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura, Larissa Carolina Amorim dos Santos, em entrevista ao **BE News** publicada na edição deste final de semana.

Segundo a subsecretária, essa pesquisa mapeou diversos impactos das mudanças climáticas nas estradas, como deslizamentos, inundações e aumento na temperatura, "que causam problemas na pavimentação de asfaltos e manutenções de pontes". Larissa também explicou que as rodovias foram classificadas pelas cargas que escoam e esses dados foram cruzados com os impactos climáticos previstos para cada região, indicando quais os riscos efetivos em cada via.

Da mesma forma que o estudo "Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos" feito pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o levantamento rodoviário foi feito em parceria com a agência de fomento alemã GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit).

Com mais esse trabalho, o Ministério da Infraestrutura e seus órgãos, no caso, a Antaq, passam a encarar um problema já reconhecido por vários governos e administrações de ativos de transporte de outros países, mas que, ainda hoje, é parcialmente ignorado no Brasil. E ao tomar ciência da questão, adotam a ação mais sensata: apurar quais os seus impactos. É com base nesses dados que essa pauta receberá a prioridade devida e outras ações podem ser tomadas, como a definição de ações de proteção (os denominados planos de resiliência). De qualquer forma, o assunto está sob análise, que é um passo correto.

Independente das causas, é inquestionável que as características climáticas estão passando por mudanças em todo o planeta. Em algumas regiões tais mudanças são melhor percebidas do que em outras, é verdade. Mas não há como negar que essas modificações estão ocorrendo. E esse fenômeno impacta - duramente, aliás - as sociedades, afetando da agricultura ao setor de transporte, passando por questões urbanas e sanitárias. Nesse cenário, ignorar o problema, obviamente, é a pior das respostas. Que essas mudanças sejam analisadas e seus impactos, mensurados. E a partir daí, medidas sejam estudadas para reduzir seus prejuízos. Esse foi o caminho já adotado por vários países e é uma excelente notícia perceber que o Governo do Brasil, após anos de inércia, começa a trilhá-lo.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Divulgação/
Tribunal Marítimo

▲ CAPA
4 Entrevista: Ralph Dias da Silveira Costa, presidente do Tribunal Marítimo

HUB
3 Novo governo vai incentivar investimentos privados em infraestrutura, diz Rui Costa

NACIONAL
3 IBGE sobe projeção da safra de 2023 para 293,6 milhões de toneladas

Exportações de milho seguem em alta no Brasil

6 Governo lançará estudo de impactos climáticos na malha terrestre do país

REGIÃO SUDESTE
7 Meganavio MSC Seashore estreia temporada no Brasil no Porto de Santos

REGIÃO SUL
7 Ponte da Integração Brasil-Paraguai deve ser inaugurada este mês

REGIÃO NORDESTE
8 Cabedelo: obras da dragagem e do novo pátio de caminhões do porto são vistoriadas

REGIÃO NORTE
8 Navalshore terá sua primeira edição em Manaus em 2023

INTERNACIONAL
9 Corredor verde entre Portugal, Espanha e França vai custar 2,5 bi de euros

OPINIÃO
10 "Papai Noel sem home office", por Luiz Dias Guimarães

11 "Tatiana Chalub Bicalho, Brasília, Brasil", por Nájia Furlan

SOCIAL
12 Estilo BE: comportamento, artes e tendências, com a jornalista Ivani Cardoso

www.portalbenews.com.br

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
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

"Foco nosso" 1
O futuro ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, reforçou ontem que o governo do presidente eleito Luís Inácio Lula da Silva vai incentivar os investimentos privados no setor de infraestrutura. Em entrevista na sede do gabinete de transição, no Centro Cultural Banco do Brasil, em Brasília, ele explicou que esses projetos vão ocorrer a partir de concessões ou parcerias público-privadas. "Será um foco nosso, buscando fazer com que tenhamos elevação no número de concessões e, eventualmente, a participação do governo federal, ou isoladamente ou em parceria com os estados em projetos de PPPs, transformando aquilo que nós conhecemos de inúmeros problemas do estado brasileiro em investimento, transformando o problema em oportunidade", disse.

"Foco nosso" 2
Governador da Bahia em final de mandato, Costa seguiu o discurso de outros integrantes da equipe de transição e citou o papel de destaque que as parcerias público-privadas (PPP) terão. Segundo ele, "o governo federal não tem tido até agora experiências, além das concessões, em PPPs e nós queremos introduzir essa temática como elemento de intensificar os investimentos no nosso país".

Hotelaria 1
O Porto do Açu, no litoral norte do Rio de Janeiro, passou a contar com um tipo de instalação raramente encontrado nos complexos marítimos brasileiro - um hotel. Voltado aos profissionais e visitantes dos terminais locais, ele conta com 64 quartos, que ficam em seu piso superior. No térreo, há um auditório, salas de reunião e de jogos, lounge bar e um restaurante para 100 pessoas administrado pela equipe da rede Baby Beef Premium.

Hotelaria 2
Batizado como Açu Hotel, ele tem uma localização estratégica. Fica nas proximidades da entrada do complexo marítimo. E já conta com um projeto de expansão, para ganhar mais 200 quartos.

Alerta
Os setores portuários, logísticos e de navegação devem ficar melhor preparados para futuras crises globais, mudanças climáticas e a transição para uma economia com base em fontes energéticas de baixo carbono. O alerta consta do Review of Maritime Transport 2022, lançado recentemente pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad).

IBGE sobe projeção da safra de 2023 para 293,6 milhões de toneladas

O levantamento aponta alta de 11,8% na produção nacional de grãos, cereais e leguminosas em comparação à safra deste ano

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Jaelson Lucas/AEN-PR

A supersafra de soja deve alcançar 146,4 milhões de toneladas no próximo ano

A safra de grãos, cereais e leguminosas deverá alcançar 293,6 milhões de toneladas no próximo ano. É o que aponta o segundo prognóstico do Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA), divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Isso representa um novo recorde na série histórica iniciada em 1975, com aumento de 11,8% em relação à safra deste ano, e de 1,9% em relação ao primeiro prognóstico, que estava em 288,1 milhões de toneladas.

O gerente da pesquisa, Carlos Barradas, atribuiu o aumento estimado de 5,5 milhões de toneladas em relação ao primeiro prognóstico principalmente à soja, cuja projeção é de uma supersafra de 146,4 milhões de toneladas, um crescimento de 22,5% em relação a este ano. "Em 2022, a safra da soja foi drasticamente reduzida devido à falta de chuvas. Para a safra 2023, até o momento, as condições climáticas estão favoráveis ao desenvolvimento das lavouras. A safra de 2023 deve ser novo recorde da série histórica do IBGE", observou.

A pesquisa também divulgou a estimativa de novembro para a safra de 2022, que alcançou 262,7 milhões de toneladas, 3,7% maior que a obtida em 2021 (253,2 milhões de toneladas), com 9,4 milhões de toneladas a mais. Em relação ao mês anterior, houve declínio de 110.643 toneladas (-0,0%). A área a ser colhida foi de 73,2 milhões de hectares, apresentando crescimento de 6,8% frente à área colhida em 2021, aumento de 4,7 milhões de hectares. Em relação ao mês anterior, a área a ser colhida apresentou um declínio de 29.127 hectares (-0,0%)

A estimativa da produção de cereais, leguminosas e oleaginosas apresentou variação anual positiva para quatro Grandes Regiões – Centro-Oeste (12,2%), Norte (10,3%), Sudeste (13,3%) e Nordeste (10,3%) – e negativa para a Sul (-15,2%).

Segundo o levantamento, Mato Grosso lidera como o maior produtor nacional de grãos, com uma participação de 30,7%, seguido pelo Paraná (12,7%), Goiás (10,4%), Rio Grande do Sul (9,8%), Mato Grosso do Sul (8,4%) e Minas Gerais (6,5%), que, somados, representaram 78,5% do total nacional.

Em relação ao mês anterior, houve aumentos nas estimativas da produção da batata-inglesa 2ª safra (4,3% ou 53.076 t), da cana-de-açúcar (4,1% ou 24.568.533 t), do feijão 2ª safra (2,8% ou 37.207 t), do sorgo (2,0% ou 57.045 t), do tomate (1,1% ou 43.078 t), do feijão 3ª safra (0,2% ou 1.222 t), do milho 1ª safra (0,2% ou 40.443 t), da soja (0,1% ou 78.405 t), e declínios da cevada (-6,7% ou -35.834 t), da batata-inglesa 3ª safra (-1,5% ou -16.400 t), do feijão 1ª safra (-0,7% ou -7.760 t), do milho 2ª safra (-0,3% ou -258.965 t), da batata-inglesa 1ª safra (-0,3% ou -4.892 t), do trigo (-0,2% ou -22.781 t) e da aveia (-0,0% ou -280 t).

Exportações de milho seguem em alta no Brasil

Vendas externas de grão apresentaram crescimento de mais de 200% em novembro e no acumulado do ano, em comparação aos resultados de 2021

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

As exportações de milho somaram 9,7 milhões de toneladas em novembro, 222,3% a mais sobre novembro de 2021 (5,7 milhões de toneladas). No acumulado de janeiro a novembro, as vendas externas do grão registraram alta de 207,8% sobre o ano anterior. As informações são da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério da Economia.

O crescimento dos embarques de milho contribuiu para elevar a margem de produtos exportados tanto em novembro quanto nos últimos 11 meses do ano. No mês passado, as exportações da agropecuária cresceram 60,8%, somando US$ 5,09 bilhões, com destaque para o milho (alta de 222,3%, 9,7 milhões de toneladas); seguida da Indústria Extrativa (+34,4%, US$ 7,04 bilhões) e da Indústria de Transformação (+21,5%, US$ 15,83 bilhões).

No acumulado de janeiro a novembro, em comparação a igual período do ano anterior, as vendas dos produtos brasileiros ao exterior registraram alta de 37% na Agropecuária, que somou US$ 70,63 bilhões, com destaque para o milho não moído, exceto milho doce (207,8%). Os embarques da Indústria de Transformação aumentaram 28,6% (US$ 167,45 bilhões). Já a Indústria Extrativa apresentou queda de 7% (US$ 69,14 bilhões).

Segundo a Secex, a balança comercial brasileira registrou um superávit de US$6,7 bilhões em novembro, um recorde na série histórica iniciada em 1989, ante déficit de US$ 1,1 bilhão, em novembro do ano passado.

O saldo positivo em novembro refletiu exportações de US$ 28,2 bilhões, o que representa alta de 30,5% pelo critério de média diária em comparação a novembro de 2021. Já as importações somaram US$ 21,5 bilhões, com queda de 5,5%.

No acumulado do ano, o saldo comercial superavitário em US$ 58 bilhões resulta de US$ 308,8 bilhões em exportações e de US$ 250,8 bilhões em importações.

NACIONAL

ENTREVISTA

vice-almirante RALPH DIAS DA SILVEIRA COSTA

presidente do Tribunal Marítimo

A Marinha está elaborando um decreto que será chamado de 'Política Marítima Nacional'. Estamos armando o país com regras novas"

Divulgação

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O presidente do Tribunal Marítimo, o vice-almirante Ralph Dias da Silveira Costa, afirmou que a Lei 14.301, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem – o BR do Mar – traz segurança jurídica que irá impulsionar a movimentação de cargas entre portos.

Em entrevista exclusiva ao BE News, ele, que assumiu o cargo em agosto deste ano, falou que ainda não é possível sentir um crescimento efetivo do setor. Contudo, a cabotagem acompanha o crescimento do país e, por esse motivo, as perspectivas são positivas para o setor.

"O BR do Mar veio para escorar toda essa questão dando segurança jurídica e força para investimentos. Uma lei sempre tem um peso e, por isso, estamos todos ansiosos com toda essa regulamentação. Mas como disse, quem fomenta isso é o próprio desenvolvimento do mercado", disse.

Ralph Dias falou ainda sobre as atribuições do tribunal, melhorias no Registro de Embarcações Brasileiras (REB), contribuição do órgão para segurança jurídica do setor e a chegada de seu antecessor no cargo, o vice-almirante, Wilson Pereira de Lima Filho, à diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Confira a entrevista completa abaixo.

Gostaria que o senhor falasse um pouco sobre o tribunal e quais são suas atribuições.

O Tribunal Marítimo é um órgão auxiliar do Poder Judiciário. Temos algumas características especiais por ser ele vinculado à Marinha em questões administrativas. Julgamos fatos da navegação e seus acidentes. A lei que nos rege é de 1954, apesar de termos sido criados em 1934. E até hoje está em vigor, apesar de algumas alterações ao longo dos anos. Temos a característica de sermos autônomos. Portanto, somos soberanos em nossas decisões. Ele foi criado exatamente por causa de um acidente com um navio alemão em 1934. O navio mercante Baden saiu da Barra da Tijuca sem autorização da Capitania dos Portos e, por não ter essa autorização, nossas fortalezas fizeram alguns tiros de advertência e ele continuou navegando ao sul. Uma dessas fortalezas infelizmente acertou o navio gerando vítimas. Foi quando o navio teve que retornar à Bahia e ficou preso aguardando julgamento. Mas a dúvida ficou. Quem ia julgar isso? Deveria ser um tribunal marítimo que não existia. Portanto, ele foi julgado no Tribunal de Hamburgo. Mas foi aí que o país viu a necessidade de criar o Tribunal Marítimo. A partir daí, do ponto de vista desse Direito Marítimo, que é um universo com várias galáxias, o tribunal vem com essa garantia de assegurar uma segurança jurídica para quem está operando e para quem quer investir no Brasil. Por tradição, todo o nosso ordenamento jurídico, que é complexo, se entrelaça. Claro que ainda temos uma burocracia, que é algo cultural do brasileiro, mas estamos reduzindo cada vez mais. Contudo, eu reforço que essa estrutura traz segurança jurídica para todo o arcabouço maritimista brasileiro.

Nesse sentido, o tribunal tem muita importância no sentido de ser o responsável pela emissão dos Registros Especiais Brasileiros (REBs). Qual a importância dessa certificação?

A importância que destacaria é no nível de investimento. Ele é o pontapé inicial para quem quer ter um navio, ou ser um armador. Tudo começa aqui. Digo que é um trabalho cartorial importante que o tribunal exerce. Registro esse que, em 2022, completou 25 anos. Agora, temos a Lei do BR do Mar que facilita afretamentos e registro de embarcações estrangeiras com bandeira brasileira.

Como o tribunal viu essas mudanças?

Esse tipo de afretamento já poderia ser feito com a suspensão da bandeira do país de origem do navio. Mas é bom tocar nesse assunto porque o BR do Mar é uma nova lei, que surgiu devido à necessidade. Ela surgiu devido à greve dos caminhoneiros em 2018 e o modal rodoviário tem um peso muito grande. De maneira nenhuma quero diminuí-lo. Ele é muito importante e as rodovias carregam uma grande importância. Mas o fato é que, neste momento, se percebeu que os modais ferroviário e marítimo poderiam surgir como solução para este problema. Neste sentido, a lei traz esse conceito de estabelecer 'estradas' usando a nossa costa. Vejo que a intenção é de impulsionar a mentalidade marítima na busca de fomentar investimentos dentro do Brasil. E a cabotagem é um caminho muito interes- ▸

NACIONAL

ENTREVISTA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

sante. Ainda faltam regulamentações, mas espero que todo esse regramento saia o mais rápido possível. Mas vejo essa lei de forma bastante positiva.

Mas quais são as perspectivas do Tribunal Marítimo para essa lei?

Quando cheguei aqui, peguei um tribunal extremamente organizado, graças ao almirante Lima Filho. Agora, vamos ter que atualizar o órgão com as demandas que estão por vir. Quando falo isso entendo que é dar uma celeridade nos nossos processos para emissão dos REBs. Já temos algumas pesquisas de como iremos acelerar esses processos. O Tribunal Marítimo não pode ser um gargalo. Ele participa do desenvolvimento e da ação nessa vertente marítima. Creio que vamos ter uma demanda muito grande de REBs neste ano de 2023.

Quais são os motivos desse aumento de demanda?

Dois motivos. O primeiro é muito claro. Viemos de uma pandemia sedenta de trabalho e de investimentos. Isso já vem repercutindo no ambiente marítimo. O segundo ponto é que a vertente de gás e óleo está crescendo. Também temos a questão das offshore, que irão crescer cada vez mais. Então, no meu ponto de vista, todo esse cenário irá fomentar a cadeia logística de apoio marítimo. E pelo que vi, isso acontecerá ao longo de toda a costa brasileira. São áreas grandes com navios especiais para instalação dessas estruturas que irão produzir energia. Também há a passagem de cabos, estações internas etc.. Então, estamos falando de óleo e gás, cabotagem e, agora, esses parques eólicos que irão trazer uma nova dimensão do apoio marítimo.

Como o tribunal está se preparando para atender toda essa nova demanda e acelerar essa emissão de registros? E em que fase estão esses estudos?

Essa vertente do julgamento era feita da mesma forma desde 1954. A diferença é o uso do computador em detrimento da máquina de escrever. De uns quatro a cinco anos, modernizamos a questão do julgamento, usando um sistema para agilizar essas tramitações. Temos que achar recursos para que possamos agilizar todo o processo de registro. Estamos fazendo todos os estudos. Não é algo simples. Mas estamos atentos a todo esse crescimento e, obviamente, em não sermos um gargalo. Temos uma divisão toda para a parte de registro que quer se modernizar. Mas ainda temos algumas questões que não podemos evitar, como a legislação. Como disse, temos uma cultura de burocracia. Acredito que temos alguns procedimentos que podem ser mais simples. É uma preocupação, mas temos total convicção de que iremos endereçar essas questões. O principal agora é encontrar um sistema. Estamos em fase de concepção dessa questão de como tornar mais palatável essa pilha de documentos necessários para emissão de REBs. Essa é a nossa visão é prioridade para 'amanhã'.

Efetivamente, já houve melhora na cabotagem brasileira desde a promulgação do BR do Mar?

A cabotagem acompanha o desenvolvimento do país. Se crescermos, teremos movimento no setor. Vejo que ainda estamos no patamar atingido antes da pandemia. Não chegamos a crescer. Como esperançoso que sou, acredito que o BR do Mar vai trazer crescimento. Mas nem sempre o remédio cura todos os efeitos. Tenho contato com o pessoal da cabotagem e eles estão observando com muito cuidado a questão do BR do Mar. Hoje temos uma parte fluvial que está em crescimento constante. Há seis meses eu estava comandando a Marinha na Amazônia ocidental. Ali o crescimento das hidrovias e do transporte interior é constante e intenso. E a relação com a cabotagem nesta região é direta. Algum insumo que sai da região costeira tem que passar pela cabotagem para entrar na parte fluvial. E posso dizer que lá está crescendo. Uma parte ajuda a outra. E o BR do Mar veio para escorar toda essa questão dando segurança jurídica e força para investimentos. Uma lei sempre tem um peso e, por isso, estamos todos ansiosos com toda essa regulamentação. Mas como disse, quem fomentará isso é o próprio desenvolvimento do mercado.

> A CONTRIBUIÇÃO O ALMIRANTE WILSON LIMA FILHO E TODO O SEU CONHECIMENTO MARÍTIMO SERÃO MUITO BENÉFICOS PARA A ANTAQ"

O senhor falou que é preciso dar segurança jurídica para fomentar o setor marítimo. Como o tribunal está contribuindo para dar segurança aos investidores?

Um exemplo é que a Marinha, e eu como juiz do Tribunal Marítimo participei, está discutindo, dentro de suas atribuições relativas ao Direito Marítimo, em uma composição interministerial, a elaboração de um decreto que será chamado de 'Política Marítima Nacional'. O decreto vai criar políticas incentivadoras em cada ministério. Para se ter uma ideia, a Marinha tem a capacidade de juntar entidades distintas. As discussões foram muito voltadas ao Ministério da Economia, do Planejamento e do Meio Ambiente, de Minas e Energia. Tudo será secretariado pela Comissão Interministerial de Recursos do Mar. Estamos armando o país com regras novas. A ideia é construir com, ao menos 15 ministérios, políticas positivas e fomentadoras para várias atividades como pesca, meio ambiente, parques eólicos e por aí vai. Esse já é mais um motivo que corre em paralelo para dar segurança jurídica. Ou seja, estamos dando ainda mais segurança jurídica para o investidor. Vamos trazer um decreto atual com a participação desses vários atores. O nosso código comercial é de 1830. São quase 180 leis desde o império, entre elas o código comercial, que precisamos atualizar.

Outro gargalo no setor é a situação das execuções de dívidas, justamente pela eficácia de devedores contumazes para esconder bens. Nesse sentido, o Tribunal Marítimo aderiu ao Sistema Nacional de Investigação Patrimonial e Recuperação de Ativos (Sniper). Qual a contribuição do Tribunal para essa ferramenta?

Em termos de propriedade marítima, temos 12 mil embarcações grandes, algumas com mais de 120 metros. Ela precisa de um registro aqui. Mas também tem os registros da Capitania dos Portos, que são mais de 90 mil embarcações menores. E essa entrada no Sniper é recente e estamos nos acostumando. Vamos poder contribuir muito. Mas ainda não temos essa adesão com toda essa ferramenta. Dentro do sentido do Sniper iremos participar do processo. Mas não executamos nada. A parte do julgamento é do tribunal, com aplicação de penas e multas. Mas essa execução já não nos cabe diretamente. Ou seja, se o CPF não pagar, ele cai na dívida ativa da União. Portanto, a nossa contribuição vem muito no sentido de termos um banco de dados muito consistente em termos de armadores de propriedade. Temos o caso em voga do navio São Luís, que bateu na ponte Rio-Niterói. Já tem alguns processos relativos a ele. Sabemos quem é o dono do navio, mas não sei onde ele está e por aí vai.

O que o senhor pode comentar sobre a ida do vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho para a diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)?

O almirante é um maritimista. Ou seja, ele está nessa parte de autoridade marítima, envolvido nas questões porto-navio-tripulação, há mais de vinte anos. Então ele conhece muito bem toda a legislação voltada à parte marítima. A Antaq tem que ter essa vertente e o almirante tem um conhecimento muito grande nesta área. Ele também tem contato com todo o setor aquaviário e de todas as questões que nela estão envolvidas. No transporte de cargas tem toda uma interação. Sair com caminhão, entrar no porto, colocar no contêiner, embarcar na carga, entrar no navio com tripulantes e levar para outro porto que irá descarregar etc.. E o tribunal marítimo deu toda essa visão para ele. E como disse, a contribuição do almirante Wilson Lima Filho e todo o seu conhecimento marítimo serão muito benéficos para a Antaq.

Divulgação

Segundo o vice-almirante Ralph Dias da Silveira Costa, o tribunal está se preparando para o aumento de demanda de REBs em 2023: "Estamos atentos a todo esse crescimento e, obviamente, em não ser um gargalo"

NACIONAL

Governo lançará estudos de impactos climáticos na malha terrestre do país

Estudo foi feito pelo Ministério da Infraestrutura em parceria com a agência de fomento alemã GIZ mapeará os impactos do clima em todas as rodovias do país

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O Governo Federal deverá publicar na próxima semana um estudo de impactos e riscos das mudanças do clima em toda a malha terrestre federal. Foi o que afirmou a subsecretária de Sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura, Larissa Carolina Amorim dos Santos.

De acordo com a servidora, o estudo, que é pioneiro no mundo, está previsto para ser publicado na sexta-feira (16), e mapeou diversos impactos nas estradas, como deslizamentos, inundações e aumento na temperatura.

"Estamos na dependência da agenda do ministério e da COP para publicarmos o estudo. Queremos que esse estudo seja publicado na próxima sexta-feira. As ameaças que mapeamos para as rodovias são deslizamentos, inundações e temperaturas extremas que causam problemas na pavimentação de asfaltos e manutenções de pontes", disse.

Divulgação

Larissa Amorim: "O estudo é pioneiro no mundo e trará o levantamento de toda a malha terrestre em operação no país"

Assim como o estudo "Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos" feito pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o levantamento foi feito em parceria com a agência de fomento alemã GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit).

Outra característica parecida com os estudos publicados pela Antaq é a realização de duas etapas de análises. A segunda etapa também trará estudos de caso em rodovias específicas. Uma delas será a BR-381/MG

Sobre o estudo

Larissa Amorim deu detalhes do estudo afirmando que haverá toda a descrição sobre a característica das vias do país. A ideia é ter a dimensão que a mudança climática traz nas rodovias.

"Também detalhamos as rodovias do tipo de transporte que ela faz. Ou seja, se ela transporta produtos químicos, carga pesada, passageiros. Cruzamos com os dados climáticos e teremos a dimensão desses riscos", falou.

Ainda segundo a subsecretária de Sustentabilidade, a principal dificuldade na construção do estudo foi a síntese de dados de diversos órgãos. Entre eles estão: o Centro de Previsão de Tempo e Estudos Climáticos do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE); o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA); além de dados de concessionárias que atuam no país.

"A principal dificuldade que encontramos foi ter bases de dados diferentes. O desafio foi colocar todas as informações do INPE, das concessionárias, das rodovias, climáticas, IBGE, do IBAMA com transporte de cargas perigosas em uma mesma linguagem. Ou seja, será um trabalho robusto", comentou.

REGIÃO SUDESTE

Meganavio MSC Seashore estreia temporada no Brasil no Porto de Santos

O maior navio de cruzeiro a navegar pela costa brasileira atracou no cais santista neste sábado

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Divulgação

O transatlântico tem capacidade para 5.632 passageiros e 1.648 tripulantes

O MSC Seashore, da MSC Cruzeiros, iniciará a sua primeira temporada no Brasil pelo Porto de Santos (SP). O transatlântico atracou no Terminal Marítimo de Passageiros - Concais, na manhã deste sábado (10), de acordo com informações da Santos Port Authority (SPA).

De bandeira maltesa, é considerado o maior e mais moderno navio de cruzeiro a navegar na costa brasileira. O transatlântico tem capacidade para 5.632 passageiros acomodados em 2.270 cabines e 1.648 tripulantes. As suas medidas são 339 metros de comprimento por 41 metros de largura e 76 metros de altura.

O meganavio chegou ao Brasil na terça-feira (6) e atracou no Porto de Salvador, na Bahia, por volta das 9 horas. O transatlântico, que já passou por destinos caribenhos antes de chegar ao Brasil, está finalizando o roteiro de sua grand voyage, iniciada em Miami (EUA), no último dia 20. Antes de chegar a Santos, onde encerrará sua viagem de travessia e iniciará a sua primeira temporada no País, passou por Búzios (RJ) e Rio de Janeiro.

> O MSC SEASHORE, DE BANDEIRA MALTESA, É CONSIDERADO O MAIOR E MAIS MODERNO NAVIO DE CRUZEIRO A NAVEGAR NA COSTA BRASILEIRA

No domingo, o navio partirá de Santos, com um itinerário de seis noites, visitando Búzios, Salvador e Ilha Grande (RJ). Durante a temporada, o MSC Seashore oferecerá roteiros de seis a oito noites partindo de Santos e visitando de maneira alternada Ilha Grande, Búzios, Maceió e Salvador. Além de Santos, os viajantes também poderão embarcar em Salvador e Maceió.

Temporada

Segundo o Concais, esta será a temporada de cruzeiros mais longa dos últimos 10 anos, com seis meses de duração, 145 escalas e 99 dias de operação com navio atracado. O Costa Firenze será o último a deixar o País, em abril.

Dos 17 navios esperados, seis têm escalas regulares (navios de embarque e desembarque) e 11 são os chamados navios de longo curso, que vão trazer a Santos 30 mil turistas estrangeiros em trânsito.

Dos seis navios regulares, quatro são da MSC (Seashore, Preziosa, Armonia e Fantasia); e dois da Costa (Firenze e Favolosa). O MSC Seashore (5,6 mil passageiros), o Costa Firenze (5,2 mil turistas), o Ocean Explorer (170) e Seabourn Venture (264) atracarão pela primeira vez em Santos. Fazem parte da lista ainda o Norwegian Star (2.348) e Seven Seas Voyager (680). Além dos destinos já conhecidos pelos passageiros, como Salvador, Rio de Janeiro, Ilha Grande e Ilhabela, retornam os destinos internacionais, como Argentina e Uruguai.

A Associação Brasileira de Navios Cruzeiros, braço nacional da Cruise Lines International Association (Clia), estima que o turismo marítimo irá movimentar R$ 338 milhões em Santos e região, com oferta de 33 mil empregos no segmento.

REGIÃO SUL

Ponte da Integração Brasil-Paraguai deve ser inaugurada este mês

Segundo o DER/PR, 100% da estrutura foi finalizada em novembro. Os investimentos totalizam R$ 228 milhões

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Rodrigo Felix Leal/SEIL

A ponte está sendo construída sobre o Rio Paraná, no bairro Porto Meira, próximo à Tríplice Fronteira do Brasil, Paraguai e Argentina

A Ponte da Integração Brasil-Paraguai, em Foz do Iguaçu, na região oeste do Paraná, deve ser inaugurada ainda este mês, mas ainda não tem uma data prevista. A ligação está 96,6% concluída, faltando finalizar alguns ajustes. As informações são do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR), responsável pela execução da obra.

Segundo o DER/PR, 100% da estrutura foi finalizada em novembro. A obra é resultado de uma parceria entre Governo Federal, Governo do Paraná e a Itaipu Binacional. Os trabalhos começaram em 2019. "O contrato original, do Governo Federal, foi sub-rogado ao Governo do Paraná, que executa a obra por meio do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR). Os recursos empreendidos são exclusivamente da Itaipu, tendo totalizado R$228 milhões até o momento", informou o DER/PR em nota.

Os serviços são executados pelo Consórcio Construbase – Cidade - Paulitec. Para finalizar a obra, restam serviços complementares, como instalação das vias de rolamento das plataformas de inspeção e manutenção, e os trabalhos finais de ancoragens passivas nos mastros.

A Ponte da Integração está sendo construída sobre o Rio Paraná, no bairro Porto Meira, próximo à Tríplice Fronteira do Brasil, Paraguai e Argentina. No lado paraguaio, a obra fará ligação com o município de Presidente Franco, vizinho de Ciudad del Este, onde fica a Ponte Internacional da Amizade.

Rodovia

A ponte terá uma rodovia de acesso cujas obras estão em andamento. O pacote inclui uma ligação entre a BR-277 e o trevo de acesso para a Argentina, por onde será desviado o tráfego dos veículos pesados que circulam entre os dois países. O complexo já recebeu um aporte de R$ 17,9 milhões, por meio de recursos da Itaipu.

O destaque na rodovia de acesso vai para os avanços no viaduto da BR-277, onde foi realizada a concretagem da primeira viga longarina. Nas novas aduanas paraguaia e argentina, permanecem sendo executados os serviços de terraplenagem, bem como na interseção do acesso à Ponte Tancredo Neves. Também foi construída a estrutura de concreto que servirá como passagem para ciclistas embaixo da rodovia.

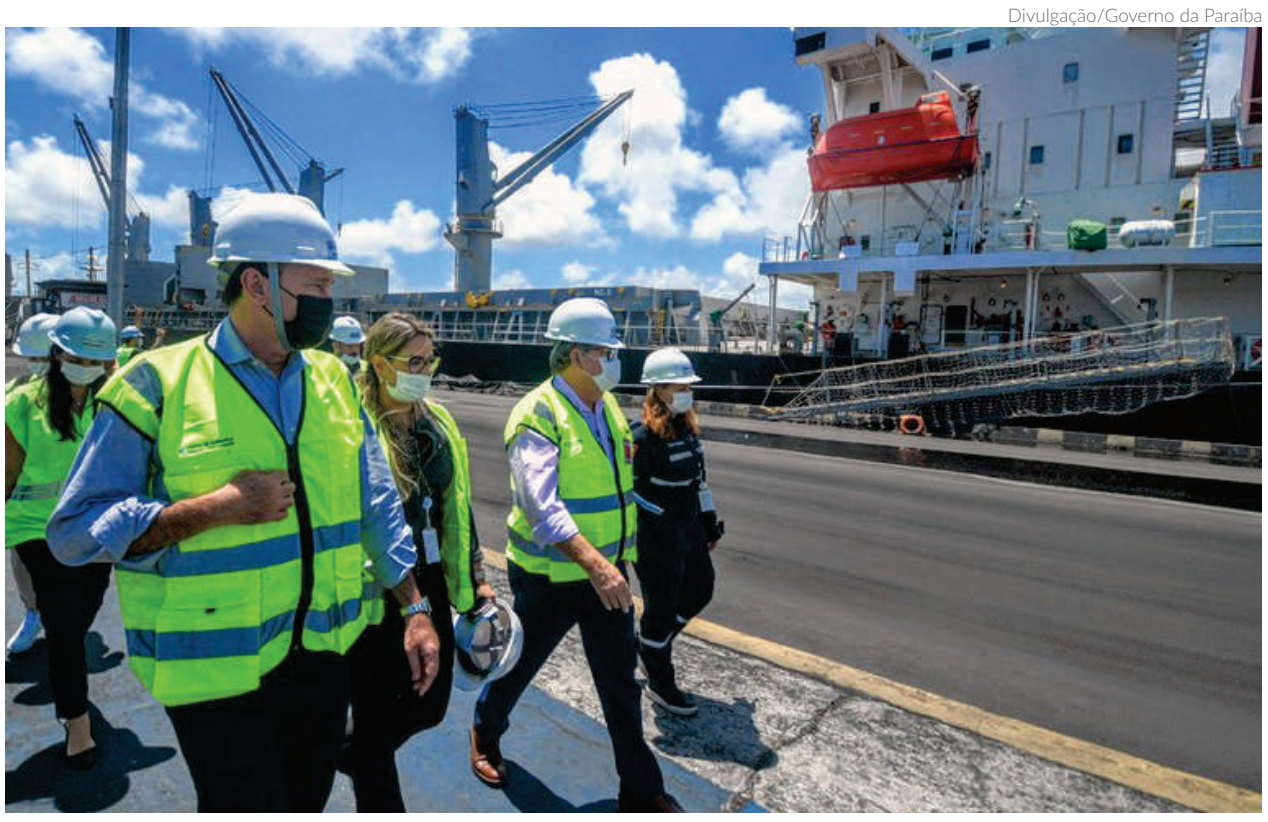
REGIÃO NORDESTE

Cabedelo: obras da dragagem e do novo pátio de caminhões do porto são vistoriadas

Governador João Azevêdo visitou o complexo e destacou importância de investimentos para a economia da Paraíba

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação/Governo da Paraíba



João Azevêdo se reuniu com representantes da CDP, Antaq, Capitania dos Portos e da empresa DTA Engenharia, responsável pela dragagem

O governador da Paraíba, João Azevêdo, esteve na última quarta-feira (7) no município de Cabedelo, para acompanhar as obras da dragagem dos acessos aquaviários do porto e do pátio de regulação de caminhões, o Truck Center.

Na oportunidade, João Azevêdo se reuniu com representantes da Companhia Docas da Paraíba (CDP), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Capitania dos Portos e da empresa DTA Engenharia, responsável pelas obras de dragagem.

Gustavo Giorgiano, gerente de Engenharia da empresa DTA, destacou o avanço dos trabalhos que, segundo ele, estão dentro do cronograma.

"Nós estamos finalizando a etapa da dragagem de manutenção, trabalhando na dragagem de aprofundamento, já com 40% da obra concluída. A previsão de conclusão é para o próximo ano e estamos com duas dragas em operação, que trabalham 24 horas por dia e os sete dias da semana", explicou.

O serviço de aprofundamento recebeu investimento do Governo do Estado de R$95 milhões e a expectativa é que a vinda de navios com até 55 mil toneladas possa gerar um aumento na oferta de empregos, além de impactar positivamente a economia paraibana.

Durante a visita, João Azevêdo destacou a importância do investimento. "Essa é uma ação extraordinária, que trará para o Porto de Cabedelo uma grande atualização e capacidade de operação. São quase R$100 milhões de recursos do Estado na porta de entrada e saída de produtos do Ceará", frisou.

A presidente da Companhia Docas da Paraíba, Gilmara Temóteo, destacou que o investimento tornará o Porto de Cabedelo mais competitivo.

"A dragagem é um momento histórico para Cabedelo e para a Paraíba. As empresas que operam conosco, já sabendo das obras, estão se posicionando em relação ao cronograma para que possam operacionalizar com um volume maior de carga, isso barateia o custo e dinamiza as operações", pontuou.

Além da dragagem no canal de acesso do Porto de Cabedelo, o Governo do Estado também iniciou neste ano os obras de construção do pátio de regulação de caminhões de Cabedelo, o Truck Center, que deve regular o estacionamento dos veículos de carga, reduzir a formação de filas de caminhões que circulam em Cabedelo, melhorar a relação Porto-Cidade, aprimorar a gestão do fluxo e diminuir o estacionamento irregular dos veículos de carga nas vias de entorno do porto e de seus terminais.

A intenção é ampliar a eficiência nas operações portuárias, que tendem a crescer após a conclusão da dragagem e com as expansões em curso nos terminais que operam no complexo.

O pátio funcionará como centro de apoio logístico, organizando o fluxo e estacionamento de veículos com agendamento de entrada e saída para os terminais.

Ele terá uma área pavimentada de estacionamento para 140 caminhões, espaço destinado ao funcionamento de restaurantes e lanchonetes, banheiros e outros serviços, com área de apoio de 300m², duas edificações para administração e salas para locação, além de vias com circulação interna e estacionamento de veículos de passeio.

> A PRESIDENTE DA COMPANHIA DOCAS DA PARAÍBA, GILMARA TEMÓTEO, DESTACOU QUE O INVESTIMENTO NAS OBRAS TORNARÁ O PORTO DE CABEDELO MAIS COMPETITIVO

A previsão é de que o Truck Center gere cerca de 30 empregos diretos. Ele está sendo construído numa área que integra a poligonal do complexo portuário, na Retroárea do Jacaré.

O Consórcio PB Truck Center, composto pelas empresas Campinense Transporte, RL Administração e Marajó Logística, foi o vencedor da licitação e, por isso, o responsável pela execução do projeto.

O investimento é de R$ 12 milhões e integra o Programa de Parcerias Público-Privada (PROPPP-PB) do Governo da Paraíba.

O secretário de estado da Infraestrutura, Meio Ambiente, Ciência e Tecnologia, Deusdete Queiroga, e o superintendente da Sudema, Marcelo Cavalcanti, também acompanharam a vistoria às obras.

REGIÃO NORTE

Navalshore terá sua primeira edição em Manaus em 2023

Feira de indústria naval é a maior da América Latina

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A Navalshore, maior feira de indústria naval da América Latina, terá sua primeira edição em Manaus, em 2023. A Navalshore Amazônia será dedicada à indústria naval fluvial, segmento que abrange a região, e será realizada de 24 a 26 de maio de 2023, no Centro de Convenções da Amazônia Vasco Vasques, na capital manauara.

A Navalshore foi criada em 2004 e reúne em suas edições executivas, no Rio de Janeiro, todo o setor aquaviário do país, representada por expositores como estaleiros, fornecedores de navipeças, serviços e academia.

Na 16ª edição, realizada em agosto de 2022, registrou mais de 350 marcas do Brasil e do exterior e recebeu mais de 7 mil visitantes profissionais, de empresas de navegação marítima e fluvial, da cadeia logística de transporte, de setores como apoio marítimo e portuário, entre outros.

A Navalshore Amazônia terá foco na indústria de construção naval fluvial e reunirá fornecedores de produtos e serviços que operam no segmento fluvial, como fabricantes de navipeças, estaleiros, armadores, terminais portuários e cadeia logística.

A Navalshore Amazônia conta com o apoio do Governo do Amazonas e do Sindicato da Indústria Naval, Offshore e Reparos do Amazonas (Sindnaval)

O evento é realizado pela Navalshore Organização de Eventos.

INTERNACIONAL

Corredor verde entre Portugal, Espanha e França vai custar 2,5 bi de euros

O H2Med transportará 10% do consumo do hidrogênio verde da União Europeia em 2030

Reprodução/UE

Os presidentes da França e da Espanha e o primeiro-ministro português concederam entrevista coletiva ao lado da presidente da Comissão Europeia

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O presidente da Espanha, Pedro Sánchez, anunciou na sexta-feira (9) que a construção do primeiro grande corredor de hidrogênio verde (H2V) da União Europeia (UE), chamado de H2Med, terá um custo inicial estimado de 2,5 bilhões de euros (aproximadamente R$ 13,8 bilhões).

Esse corredor terá capacidade para transportar 10% do consumo de hidrogênio verde entre a Península Ibérica e o centro da Europa, o que representa 2 milhões de toneladas por ano.

Embora a iniciativa esteja relacionada ao interesse europeu em reduzir a dependência energética da Rússia, o projeto não foi pensado para a crise atual, visto que será operacional somente em 2030. A intenção tem mais a ver com o movimento que envolve a transição para energias renováveis.

Em Alicante, na Espanha, onde concedeu coletiva de imprensa ao lado da presidente da Comissão Europeia, Ursula Von Der Leyen; o primeiro-ministro português, António Costa; e o presidente francês, Emmanuel Macron, Sánchez explicou que o conduto submarino será composto por duas grandes estruturas. Uma delas entre Celorico da Beira, em Portugal, e Zamora, na Espanha, e a outra entre a cidade espanhola de Barcelona e Marselha, na França.

A INICIATIVA É RELACIONADA AO INTERESSE EUROPEU EM REDUZIR A DEPENDÊNCIA ENERGÉTICA DA RÚSSIA, MAS O PROJETO SÓ SERÁ OPERACIONAL EM 2030

O objetivo é que exista um financiamento comunitário. Para isso, Sánchez esclareceu que o próximo passo será candidatar o H2Med ao estatuto de projeto de interesse comum europeu, o que será feito pelos três governos: da Espanha, Portugal e França.

Esse processo, segundo ele, será concluído antes de 15 deste mês, com o objetivo de arrecadar fundos, como o mecanismo Conectar Europa, programa que apoia investimentos em infraestruturas de transporte, energética e digital, e que pode assegurar 50% do valor da obra.

Interconexões

O governante espanhol frisou que o projeto será composto pelas duas importantes interconexões energéticas entre os três países, já acordadas no último dia 20 de outubro, uma por terra, entre Celorico da Beira e Zamora (CelZa), e outra no mar Mediterrâneio, entre Barcelona e Marselha (BarMar).

"A aposta neste corredor de hidrogênio verde é uma boa notícia para os três países. É um orgulho e uma responsabilidade. E uma boa notícia para a Europa, no sentido de reforçar a segurança e a independência energética", disse Sanchez, acrescentando que Espanha e Portugal querem ser referências na produção e exportação de hidrogênio verde na Europa.

A mesma mensagem foi frisada pelo primeiro-ministro português, António Costa, que classificou a Península Ibérica como um dos melhores locais para desenvolver energias renováveis, sobretudo solar, a preços baixos, "o que torna competitivo o hidrogénio verde produzido em Portugal e Espanha".

Na opinião do chefe do governo português, o projeto H2Med vem "mudar o paradigma e reforçar a posição dos dois países ibéricos como produtores e exportadores de energia para o resto da Europa", o que permite "satisfazer o interesse conjunto", reforçar a segurança energética e diversificar fontes e rotas energéticas.

Para Costa, a aliança é "um bom exemplo" de como três países podem cooperar entre si "para ajudar a Europa".

Já a presidente da Comissão Europeia, Ursula Von Der Leyen destacou a importância do H2Med para a UE, "cujo objetivo passa por produzir 10 milhões de toneladas de hidrogénio até 2040, com mais 10 milhões de toneladas adicionais a serem importadas, e grande parte desta produção a ter de chegar à indústria".

Ela também afirmou que a Península Ibérica será um hub de hidrogênio na Europa, e que já estão sendo negociadas parcerias com Egito e Marrocos, ambos na África, e outros países do sul do Mediterrâneo.

Por fim, Emmanuel Macron ressaltou sobre como o corredor verde tem como meta reduzir as emissões de poluentes ao abandonar os combustíveis fósseis, além de reindustrializar a Europa e garantir a sua soberania e autonomia energética.

"A APOSTA NESTE CORREDOR DE HIDROGÊNIO VERDE É UMA BOA NOTÍCIA PARA OS TRÊS PAÍSES. É UM ORGULHO E UMA RESPONSABILIDADE. E UMA BOA NOTÍCIA PARA A EUROPA, NO SENTIDO DE REFORÇAR A SEGURANÇA E A INDEPENDÊNCIA ENERGÉTICA"

PEDRO SÁNCHEZ
presidente da Espanha

OPINIÃO

LUIZ DIAS GUIMARÃES
jornalista

opiniao@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

Papai Noel sem home office

A caravana de Natal da Coca-Cola passou na minha porta quando começava a pensar em 2023. Na verdade, pensava em como tudo está diferente.

Não falo só da revolução de gêneros do terceiro milênio ou do extremismo ideológico do mundo. Não falo da camada de ozônio, tampouco das metas de desenvolvimento sustentável ou da conscientização ESG nas empresas e relações sociais. Pensava mais concretamente em como será nosso dia a dia daqui para a frente.

O trabalho? Ele haverá? A pandemia fez um estrago danado em nossas vidas, todos nós sabemos disso. Impôs mudanças na rotina que agora, passado o sufoco, começamos a repensar.

A covid-19, dizem os pesquisadores, aceleraram o envelhecimento cerebral de nossas crianças. E elas, ao contrário do que vinha acontecendo, estão com QI menor que os pais. São crianças que agora correm atrás do prejuízo no aprendizado e na plenitude de ser feliz.

A rotina das casas mudou também. Todos confinados. As mulheres tiveram que agüentar os maridos em casa o dia inteiro. E ambos gostaram de não ter que sair para trabalhar fora. As empresas economizaram com vale transporte e alimentação. Mas, e agora, esse mundo virtual vai continuar?

No Linkedin, teve mais de 800 mil acessos um artigo reflexivo sobre essa nova realidade. A pandemia já não é a mesma, mas e a maneira de trabalhar? Mais de 70 por cento das pessoas pesquisadas são favoráveis a continuar no home office. Por conta de não perderem tanto tempo com o deslocamento. Mas também para poderem cuidar melhor de seus pets, conviver mais com os filhos e conciliar o trabalho com música e a televisão.

O home office acaba com aquela hierarquia do 'o chefe chegou'. Mas e quando há uma dúvida, tem que perguntar por whatsapp ou email, interrompendo o cochilo depois do almoço em família? Para que atividades dá certo a permanência do home office?

Em algumas áreas, o trabalho pode ser virtual. Em outros, não. Não dá para embarcar um contêiner pelo Instagram! Mas para perturbar alguém oferecendo crédito consignado ou cobrando conta em atraso, isso sim, pode ser feito do Himalaia. Aliás, muita gente descobriu que pode conciliar o trabalho com o turismo e virou nômade digital.

Enfim, como vamos dispor nosso tempo a partir de agora?

Passados cinquenta anos da implantação da semana de cinco dias, já se fala em semana de quatro dias. Pelo menos em Portugal. Se bem que, para quem está em home, mesmo que de cueca e pantufas, a semana tem sete dias, no afã das chefias resolverem problemas num mundo globalizado com tantos fusos horários.

Mas não é só isso. O buraco parece ser ainda mais embaixo.

As big techs estão demitindo 30 mil colaboradores! A pandemia acabou (?), a guerra continua e a farra do e-commerce na pandemia, e o consumo exacerbado de tevê e internet, deram um freio no mercado digital. Amazon, Meta, Twiter e tudo mais que integra esse moderno mundo novo estão se precavendo já diante de uma recessão em 2023.

A pandemia veio para bagunçar nossas vidas. Impôs mudanças, expectativas e novidades que já não se sabe como se sustentam. Até o mercado do metaverso está descobrindo que não é bem assim, vai demorar um pouco mais para nos transformar em avatar.

Pois é, são muitas as dúvidas. De concreto, por ora, só que a Copa do Mundo está chegando ao fim, a posse do novo governo está agendada e a caravana da Coca-Cola está passando nas ruas para alegria ao menos de crianças sem máscaras diante de um Papai Noel nada virtual. Para ele, pelo menos, o home office acabou.

A ROTINA DAS CASAS MUDOU TAMBÉM. TODOS CONFINADOS. AS MULHERES TIVERAM QUE AGÜENTAR OS MARIDOS EM CASA O DIA INTEIRO. E AMBOS GOSTARAM DE NÃO TER QUE SAIR PARA TRABALHAR FORA. AS EMPRESAS ECONOMIZARAM COM VALE TRANSPORTE E ALIMENTAÇÃO. MAS, E AGORA, ESSE MUNDO VIRTUAL VAI CONTINUAR?

OPINIÃO

NÁJIA FURLAN
jornalista e coordenadora de Programas Institucionais da Portos do Paraná
opiniao@portalbenews.com.br

▶ COMUNICAÇÃO

Tatiana Chalub Bicalho, Brasília, Brasil

Ela é brasileira. Porém, fomos nos conhecer apenas lá em Le Havre, na França, durante o curso "Mulheres na Gestão Portuária". Tatiana Chalub Bicalho tem 43 anos. Cientista política de formação, pós-graduada em Gestão de Portos, a Tati integra o quadro da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Na agência, é analista administrativa e acumula o cargo de assessora técnica da Diretoria-Geral. Escreve minutas de deliberação, analisa votos dos demais diretores, faz análise e gestão de pedidos de medidas cautelares, entre outras funções que assume.

Aqui, faço parênteses. Para quem não sabe, a Antaq é a autarquia do Governo Federal que regula, fiscaliza e supervisiona o modal aquaviário e a exploração da infraestrutura portuária no país.

A agência dita as regras e cobra a execução dos portos e demais atores das comunidades portuárias brasileiras – de mar ou de rio. O foco da atuação é a economia e a segurança desse tipo de transporte (de gente e de carga).

Voltando para a Tati...

Ela não foi das primeiras colegas que encontrei e conversei por lá. Apesar de sermos "as meninas do Brasil" da turma, não foi pela nossa nacionalidade que eu a notei.

A Tatiana fala inglês, francês e espanhol. Nos três idiomas, ela revezava para interagir e compartilhar informações. Era bonito de ver (e ouvir). Porém, mais que o idioma, se destacavam as informações sobre as quais ela queria saber mais.

Era muito legal de ver o aproveitamento que ela estava tendo do curso. O objetivo era um só: adquirir para agregar conhecimento na atuação profissional.

Tati também concorda que a experiência foi enriquecedora em todos os aspectos: dos técnicos aos sociais, pelo convívio com outras culturas. "Adorei conhecer as meninas! Achei incríveis as histórias de vida e de trabalho em diversos seguimentos do setor portuário".

Sua história, também é incrível, Tatiana. É exatamente por isso que faço questão de compartilhar.

Ela é da primeira turma de concursados da Antaq. Entrou em 1 de dezembro de 2005. Na equipe em que atua, é a única mulher executando atividade-fim. "No começo achei um pouco intimidador, mas na agência, hoje, o cenário é muito bom! As mulheres conseguem crescer internamente".

Não foi por vocação que ela fez o concurso para a Antaq, mas o encontro foi certeiro. Foi por isso que começou a trabalhar mais próxima das atividades finalísticas da Antaq: sentiu a necessidade de conhecer melhor a parte prática do setor, os desafios enfrentados pelos atores envolvidos diretamente na operação portuária. Isso que a profissional encontrou ao se especializar.

E, desde então, a progressão foi natural. Ela foi pregoeira durante quase oito anos na agência nacional. Ocupou cargos comissionados na mesma gerência, de licitações e contratos, entre os anos de 2010 e 2012, que correspondiam a atividades na comissão de licitação (de matéria administrativa).

Em 2017, já lotada na Assessoria Parlamentar, recebeu o convite do à época diretor (Mário Povia) para trabalhar como assistente, na diretoria, onde chegou a Chefe de Gabinete e Assessora.

Em 2020, teve uma breve passagem como Coordenadora de Relações Internacionais, mas acabou retornando para a Diretoria-Geral, a convite do atual diretor (Dr. Eduardo Nery).

"Eu gosto de estar onde possa contribuir e também aprender, independentemente de estar ocupando algum cargo. Então, a minha visão de futuro está muito mais relacionada a estar preparada para eventuais oportunidades do que no vislumbre de algum cargo específico".

Tati também vê e comemora o aumento da presença feminina no ambiente portuário. "Mas, sinceramente, acho que a mudança ainda é muito lenta e demora a atingir os cargos de "alto nível", principalmente no setor privado".

Essa impressão, ela tira das reuniões das quais participa, onde, muitas vezes, é a única mulher na sala. "No serviço público, vejo mais equilíbrio ou, pelo menos, sinto que o desequilíbrio reflete a realidade do país. Em todo caso, sou otimista em relação ao futuro das mulheres no setor".

Às demais mulheres do Brasil que desejam seguir à carreira na área de logística e transporte aquaviário no país, ela deixa a dica: "vá, mesmo com receio. Arrisque-se! Eu quase declinei o primeiro convite para trabalhar na diretoria, por medo de não ser boa o suficiente e ficar exposta. Aceitei e deu certo. Continuo lá!".

Assim como a Tati, lá na Antaq também estão a Elizabeth, a Patrícia, a Flávia e muitas outras mulheres que só têm a agregar ao desenvolvimento portuário nacional.

E que venham mais e mais!

P.S.: Não esqueça, esse texto faz parte de uma série sobre mulheres do mundo portuário que conheci durante o 19º curso "Mulheres na Gestão Portuária", promovido pela IMO, IPER EM Normandie e pela Haropa Port. Não deixe de seguir acompanhando. A série é semanal, sempre aos finais de semana. O próximo artigo será sobre a Ana Carolina, colega de Honduras, com atuação em diversos portos do país.

ELA NÃO FOI DAS PRIMEIRAS COLEGAS QUE ENCONTREI E CONVERSEI POR LÁ. APESAR DE SERMOS "AS MENINAS DO BRASIL" DA TURMA, NÃO FOI PELA NOSSA NACIONALIDADE QUE EU A NOTEI. A TATIANA FALA INGLÊS, FRANCÊS E ESPANHOL. NOS TRÊS IDIOMAS, ELA REVEZAVA PARA INTERAGIR E COMPARTILHAR INFORMAÇÕES. ERA BONITO DE VER (E OUVIR). PORÉM, MAIS QUE O IDIOMA, SE DESTACAVAM AS INFORMAÇÕES SOBRE AS QUAIS ELA QUERIA SABER MAIS.

ESTILO BE

IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br

O que fica das memórias?

O JORNAL O GLOBO EM UMA DAS EDIÇÕES RECENTES PROPÕE: QUE VERÃO INESQUECÍVEL NO RIO VOCÊ DEVERIA REVIVER? VOCÊ REALMENTE GOSTARIA DE REVIVER ALGUM VERÃO, OU PRIMAVERA, OUTONO OU INVERNO? OS PESQUISADORES DIZEM QUE AS MEMÓRIAS POSITIVAS FICAM POR MAIS TEMPO GUARDADAS EM NOSSO CÉREBRO DO QUE AS NEGATIVAS, E NÃO É POR ACASO. AS BOAS RECORDAÇÕES NOS AJUDAM A LIDAR COM FRUSTRAÇÕES E MOMENTOS MAIS DIFÍCEIS, ELES GARANTEM. O ESQUECIMENTO NÃO É NECESSARIAMENTE UM PROBLEMA, PERDER INFORMAÇÕES PERMITE ATUALIZAR NOVAS. MAS EU NÃO GOSTARIA DE REVIVER ESTAÇÕES OU FATOS DA MINHA VIDA. ELES FAZEM PARTE DA MINHA HISTÓRIA E DO MEU APRENDIZADO. NO ENTANTO, RELEMBRAR OS BONS MOMENTOS NOS AJUDA A VALORIZAR O PASSADO E TRAZ ALENTO PARA O PRESENTE. E VOCÊ, GOSTARIA?

FOCO

Novo cargo, novas apostas

Divulgação

Rebeca do Carmo Oliveira assumiu, nesta semana, o cargo de vice-presidente financeira do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, uma *joint venture* formada pelo Governo do Estado do Ceará e pelo Porto de Roterdã, localizado na Holanda. Rebeca liderava a diretoria de Relações Institucionais do Complexo e, agora, se entusiasma para falar da mudança. “Fico muito feliz quando vejo meu Estado crescendo, tenho orgulho de fazer parte desse projeto”, conta.

Ela se diz confiante na nova equipe do Complexo. “O economista Hugo Santana de Figueirêdo é um presidente bem técnico e traz uma nova visão. Também já trabalhei com o novo o vice-presidente de operações, Fábio Grandchamp, na Hamburg Sud. Sei que são pessoas que entendem o setor e vão fazer o melhor”.

Um amigo disse que chegou a hora de Rebeca brilhar, mas nada veio de mão beijada, sem muito estudo ou trabalho. Graduada em Direito pela Universidade de Fortaleza, é especialista em Comércio Exterior e Gerenciamento de Mercado pela Universidade Seneca College, de Toronto, Canadá. Passou por grandes empresas do setor logístico portuário, como a alemã Hamburg Sud. Foi selecionada para o International Visitor Leadership Program, programa de intercâmbio financiado pelo Bureau de Assuntos Educacionais e Culturais do Departamento de Estado dos Estados Unidos.

Além disso, Rebeca também foi presidente da Câmara Setorial de Comércio Exterior e Investimento Estrangeiro da Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará e faz parte dos conselhos feminino e do Nordeste do Fórum Brasil Export. Atualmente, é mestranda em gerenciamento portuário e logística pela Universidade de Valência, Espanha.

A rotina de Rebeca vai mudar com a nova função: “A vice-presidência abrange o Complexo do Pecém como um todo, que é formado pelo Porto de Pecém, por uma área industrial e pela Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará. Temos diretores e gerentes de diversas áreas, incluindo Inovação e Recursos Humanos. O que facilita muito é que eu conheço o trabalho, estou desde 2011 no Pecém, inclusive na parte operacional e comercial. Em Relações Institucionais, minha função era agregar, mas agora vou lidar com projetos de investimento e acompanhar o trabalho das diretorias. Fecho um ciclo e começo outro, com as dificuldades que uma grande empresa desse porte abrange”.

Um dos destaques do Pecém é o projeto do Hub de Hidrogênio Verde, que visa consolidar o Ceará como o principal produtor e exportador de H2V do Brasil. “Estamos animados! Temos uma parceria muito boa com o Estado e com o Porto de Roterdã, que está puxando a questão da inovação e da mudança da matriz energética. Além disso, há o apoio da Federação das Indústrias do Ceará (Fiec) e da Universidade Federal do Ceará (UFC)”, explica.

Rebeca ressalta que a parceria com o Porto de Roterdã, nessa questão do Hidrogênio Verde, traz muito aprendizado. “Nós fazemos parte desse momento histórico que a Europa está passando com a guerra da Ucrânia. Muita coisa vai mudar. É um passo à frente e trabalhamos firme para isso. A transição deve ser feita de uma forma suave. Aqui, no Brasil, a questão organizacional é diferente, dependemos muito de leis. Com o Hidrogênio Verde também vem a amônia, que gera fertilizantes e que traz o agronegócio para o projeto. Virão, ainda, empresas satélites, com cadeia de valor agregado no entorno”.

O desafio de trazer essa experiência para os portos não assusta Rebeca. “Contratamos consultorias para entender melhor de tancagem, armazenagem, infraestrutura para o offshore, entre outros temas. Estamos pagando o preço desses primeiros investimentos para que essas empresas venham. Se vierem, vai dar muito certo; se não der certo, são investimentos que poderão ser usados em outras cargas, com outros clientes”, detalha.

Há tantos anos no setor de portos e transportes, Rebeca diz que a representatividade feminina já melhorou, mas que ainda falta abrir mais espaço para as mulheres no setor. “Lembro que, há alguns anos, eu trabalhava nas atracações de navios, mas só durante a semana. No final de semana, não podia atuar porque não havia expediente no administrativo, onde ficavam as mulheres. Hoje, não sinto mais isso. Felizmente, temos mulheres no comando de portos, gerentes, chefes de segurança, chefes de gates e guindasteiras”, celebra.

Há um ponto, porém, que inda é irritante para ela. “Se estou em uma reunião, mesmo com um estagiário presente, é para mim que pedem para providenciar café ou água. É sutil, mas demonstra o quanto é cultural essa questão. Conversei com minhas sobrinhas jovens e relatam que com elas também acontece isso: as mulheres são chamadas para levar um lanchinho, fazer a festa de confraternização. Então, mudou, mas ainda não o suficiente”.

Para 2023, revela otimismo: “A nossa movimentação vai sofrer uma queda esse ano, mas já era esperado, pois vai sair uma carga específica que era provisória. Continuamos investindo na energia solar e eólica, que está com toda força no Ceará, e conseguimos trazer de volta para o porto o granito que saía pelo Espírito Santo. Vamos resolver a questão da tancagem no Pecém e do combustível, que ainda não temos aqui. A Transnordestina vai mudar o cenário dentro de alguns anos. Fui visitar o campo de obras e está seguindo bem. Com ela, vamos mudar nossa matriz de carga e teremos umas commodities fixas, como acontece em outros portos”.

Outra mudança anunciada para o ano que vem, no Complexo, envolve a compra da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) pela ArcelorMittal, um grupo mundial forte. “Hoje, importamos muita bobina e nossa ideia é deixar de ser um grande importador para ser um grande exportador. Teremos as mesmas cargas se alterando para a modernidade. Na área de sustentabilidade, Pecém ganhou o prêmio de melhor desempenho ambiental do País da Agência Nacional de Transportes Aquaviários e queremos manter e melhorar os índices”.

Rebeca nasceu no Interior do Ceará e com 14 anos mudou-se para Fortaleza, onde mora. Confessa que não é uma boa dona de casa, mas o espírito virginiano no trabalho garante muita organização. Nas horas de lazer, gosta de assistir documentários históricos e sempre arranja tempo para o seu maior xodó: o filho Rodrigo, de 4 anos. “Fui mãe tarde, é uma grande aventura. Antes, aos domingos, eu ficava em casa deitada. Agora, vou andar no trenzinho da alegria à beira mar”.

ESTILO BE

NOVIDADE

Mercado do Porto

Divulgação

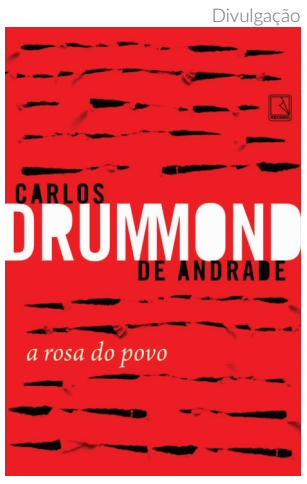
O Rio de Janeiro continua lindo e agora tem uma nova atração: o **Mercado do Porto**, ao lado do Museu do Amanhã, que abre neste domingo (11) com show especial para quem gosta de um bom samba, com Diogo Nogueira e convidados. O local vai reunir diferentes estilos de programas culturais e entretenimento. O espaço tem mais de três mil metros quadrados de estrutura aberta e cobertura fixa, com a garantia de uma bela vista e diversão em qualquer tempo.

Serviço
Dia 11 de dezembro de 2022 (Domingo)
Abertura do portão: 16h | Início do Evento: 16h
Local: Mercado do Porto – Pier Mauá
Endereço: Pier Mauá – Av. Rodrigues Alves, 10 Rio de Janeiro (RJ)

LEITURA

Sempre Drummond

Divulgação



Carlos Drummond de Andrade é um dos meus poetas preferidos e felizmente os jovens continuam a descobrir sua obra, sempre atual. Por isso fiquei feliz com a decisão do escritor e editor da Record Rodrigo Lacerda, que voltou a publicar o mineiro tão querido e essencial da nossa literatura. Além da coletânea inédita "**O gato solteiro e outros bichos**", organizada por Pedro Augusto Graña Drummond, neto do poeta, com crônicas e poemas sobre animais, seus direitos e sua relação com o homem, saiu também "**A Rosa do Povo**", com prefácio de Affonso Romano de Sant'Anna.

DICA

Espaço de arte em Brasília

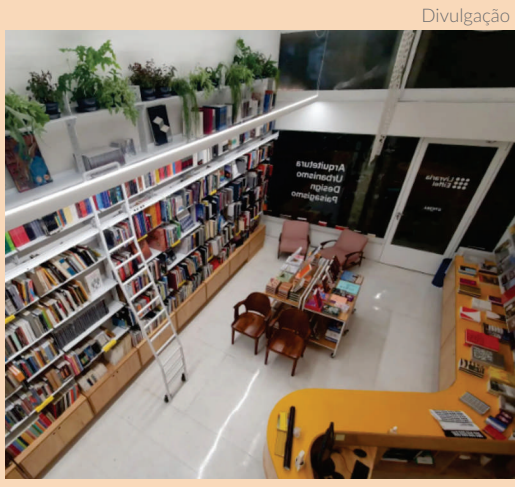
Divulgação

Nem só de política vive Brasília. O **Museu Histórico de Brasília**, o mais antigo da cidade, merece uma visita. Projetado por Oscar Niemeyer, preserva os trabalhos sobre a história da construção de Brasília. Foi inaugurado em 21 de abril de 1960, no mesmo dia da cidade, e representa um marco histórico da transferência oficial da Capital do Rio de Janeiro para Brasília. Possui uma exposição permanente com inscrições históricas também transcritas em Braille e inglês. Integra o Conjunto Cultural Três Poderes.

Serviço
Endereço: Praça dos Três Poderes – Esplanada dos Ministérios - Brasília (DF)
Horário de visitação: De terça à domingo e feriados das 9 às 18h
Telefones: (61) 3325-6244 / 3323-3728 / 3326-7709
E-mail: centroc3p@gmail.com

BE+

Divulgação



- **Aplausos para uma nova livraria em São Paulo! É a Eiffel, inaugurada na Praça da República, 183, Centro, entre as ruas Marquês de Itu e Araújo, num dos mais icônicos prédios da cidade, o Edifício Eiffel, projetado por Oscar Niemeyer e Claudio Lemos, em 1953. É uma livraria especializada em obras de arquitetura, urbanismo, paisagismo e design. Abre de terça a sexta, das 11 às 19h.**
- Outra boa novidade vem do Hospital Albert Einstein, que divulgou a construção de um novo centro de oncologia que deve ser inaugurado em 2025, dentro do parque global, um bairro planejado em construção na marginal pinheiros, em São Paulo.
- **Em O Globo, a psicóloga Florencia Berrade revela os cinco sinais de um relacionamento saudável: comunicação, acordos, individualidade, independência e empoderamento. "Um relacionamento deve nos fortalecer e nos levar ao engrandecimento pessoal. E não limitar nossas habilidades, projetos ou objetivos pessoais", ela ensina.**
- Para quem gosta de estudar e de se atualizar, a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro abriu matrículas para o curso de Mestrado Profissional em Logística. São aulas expositivas, laboratórios, estudos de caso e jogos aplicados à resolução de problemas.
- **A pandemia trouxe muitas mudanças para o ambiente profissional. Matéria do Financial Times mostra que os novos "espaços de silêncio" dentro dos escritórios contam com cabines para concentração e soluções antirruído.**

BE-

- Estadão traz pesquisa da Fiocruz mostrando que a pandemia agravou quadro de saúde mental e afeta rendimento dos estudantes. O trabalho envolveu 5.985 alunos, das cinco regiões do País (51% no mestrado, 43% no doutorado e 6% na especialização). Seis em cada dez alunos relataram ansiedade e problemas para dormir. Desmotivação e dificuldades de concentração são queixas de quase 80% dos pós-graduandos.
- **A miopia foi eleita pela OMS como um dos problemas de saúde pública que mais crescem no mundo, segundo O Globo. O número de prescrição de óculos para crianças triplicou no Brasil, comparado há 5 anos. A Academia Americana de Oftalmologia estimou que em 2050 metade da população mundial terá miopia, distúrbio visual que traz dificuldade de ver de longe.**