



portalbenews.com.br

SANTOS TES chega aos 6 anos com 91% do projeto de modernização do empreendimento concluído ▶ **p8**

ESTILO

BE

EM FOCO Diretora da Piacentini, Elck Fogagnoli encara os desafios com coragem e otimismo ▶ **p13**

Acervo Pessoal



Justiça libera caminho para nomeação do novo secretário de Portos ▶ p4

Divulgação



Terminal de Paranaguá é leilado com lance único de R\$ 1 milhão ▶ p9

Divulgação/Defesa Civil de São Paulo



LITORAL DE SP

Estado anuncia linha de crédito de R\$ 500 mi para empresários

Maior volume de recursos é para os municípios mais atingidos pelas chuvas e pelos deslizamentos de terra ▶ **p5**

OPINIÃO

“Há em nossas mentes um buraco maior que o da camada de ozônio. É o buraco na sensatez humana”, escreve Luiz Dias Guimarães ▶ **p10**



Escorregamentos e inundações tendem a ser agravados por ocupações desordenadas e fiscalizações deficientes, diz Adilson Luiz Gonçalves ▶ **p11**



Nájia Furlan conta um pouco da história de Vanina Macowski Durski Silva, pesquisadora de portos em Santa Catarina ▶ **p12**



EDITORIAL

Desestatizações

A questão da desestatização das administrações portuárias voltou ao debate ontem. Foi durante o leilão de um terminal do Porto de Paranaguá (PR). O secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão, afirmou que a pasta estuda uma nova modelagem de privatização para o setor, mantendo as autoridades portuárias como estatais. Trata-se de uma iniciativa positiva ao mostrar que o Governo pretende continuar ampliando a participação do setor privado nesse mercado, mas com novas regras em relação às aplicadas na gestão do hoje ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). Se antes a ideia era repassar o controle da Autoridade Portuária para um ente privado, hoje haverá um limite, com essa função sendo mantida com o poder público.

Segundo Gusmão, o modelo está sendo debatido entre o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). E esperam-se definições e detalhamentos do projeto para que possa ser analisado. Mas ao menos se sabe que a questão está sendo debatida - como deveria - pelo Governo.

O próprio Márcio França já afirmou que defende a concessão de áreas e instalações (arrendamentos) ou mesmo de serviços de apoio, como é o caso da gestão dos acessos aquaviários aos complexos marítimos, o que inclui a exploração do próprio serviço de dragagem de manutenção. Com isso, espera-se uma maior agilidade na contratação da atividade, além de uma redução em seu custo.

Que o Governo avance nesses novos modelos e, enfim, o ano de 2023 tenha início prático para o Ministério de Portos e Aeroportos. Afinal, o Carnaval já passou, os demais setores voltam à atividade e a pasta ainda debate as indicações de suas equipes, ainda bem indefinidas.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 6 SP vai oferecer R\$ 500 milhões em linhas de crédito para empresários do Litoral

HUB

- 3 Fazenda muda regras do Reporto e setor privado critica maior rigor

NACIONAL

- 4 Estudo atualiza demanda de transporte aquaviário de cargas em 2021

Pauta sobre cobrança abusiva de demurrage será avaliada na próxima semana

- 4 Justiça Federal libera caminho para nomeação de Pierdomenico

REGIÃO SUDESTE

- 5 Petrobras interrompe transporte de petróleo para inspeção de duto em São Sebastião

- 7 Rio-Santos não tem mais pontos de interdição total

- 8 TES comemora 6 anos e espera concluir projeto de modernização em maio de 2024

REGIÃO NORDESTE

- 8 Receita apreende 15 toneladas de lixo hospitalar no Porto de Suape

Codeba: Mulheres no comando

- 9 Com oferta de R\$ 1 mi, FTS vence licitação de terminal no Porto de Paranaguá

Governo estuda modelagem de privatização de portos e prevê novos leilões para 2023

OPINIÃO

- 10 Águas da insensatez, por Luiz Dias Guimarães

- 11 Para não dizer que não falei das flores, por Adilson Luiz Gonçalves

- 12 Vanina Macowski Durski Silva, Florianópolis, Brasil, por Nájia Furlan

ESTILO BE

- 13 Comportamento, arte e tendências com a jornalista Ivani Cardoso

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
Jacyrara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Janaína Paiva, Vanessa Campos e Vanessa Pimentel

Diretora de Arte
Mônica Petroni Mathias

Assistente de Arte
Paulo José Ribeiro

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

**Reporto 1**

O Ministério da Fazenda alterou as regras para a aplicação do Reporto, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária. As modificações constam da Instrução Normativa da Receita Federal RFB n. 2.129, de 31 de janeiro de 2023, publicada na edição de ontem do Diário Oficial da União. Segundo o texto, as mudanças vão entrar em vigor no próximo dia 1º de março, quarta-feira da semana que vem.

Reporto 2

As primeiras reações à instrução normativa surgiram ontem, com dirigentes de entidades empresariais afirmando que as alterações aumentaram as exigências para quem deseja se cadastrar no Reporto e obter seus benefícios. Nesse sentido, as novas regras trouxeram “insegurança” aos investidores. Esses executivos querem se reunir com autoridades da Receita Federal para postergar a entrada em vigor da norma.

Reporto 3

O Reporto é considerado uma ferramenta estratégica para o desenvolvimento dos setores portuário e ferroviário, ao garantir isenções fiscais na importação de peças e equipamentos voltados à expansão e à otimização das operações em portos e malhas ferroviárias. E ele está válido até o final do ano, prazo que entidades desses segmentos esperavam que fosse ampliado com a nova instrução normativa, o que não ocorreu.

Anvisa 1

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) lançou um painel que informa a fila de análise dos processos de importação sob sua análise. A novidade foi anunciada na última quinta-feira, em Brasília. Segundo o órgão, o sistema possibilita acompanhar a distribuição dos processos, visualizando a data de entrada de cada um e a data de sua distribuição para análise. A partir desses dados, é possível projetar quantos dias os processos protocolados esperam para serem distribuídos para avaliação.

Anvisa 2

Os processos que envolvem protocolos ou situações prioritárias vão aparecer nessas mesmas filas. Mas, segundo a Anvisa, a distribuição prioritária será feita internamente, mudando sua ordem de distribuição.

Anvisa 3

Após o início da análise, os técnicos da agência têm um prazo para se manifestarem, dependendo da classificação de risco das cargas. Esses tempos de resposta constam da Resolução de Diretoria Colegiada (RDC) nº 743, de 10 de agosto de 2022, do órgão.

Estudo atualiza demanda de transporte aquaviário de cargas em 2021

Levantamento feito pela Antaq tem como objetivo trazer as métricas estimadas na navegação interior e de cabotagem

Divulgação/Antaq



Em 2021, de acordo com o indicador TKU, o total transportado no modal aquaviário foi de 322,8 bilhões de toneladas-quilômetros

VANESSA CAMPOS
redacao@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgou na última quinta-feira (23) o estudo que atualiza a demanda de transporte aquaviário de cargas, expressa pelo indicador Tonelada Quilômetro Útil (TKU), realizada durante o ano de 2021.

O levantamento faz parte da Agenda Plurianual 2021-2024 e tem como objetivo trazer as métricas estimadas na navegação interior e de cabotagem, com a atualização para o ano de 2021.

Naquele ano, de acordo com o indicador TKU, o total transportado no modal aquaviário foi de 322,8 bilhões de toneladas-quilômetros. O maior TKU transportado foi pela navegação de cabotagem,

transportando 266,1 bilhões de toneladas-quilômetros.

Na navegação interior dentro do Brasil, de percurso longitudinal estadual, interestadual e internacional, foi registrado 28,6 bilhões de toneladas-quilômetros.

O indicador TKU da navegação de longo curso em vias interiores, que transporta cargas destinadas ou provenientes de outros países através de rios, contabilizou 28,1 bilhões de toneladas-quilômetros.

Já o comparativo do TKU dos modos aquaviário e ferroviário demonstrou uma maior capacidade de transporte em toneladas por quilômetro do modo ferroviário.

Mas os dados mostram também que houve um crescimento consistente do modo aquaviário, diminuindo sistematicamente a distância entre os dois modos de transporte, ambos adequados para transporte de

grandes volumes de carga em grandes distâncias.

Outra informação relevante do estudo se refere à navegação de cabotagem com a predominância do transporte do grupo de mercadorias “combustíveis, óleos e produtos minerais”.

Além disso, o indicador de contêineres também segue em crescimento por causa da renovação e da ampliação da frota, com a utilização de embarcações de maior capacidade.

Em 2021, foram transportadas 18,5 milhões de toneladas de cargas contêinerizadas na cabotagem, com crescimento de aproximadamente 16% em relação à 2020.

De acordo com o estudo, o transporte das bacias petrolíferas para os terminais costeiros atingiu 126,6 milhões de toneladas e 61,3% do TKU total das rotas de cabotagem de combustíveis e óleos minerais úteis em 2021. O valor é recorde da

série histórica iniciada em 2010.

Importância

José Renato Ribas Fialho, superintendente de desempenho, desenvolvimento e sustentabilidade da Antaq, destacou ao BE News a importância do estudo.

Segundo ele, o objetivo é trazer as métricas estimadas na navegação interior e de cabotagem. Com isso, facilita e aumenta o conhecimento do fluxo de transporte aquaviário de cargas e o acompanhamento da sua evolução.

Para Fialho, o Brasil precisa explorar melhor a malha fluvial e costeira do país.

“A importância do estudo está em mostrar as principais rotas da navegação interior e de cabotagem, as mercadorias transportadas e, principalmente, o potencial ainda pouco explorado de nossa malha fluvial e costeira”, declarou.

Pauta sobre cobrança abusiva de demurrage será avaliada na próxima semana

VANESSA CAMPOS
redacao@portalbenews.com.br

A cobrança abusiva de sobre-estadia de contêineres (demurrage) será avaliada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na próxima semana, quando ocorre a 538ª reunião ordinária

da agência reguladora.

O processo sobre a denúncia com pedido de medida cautelar de cobranças indevidas relativas aos contêineres teve pedido de vista renovado na última reunião ordinária da Antaq pela diretora Flávia Takafashi.

A avaliação sobre uma metodologia para determinar cobranças abusivas de contêineres em terminais portuários no país deve acontecer entre

segunda-feira (27) e quarta, 1º de março, quando os diretores se reúnem.

A multa pela demurrage é estabelecida em contrato para ser paga quando o embarcador de um navio demora mais do que o acordado com o armador nos portos de embarque ou de descarga. São taxas estabelecidas por dias de atraso.

A proposta da Antaq é de uma nova metodologia, que

prevê mudanças em dois regulamentos da Antaq, resoluções 65 e 72, e pretende estabelecer uma matriz de risco para especificar de quem será a responsabilidade por pagar pela sobre-estadia.

As mudanças nos regulamentos devem criar um novo formato que proporcione aos terminais portuários apurar as responsabilidades e executar a cobrança.

NACIONAL

Justiça Federal libera caminho para nomeação de Pierdomenico

Liminar obtida no último dia 17 retira o nome de Fabrizio Pierdomenico dos registros de contas irregulares do TCU. Nomeação para o cargo de secretário nacional de Portos deve sair nos próximos dias

LEOPOLDO FIGUEIREDO
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

O obstáculo legal que impedia a nomeação do consultor portuário Fabrizio Pierdomenico, para o cargo de secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, foi superado nessa sexta-feira, dia 24. Com isso, a portaria oficializando sua função no governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) deve sair nos próximos dias, encerrando uma espera de quase dois meses. Com o secretário de Portos definido, a expectativa é que, logo na sequência, comecem a ser nomeados integrantes de sua equipe no Ministério e os novos dirigentes dos portos administrados pela União.

A demora para a nomeação de Pierdomenico ocorreu pois o Tribunal de Contas da União (TCU) mantinha seu nome nos registros de julgamento de contas irregulares. Ou seja, ele não conseguia obter uma certidão negativa de contas julgadas irregulares, um dos documentos necessários para que sua indicação fosse aceita pela Casa Civil. Isso ocorreu devido a um processo relacionado à contabilidade da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária de Santos, hoje denominada Santos Port Authority ou, simplesmente, SPA) de 2003. Este foi o primeiro ano do primeiro governo Lula, quando a estatal teve duas diretorias. Enquanto a gestão petista não escolhia a nova direção da empresa, seus antigos dirigentes permaneceram no cargo. Somente em março, os novos diretores foram anunciados. Pierdomenico foi um deles, sendo indicado para a Diretoria Comercial e de Desenvolvimento.

As contas de 2003 começaram a ser julgadas no ano seguinte e o processo se estendeu até 2020, quando a Corte



Pierdomenico atuou como consultor portuário nos últimos 11 anos

considerou irregulares as contas das duas diretorias. Mas os ministros do Tribunal não aplicaram multas a seus diretores devido ao tempo que o julgamento havia levado (17 anos), ou, como relatado no Acórdão n. 978/2020, "em face da prescrição da pretensão punitiva deste Tribunal no caso". O texto ainda aponta que, "considerando que se trata de fatos que ocorreram há mais de quinze anos, não será mantida a referida proposta de determinação, pois a medida seria intempestiva e inócua, já que restaria

COM O SECRETÁRIO DE PORTOS DEFINIDO, A EXPECTATIVA É QUE, LOGO NA SEQUÊNCIA, COMECEM A SER NOMEADOS INTEGRANTES DE SUA EQUIPE NO MINISTÉRIO E OS NOVOS DIRIGENTES DOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA UNIÃO.

prejudicado o direito ao contraditório e ampla defesa dos possíveis responsáveis".

Com base nessa observação, que destaca que os diretores não conseguiriam se defender das acusações devido ao tempo que o julgamento levou, Pierdomenico e outros dois colegas de diretoria, Arnaldo de Oliveira Barreto (na época, diretor de Obras e Infraestrutura) e Roldão Gomes Filho (então, diretor administrativo-financeiro), pediram concessão da tutela de urgência neste ano, a fim de suspender os efeitos do

referido acórdão e, ainda, a exclusão de seus nomes dos registros de julgamento de contas irregulares. Esse pedido de liminar foi deferido pelo juiz federal Renato Coelho Borelli, da 4ª Vara Federal Cível do Distrito Federal, no último dia 17. Em sua sentença, ele destacou que "tendo sido violado o princípio do contraditório e da ampla defesa, resta caracterizada a plausibilidade do direito invocado". E determinou ao TCU que "proceda à exclusão do nome dos autores dos registros de julgamento de contas irregulares".

Apenas ontem, às 19h27, foi possível a Fabrizio Pierdomenico conseguir uma certidão negativa de contas julgadas irregulares. O documento foi enviado à Casa Civil para que o processo de nomeação do executivo seja retomado. Segundo uma fonte ligada ao Governo Federal, "agora é só burocracia. A nomeação deve sair nos próximos dias".

Ministério de Portos

A indicação de Pierdomenico para a Secretaria Nacional de Portos ocorreu por volta do dia 10 de janeiro. A decisão, do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), foi bem aceita pelo mercado. Fabrizio Pierdomenico é considerado um profissional experiente no setor. Iniciou sua carreira portuária exatamente em 2003, como diretor da então Codesp. Ele permaneceu no cargo até 2007.

No ano seguinte, em meio ao segundo mandato do líder petista, assumiu a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Portuário, da recém-criada Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP), permanecendo na função até março de 2011, no início do governo de Dilma Rousseff (PT). Desde então, ele tem atuado como consultor portuário, atendendo terminais de todo o País. Em fevereiro do ano passado, passou a integrar o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos.

Petrobras interrompe transporte de petróleo para inspeção de duto em São Sebastião

Ministro Márcio França falou sobre o assunto durante reunião com prefeitos da Baixada Santista e Vale do Ribeira

Dênio Simões/MIDR



Os ministros Márcio França, Waldez Góes e Sonia Guajajara ouviram demandas dos prefeitos da Baixada Santista e do Vale do Ribeira

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

Um duto da Petrobras que transporta petróleo do terminal de São Sebastião até Cubatão teve sua operação interrompida. A ideia é realizar inspeções para detectar possíveis danos causados pelas fortes chuvas que atingiram o litoral norte de São Paulo nos últimos dias. E caso haja algum problema, uma alternativa seria escoar o produto via Porto de Santos.

A informação sobre a chegada de navios da companhia pelo complexo marítimo foi anunciada na sexta-feira (24), em Santos, pelo ministro de Portos, Márcio França, durante um encontro com prefeitos das cidades da Baixada Santista e Vale do Ribeira.

Segundo o ministro, caso não seja detectado nenhum problema com o duto, o serviço será retomado regularmente sem a necessidade da otimiza-

ção pelo complexo santista. “O porto está preparado para atender essa demanda de grande caráter estratégico para o Brasil”, comentou França.

Desde quinta-feira (23) a Petrobras está realizando inspeções e, por essa razão, o oleoduto OSBAT seguiria preventivamente inoperante até que todas as ações para retomada segura das operações fossem concluídas. Até o momento não foram identificados danos ao duto.

O OSBAT, que liga os terminais de São Sebastião e Cubatão, tem 121 km de extensão e diâmetro de 24 polegadas (60,96 cm).

Demandas para o Governo Federal

A reunião com os prefeitos foi realizada na sede da Santos Port Authority, a Autoridade Portuária que administra o Porto de Santos. A instalação está servindo de base para o Governo Federal acompanhar mais de perto a situação no Litoral Norte.

Na ocasião, os chefes do Executivo municipal apresentaram demandas ao governo para ações emergenciais decorrentes das chuvas que atingiram as regiões durante o Carnaval.

O encontro, intermediado por Márcio França, contou também com as presenças do ministro de Integração e Desenvolvimento Regional, Waldez Góes, da ministra dos Povos Indígenas Sonia Guajajara, e de deputados que representam a Baixada e o Vale na Câmara e na Assembleia Legislativa.

Participaram os prefeitos Rogério Santos (Santos), Raquel Chini (Praia Grande), Válter Suman (Guarujá), Ademário Oliveira (PSDB), Kayo Amado (Podemos), Caio Matheus (Bertioga), Márcio Cabeça (Mongaguá), Tiago Cervantes (Itanhaém) e Luiz Maurício (Peruibe). Além deles, se fizeram presentes os prefeitos Dinoel Pedroso Rocha (Eldorado), Gilberto Tada-shi Matsusue (Juquiá) e Professor Nilton Hirota (Registro), representando o Vale do Ribeira.

As demandas foram apresentadas ao ministro Waldez Góes e posteriormente protocoladas. Sob proposta do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), será feito um novo encontro daqui a 15 dias com todos os prefeitos e parlamentares das regiões para que seja feito um atendimento direto, com respostas por parte do governo.

“Trouxemos também à mesa a proposta de criação do Grupo Metropolitano de Monitoramento de Áreas de Risco (GMAR). Uma estrutura específica para fiscalização de regiões que se tornam de alto risco quando atingidas por grandes volumes de chuva”, comentou Márcio França.

Waldez, que acompanhou os trabalhos e a chegada do Navio-Aeródromo Multipropósito Atlântico (A140) para auxiliar na ajuda humanitária em São Sebastião, afirmou que a aliança entre os governos locais, estaduais e a União tende a se estreitar em prol de se evitar novas ocorrências.

“Essa é uma dinâmica nova. Com a união dos esforços nós podemos, primeiro, enfrentar melhor os problemas, que, sabemos, continuarão existindo. Nós temos milhares de pessoas vivendo em áreas de risco e, por outro lado, o agravamento na situação das condições climáticas”, comentou.

A região da Baixada Santista viveu cenário semelhante ao de São Sebastião em 2020. Na ocasião, o temporal que começou na noite de 2 de março e se estendeu durante a madrugada do dia 3 causou a morte de 45 pessoas – 34 em Guarujá, oito em Santos e três em São Vicente. Pelo menos três morros tiveram grande quantidade de deslizamentos de terra, que acabaram soterrando moradias e seus moradores.

Durante o Carnaval deste ano, Guarujá sofreu com deslizamentos e pontos de alagamentos, mas, diferentemente de 2020, não houve registro de óbitos.

REGIÃO SUDESTE

SP vai oferecer R\$ 500 milhões em linhas de crédito para empresários do Litoral

Maior volume de recursos é para os municípios mais atingidos pelas chuvas e pelos deslizamentos de terra

Divulgação/Governo de São Paulo



Por meio do programa Desenvolve SP, São R\$ 283 milhões ficarão à disposição de Bertiooga, Caraguatatuba, Guarujá, Ilhabela, São Sebastião e Ubatuba

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

O Governo de São Paulo anunciou nesta sexta-feira (24) que vai implementar três linhas de crédito para auxiliar na recuperação da atividade econômica na região do Litoral Norte. Segundo o Governo Estadual, serão disponibilizados mais de R\$ 500 milhões, através dos programas Banco do Povo e Desenvolve SP.

A medida anunciada é uma das ações rápidas do governo para minimizar os impactos das fortes chuvas do último final de semana e os consequentes deslizamentos de terra que atingiram a região, principalmente em São Sebastião.

“Vamos ter uma ajuda financeira bastante robusta. Vamos irrigar a região com crédito. Isso vai ser muito importante nesse momento, principalmente para quem perdeu tudo nessa tragédia”, destacou o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos).

A linha de crédito com maior volume de recursos dis-

ponibilizados é para os municípios do Litoral Norte e da Baixada Santista mais atingidos pelos desastres naturais. São R\$ 283 milhões, por meio do programa Desenvolve SP, que ficarão à disposição de Bertiooga, Caraguatatuba, Guarujá, Ilhabela, São Sebastião e Ubatuba – cidades que tiveram o estado de calamidade pública decretado pelo Governo de São Paulo.

De acordo com o Governo Estadual, as prefeituras que acessarem esses recursos terão carência de 12 meses (1 ano) para o início do pagamento dos financiamentos. Serão acrescidos juros de 0,25% ao mês, mais a taxa Selic.

Já as empresas de pequeno e médio porte poderão ter acesso a até R\$ 200 milhões em financiamentos disponibilizados pela Desenvolve SP. O prazo de carência para esta linha é 12 meses (1 ano), com prazo de pagamento de até 60 meses (5 anos). Os contratos firmados nesta linha de crédito serão acrescidos da taxa Selic e mais 0,57% ao mês nas parcelas.

“É um empréstimo que não compromete o balanço da

Desenvolve SP, porque temos uma garantia que é o repasse do ICMS. Temos condições de fornecer esse crédito para que os municípios possam se reerguer”, analisou o governador.

Uma das linhas vai ter até R\$ 30 milhões disponíveis para microempreendedores e empreendedores informais, por meio do Banco do Povo. Poderão ser contratados financiamentos de até R\$ 21 mil.

A carência para o início dos pagamentos será de 180 dias (6 meses) e com prazo de quitação dos créditos em 48 meses (2 anos). Não serão cobradas taxas de juros dos mutuários.

“Temos uma preocupação de como as pessoas vão voltar a caminhar com as próprias pernas com os seus negócios. Muitos pequenos empreendedores que perderam seus produtos, tudo o que tinham. E nós vamos abrir uma linha de crédito para que essas pessoas possam se reerguer. Queremos atender pelo menos mil pequenos empreendedores”, completou Tarcísio.

Apoio aéreo

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) anunciou a flexibilização das regras para transpor-

te. Entrou em vigor, a partir desta sexta-feira, a portaria Nº 10.592, com prazo de vigência de 60 dias, relativa ao transporte de cargas na cabine de passageiros feito por empresas de taxi-aéreo, serviço de transporte realizado por meio de aeronaves de aluguel, para prestar auxílio às regiões afetadas do temporal.

A medida tem como objetivo complementar as ações que já vêm sendo realizadas pelo governo federal e pelo governo do Estado de São Paulo de assistência contínua aos desalojados e desabrigados nos municípios afetados, sobretudo o de São Sebastião, que declarou estado de calamidade pública. Atualmente, cerca de 210 empresas são certificadas pela Anac para prestar o serviço de taxi-aéreo.

O Governo Federal estima que mais de R\$ 60 milhões já tenham sido destinados para assistência e ajuda humanitária aos municípios do Litoral Norte.

Neste sábado (25), é esperada uma visita do vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) à cidade de São Sebastião, para acompanhar os trabalhos e atender as demandas locais.

“
É UM EMPRÉSTIMO QUE NÃO COMPROMETE O BALANÇO DA DESENVOLVE SP, PORQUE TEMOS UMA GARANTIA QUE É O REPASSE DO ICMS. TEMOS CONDIÇÕES DE FORNECER ESSE CRÉDITO PARA QUE OS MUNICÍPIOS POSSAM SE REERGUER”

TARCÍSIO DE FREITAS
governador de São Paulo

Rio-Santos não tem mais pontos de interdição total

Último trecho foi liberado pelo DER na noite de quinta-feira

Divulgação/Governo de São Paulo

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O último trecho da rodovia Rio-Santos (SP-055) que estava totalmente bloqueado foi liberado pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER), na noite da última quinta-feira (23).

O ponto fica na altura do km 174, na Praia Preta, costa sul de São Sebastião, no litoral norte paulista, uma das áreas mais devastadas pela tempestade que atingiu a região durante o fim de semana de carnaval. A chuva causou diversos deslizamentos de terra por toda a estrada, sendo seis com bloqueio total da pista.

Segundo o governo estadual, foram cinco dias de trabalho ininterrupto para que as equipes do DER conseguissem desobstruir todos os trechos.

Anteriormente, o km 174 estava aberto só para veículos de emergência e abastecimento. Na quinta, foi liberado para tráfego normal, em comboio.

Onde ainda há bloqueio parcial, o fluxo segue em esquema de "pare e siga". Mesmo com a abertura da pista, o governo pede que as pessoas não se desloquem em direção ao Litoral.

Para quem quer subir a serra, a viagem pode ser feita pela Anchieta-Imigrantes e rodovias dos Tamoios ou Oswaldo Cruz.

Abertura das rodovias

Ao longo da semana, técnicos do DER, com o apoio de homens do Exército, utilizaram retroescavadeiras, tratores, entre outros equipamentos, para liberar seis trechos da SP-055 que ficaram cobertos por lama, árvores e pedras provenientes dos deslizamentos



A chuva causou diversos deslizamentos de terra por toda a rodovia Rio-Santos, sendo seis com bloqueio total da pista

entre os km 136 ao 180.

O Centro de Operações e Informações (COI) atuou 24h na coleta de informações e mobilização das equipes. Até sexta-feira (24), eram 14 pontos com interdição parcial em São Sebastião, Ubatuba e Caragatatuba, mas que permitem a passagem de veículos.

Ainda no caminho para o Litoral Norte, a Oswaldo Cruz, também tem dois pontos parci-

almente liberados entre os km 11 e 13.

Confira os trechos liberados parcialmente:

• Rio-Santos (SP-055)

Km 066 – queda de barreira (Praia de Fortaleza);
Km 084 – queda de árvore (Praia Tabatinga);
Km 087 – queda de barreira e árvores (Praia da Cocanha);
Km 096 – queda de barreira (Praia Massaguaçu);

Km 116 – queda de barreira (Praia da Cigarra);
Km 142 – queda de barreira e árvores (Praia do Toque Toque);
Km 136 ao 142 – queda de barreira e árvores (Praia do Guaiçá e Toque Toque);
Km 151 – erosão (Praia de Paúba)
Km 157 ao 162 – queda de barreira (Praia de Maresias);
Km 164 – queda de barreira (Praia de Boiçucanga);
Km 174 – queda de barreira (Praia Preta);
Km 180 – queda de árvore (Praia Preta);
Km 188 ao 189 – erosão (Praia de Boracéia);
Km 203 – queda de barreira (Praia Guaratuba).

• Rodovia Oswaldo Cruz (SP-125)

Km 11 – queda de barreira;
Km 13 – queda de barreira.



COMUNICADO IMPORTANTE

Doações para as vítimas dos estragos causados pelas fortes chuvas no Litoral Norte do estado de São Paulo

O Litoral Norte paulista foi castigado por fortes chuvas nos últimos dias. Muitas pessoas estão sem moradia, sem acesso a alimentos, energia e água potável.

Para fazer doação ao Fundo Social de São Paulo

Dados de conta para cestas básicas



Banco do Brasil
Agência 1897-X
Conta Corrente: 19.490-5
CNPJ/MF: 44.111.698-0001/98

Chave PIX
CNPJ/MF: 44.111.698-0001/98

Dados de conta para cobertores



Banco do Brasil
Agência 1897-X
Conta Corrente: 19.771-8
CNPJ/MF: 44.111.698-0001/98

Chave PIX
e-mail: doacoesfussp@sp.gov.br

**BRASIL
EXPORT**
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

REGIÃO SUDESTE

TES comemora 6 anos e espera concluir projeto de modernização em maio de 2024

Terminal também prevê para este ano movimentar cerca de 5,5 milhões de toneladas, entre grãos e farelo de soja

BRUNO MERLIN
redacao@portalbenews.com.br

O Terminal Exportador de Santos (TES) comemora aniversário de 6 anos neste dia 25 de fevereiro com 91% do projeto de modernização do empreendimento concluído. As obras foram as condições determinadas pelo contrato de arrendamento e o prazo para finalização dos serviços está previsto para maio de 2024. A instalação portuária opera produtos de origem vegetal a granel e é administrada por uma joint venture formada pelas companhias Cargill Agrícola e Louis Dreyfus, consórcio que arrematou a área de e 46,8 mil m² em leilão promovido em 2015.

O volume de cargas movimentadas pelo TES praticamente dobrou nos últimos



Divulgação/TES

No ano passado o Terminal Exportador de Santos conquistou o primeiro lugar do Prêmio Antaq na categoria "Conformidade Regulatória"

cinco anos, passando de 2.335.664 milhões de toneladas em 2018 para o recorde de 4.489.250 milhões de toneladas no último ano. De acordo com Paulo Gonzalez, gerente de operações do TES, a evolução foi viabilizada pela aquisição de novos equipamentos como moegas ferroviárias, tombadores de caminhões e carregadores de navios. "A previsão de movimentação para 2023 é de 5,5 milhões de

toneladas, entre grãos e farelo de soja. O contrato vai até 2041 e a previsão total de investimentos para o período é de 126 milhões de dólares", detalha.

Gonzalez explica que a equipe do Terminal construiu 11 silos de concreto com o objetivo de melhorar a eficiência das operações, bem como reduzir a emissão de particulados e contribuir para uma melhor relação entre o porto santista e a cidade. Os silos também eli-

minaram o uso de equipamentos movidos a combustível fóssil para movimentar a carga, fator importante para maior sustentabilidade e segurança dos envolvidos. A movimentação de vagões ferroviários é realizada por robôs de fabricação alemã e movidos a energia elétrica, também eliminando a emissão de CO₂.

O gerente de operações ressalta que os equipamentos transportadores instalados no

TES são totalmente enclausurados, com sistemas pontuais de aspiração, mitigando a emissão de pó em todas as etapas da operação e garantindo o atendimento à Norma Regulamentadora (NR) 12 para segurança do trabalho. "No intuito de aumentar o controle ambiental, as moegas ferroviárias e rodoviárias possuem sistema 'flex flap'. Por fim, os carregadores de navios são dotados de supressores de pó".

Vale destacar que em 2022 o TES conquistou o primeiro lugar do Prêmio Antaq na categoria "Conformidade Regulatória", tendo o reconhecimento da autarquia pelo cumprimento das normas estabelecidas.

Após a conclusão do plano de modernização, o Terminal terá capacidade para movimentar cerca de 7 milhões de toneladas por ano, com capacidade estática de 281 kt (quilotonelada).

REGIÃO NORDESTE

Receita apreende 15 toneladas de lixo hospitalar no Porto de Suape

Contêiner inspecionado veio de Portugal; a carga foi apreendida

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Um contêiner carregado com 14,8 toneladas de lixo hospitalar foi apreendido pela Receita Federal no Porto de Suape (PE). A carga veio de Portugal descrita pelo importador como "polímeros de cloreto de vinila", ou PVC — material plástico.

A verificação da carga ocorreu no dia 16 de fevereiro,

quando a Receita Federal suspeitou e solicitou uma vistoria da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). No dia seguinte (17), o órgão realizou a inspeção das mercadorias e confirmou que a carga se tratava de resíduo hospitalar. O caso foi divulgado na última quinta-feira (23).

Foram encontrados dispositivos utilizados para administrar medicações endovenosas, bolsas para sangue, mangueiras, entre outros.

As mercadorias estão apre-



Divulgação

As mercadorias estão apreendidas no Porto de Suape, até que o importador seja intimado para providenciar a devolução

das empresas envolvidas não foram informados devido ao sigilo fiscal.

Em 2021, o órgão já havia apreendido 20 toneladas de lixo hospitalar também no porto pernambucano e também vindas de Portugal. No mesmo ano, outros 60 contêineres com lixo hospitalar foram localizados no Porto de Santos (SP), dessa vez, vindos dos Estados Unidos.

endidas pela Receita Federal no Porto de Suape, até que o importador seja intimado para

providenciar a devolução ao exterior.

Os nomes das pessoas e

Mulheres no comando

Cada vez mais as mulheres vêm ocupando cargos de comando no setor portuário. A Companhia das Docas do Estado da Bahia é um exemplo disso. Na foto estão duas dessas líderes. À esquerda do totem está a diretora-presidente Ana Paula Leal Aguiar Calhau, que assumiu o cargo de forma interina após a recente destituição do presidente Carlos Autran de Oliveira Amaral. E à direita do totem, Tatiana Pessanha Noel, primeira mulher a ocupar o posto de gerente do Porto Organizado de Aratu-Candeias.



Divulgação

Com oferta de R\$ 1 mi, FTS vence licitação de terminal no Porto de Paranaguá

Arrendamento garante R\$ 338 milhões em investimentos no complexo paranaense

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O FTS Group arrematou por R\$1 milhão o terminal PAR 50, destinado à movimentação de granéis líquidos, localizado no Porto de Paranaguá (PR). O leilão foi realizado na sexta-feira (24), na sede da B3, em São Paulo, e não teve outros concorrentes.

Com a concessão, que terá 25 anos de duração, o porto garante investimentos de R\$338,2 milhões em obras de ampliação da capacidade operacional, incluindo a construção de uma extensão no píer de líquidos e dois novos berços para o segmento. Também são esperados 300 novos empregos diretos e indiretos.

A área tem aproximadamente 85 mil metros quadrados, 18 tanques verticais já instalados e capacidade total de aproximadamente 70.181 m³.

“Acreditamos muito no potencial dos portos de Paranaguá e Antonina. Tanto que hoje, aqui, fazemos nosso segundo investimento”, afirmou o diretor da FTS Group, Alex Ávila. No ano passado, a empresa arrematou também o PAR32, destinado à carga geral.



O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia (ao centro), destacou a regularização de mais uma área portuária, bem como mais investimentos nos complexos paranaenses

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, destacou a regularização de mais uma área portuária, bem como mais investimentos nos portos paranaenses. Os estudos para licitar o PAR 50 começaram em 2020.

“Temos um grande potencial, com mais essa perspectiva de investimento. Esse foi ape-

nas o primeiro leilão de 2023. Outros estão por vir ainda neste ano e, quem sabe, até a nossa concessão do canal de acesso se entenderem como adequado”, declarou Garcia.

Também estava prevista para ontem a licitação do PAR09, também no Porto de Paranaguá, mas como não foram recebidas propostas, não

houve concorrência. Voltado a granéis sólidos vegetais, a área tem 26,5 mil m² e exigia investimentos de R\$ 911 milhões.

TERCEIRO LEILÃO

O leilão do PAR 50 foi o terceiro conduzido pela Portos do Paraná desde que o Estado passou a ter autonomia para administrar contratos de exploração de

áreas portuárias.

Acompanharam o certame o representante do ministro de Portos e Aeroportos, o secretário executivo da pasta, Roberto Gusmão; o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery; e o futuro secretário nacional de Portos, Frabrizio Pierdomenico.

Governo estuda modelagem de privatização de portos e prevê novos leilões para 2023

O Ministério de Portos e Aeroportos está estudando uma modelagem de privatização para portos, mas com a permanência das autoridades portuárias estatais.

A informação foi divulgada pelo secretário-executivo da pasta, Roberto Gusmão, após o leilão do terminal paranaense. De acordo com ele, a proposta vem sendo debatida entre o ministro de Portos, Márcio França, e o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva.

Gusmão afirmou que uma autoridade portuária “forte” tem condições de realizar o papel de agente de desenvolvimento do estado ao mesmo tempo em que atrai investimentos da iniciativa privada, ofe-

recendo segurança jurídica e evitando conflito de interesses, citando como exemplo a própria Portos do Paraná, que é estatal com autonomia administrativa.

Ele disse que hoje só há um exemplo de privatização no país, que é a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), reafirmando que não haverá retrocesso neste processo, mas que ele precisa ser observado enquanto se desenvolve no novo formato.

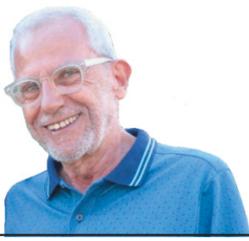
Gusmão também afirmou que o governo Federal planeja uma nova rodada de leilões de terminais portuários entre abril e maio de 2023, mas não especificou quais ativos devem ser licitados, apenas ressaltou

que o PAR 09, que não teve interessados ontem, deve ser incluído.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, destacou ainda que projetos “avançados” podem estar na próxima rodada, como um terminal de granéis líquidos em Maceió, que será analisado pelo órgão, e outros projetos em análise no Tribunal de Contas da União (TCU), como terminais de granéis sólidos e carga geral localizados em Porto Alegre.

Nery afirmou que será feito um esforço conjunto para liberar esses terminais e um pacote “interessante” ainda neste semestre.

OPINIÃO



LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinio@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

Águas da insensatez



e na Síria.

A pior tragédia é sua própria banalização. O carnaval passou, dezenas de vidas foram barranco abaixo na costa de São Paulo e já nem lembramos mais que há poucos dias a Terra gemeu, rasgou e ceifou mais de quarenta mil vidas na Turquia

Semanalmente as águas assombram algum lugar do planeta.

Em outros cantos se escondem. Veneza dos nossos sonhos românticos, pradarias dos nossos pampas gaúchos clamam por elas. As águas escolhem onde querem derramar a morte ou a alegria. Mas o importante são os feriados de março, que ainda nem chegou e, se tradicionalmente traz muita água, certamente virá com muito mais.

A humanidade passa por uma provação que, religiosidade à parte, expõe a bestial insensatez humana que se expressa em muitos ambientes familiares, em muitos palácios, nas encostas e ruas do mundo.

O que aprendemos depois de tanto tempo? Nem o ChatGPT sabe responder. Somos cada vez mais vítimas e réus do jeito em que vivemos. Com tanta informação, lutamos com fake news na ponta da língua e dos dedos para destruir nossos irmãos. Mas a natureza não tem partido.

A tecnologia já criou ferramentas que dão previsibilidade para muita coisa, como a crise do tempo. Para a insensatez não, que não permite que enxerguemos o apartheid que fazemos ao escolher as melhores vistas para nosso deleite e as piores para aqueles que nos servem na construção do verão.

Governantes cegos ou matreiros e empresários gananciosos à parte, e cada um de nós também, são as águas que surgem como alertas da natureza aos borbulhões para levar casas, estradas e vidas. Mas não lavam nossa hipócrita consciência do que estamos fazendo com o planeta em que, ao menos por enquanto, geramos nossos filhos.

Já há muito o clima vem avisando. As geleiras estão derretendo, o mar está subindo, o vento está furioso. O desequilíbrio que provocamos é imenso.

Pouco podemos fazer isoladamente contra a fúria do tempo. Mas muito devemos fazer na definição do espaço em que podemos construir a semente de novas gerações.

O importante, porém, é o novo modelo da SUV com a qual sonhamos tanto, não importando quanto de CO2 ela emite. É certo que corremos contra o tempo, temos poucas décadas para baixar 1,5 grau na atmosfera. E na medida em que corremos, se é que ainda é possível, vamos contabilizando quanto cada setor emite de dióxido de carbono na atmosfera.

A indústria automotiva, a indústria naval e tantas outras experimentam alternativas de energia renovável. Só a aviação, no período pré-pandemia, gerou 1 bilhão de toneladas métricas de CO2, mais do que a América do Sul produziu em 2021. Significa dizer que voamos para realizar sonhos que um dia vão acabar vítimas deles próprios no ar.

Carros, ônibus, caminhões e navios limpos já têm alternativas para se livrarem da culpa. Mas os aviões ainda engatinham no ar. Recentemente o setor se comprometeu em conferência de organismo da ONU com a meta de substituir o combustível por energia renovável. Fala-se até em transformar o próprio ar em propulsão, mas ainda é tudo muito incipiente.

E muito há, ainda, por descobrir. Pois não é que suspeitam que o rastro branco do avião é mais bandido que o CO2? Desse jeito não acabam só com a emissão. Acabam com a magia daqueles riscos que vemos no azul como rabos de estrela-guia a nos inspirar para a vida ao olhar pro céu. Não se pode garantir que haverá tempo de salvar o planeta.

Os movimentos da economia e dos governos parecem esquecer que o aquecimento global carece de soluções imediatas. Há em nossas mentes um buraco maior que o da camada de ozônio. É o buraco na sensatez humana.

Vai-se mudando a matriz energética, mas não se mudam as cabeças e os corações. Sujos que nem as águas de março conseguem lavar. E lavam e levam a destruição da nossa esperança. Esse é o sentido da tragédia, banalizada de tão comum e presente mundo afora antes e depois do próximo carnaval.

O QUE APRENDEMOS DEPOIS DE TANTO TEMPO? NEM O CHATGPT SABE RESPONDER. SOMOS CADA VEZ MAIS VÍTIMAS E RÉUS DO JEITO EM QUE VIVEMOS. COM TANTA INFORMAÇÃO, LUTAMOS COM FAKE NEWS NA PONTA DA LÍNGUA E DOS DEDOS PARA DESTRUIR NOSSOS IRMÃOS. MAS A NATUREZA NÃO TEM PARTIDO.



ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras
opinio@portalbenews.com.br

► ESTRATÉGIA

Para não dizer que não falei das flores



Esse texto nada tem a ver com música de protesto, mas creio servir no caso da tragédia recente.

Quando aluno de Engenharia, aprendi que devem ser evitadas construções em encostas, pelo risco de escorregamentos, e fundos de vale, pela possibilidade de inundações. Também aprendi que ela evita/resolve qualquer problema, desde que haja recursos, pois obras de drenagem e contenção são caras, sua execução incomoda, precisam de manutenção e são imediatamente ignoradas, se funcionam bem. Daí alguns gestores públicos só pensarem no assunto quando já é a gota d'água.

Escorregamentos e inundações acontecem independentemente da presença ou ação humana, mas tendem a ser agravados por ocupações desordenadas e fiscalizações deficientes. Além disso, não se pode contar com a sorte, pois ainda não temos meios suficientemente eficientes para prever a ocorrência e intensidade de eventos climáticos e geológicos.

Em Santos, havia um histórico dramático de deslizamentos em morros. No final dos anos de 1980, foi realizado um levantamento de riscos geológicos, a partir do qual a Prefeitura passou a promover ações para remoção de habitações em áreas problemáticas e obras de drenagem e contenção. As gestões posteriores mantiveram essa postura, com significativa redução de ocorrências graves.

Na área plana, embora a área insular de Santos conte com uma rede de drenagem bastante ampla, existem pontos de alagamento crônicos, agravados em caso de coincidência de maré alta com chuvas intensas e prolongadas.

Obras estão em andamento na Zona Noroeste e na entrada da cidade, que incluem bombeamento. Provavelmente essa será a futura solução para a Ilha de São Vicente.

Santos também tem sido pioneira em questões relativas ao enfrentamento das mudanças climáticas, com reconhecimento internacional. Isso se deve em grande parte aos riscos a que nossa orla está exposta, com ressacas cada vez mais intensas,

frequentes e destrutivas, além das previsões de elevação do nível do mar.

Foram essas ressacas, associadas a temporais, que resultaram na tragédia que afetou praticamente todo o Litoral Paulista, com ênfase em São Sebastião.

Como sempre, a solidariedade se faz presente! Infelizmente, o lado mais sombrio dos seres humanos também aflora, com quem tenta tirar proveito da desgraça alheia.

Tragédia anunciada e denunciada há muito tempo, que transcende questões político-partidárias e não escolhe vítimas, pois a natureza não distingue seres humanos.

Se é certo que a ação humana gera reações naturais, também é fato de que eventos naturais catastróficos ocorrem desde o "Big Bang". Assim, a ação humana deve ter por objetivo prever eventos e mitigar seus efeitos.

Na Prefeitura de Santos, a Defesa Civil, com apoio da Praticagem e da Universidade Santa Cecília, tem antecipado alertas e ações, reduzindo vítimas e danos materiais; e a Secretaria de Meio Ambiente criou estrutura específica para tratar de assuntos relativos a mudanças climáticas. Já a Autoridade Portuária de Santos possui monitoramento ambiental, está em fase de viabilização do VTMS e já dispõe de estudo que aponta os riscos climáticos ao porto. A integração desses dados e ações são primordiais!

A tragédia que vitimou milhares de pessoas conseguiu reunir adversários políticos em prol do verdadeiro interesse público. Que assim seja também na solução de problemas sociais, que evitem ocupações irregulares, invistam em habitação em áreas adequadas e na geração de empregos, para mantê-las de forma autônoma e digna.

Que dessa tragédia terrível nasçam as flores de uma efetiva e duradoura comunhão de ações em prol do povo, em vez dos espinhos de disputas político-ideológicas deletérias.

ESCORREGAMENTOS E INUNDAÇÕES ACONTECEM INDEPENDENTEMENTE DA PRESENÇA OU AÇÃO HUMANA, MAS TENDEM A SER AGRAVADOS POR OCUPAÇÕES DESORDENADAS E FISCALIZAÇÕES DEFICIENTES. ALÉM DISSO, NÃO SE PODE CONTAR COM A SORTE, POIS AINDA NÃO TEMOS MEIOS SUFICIENTEMENTE EFICIENTES PARA PREVER A OCORRÊNCIA E INTENSIDADE DE EVENTOS CLIMÁTICOS E GEOLÓGICOS.

OPINIÃO



NÁJIA FURLAN

jornalista e coordenadora de Programas Institucionais da Portos do Paraná
opinio@portalbenews.com.br

► COMUNICAÇÃO

Vanina Macowski Durski Silva, Florianópolis, Brasil



Eu não sei você, mas eu acredito muito na pesquisa. Para mim, a academia não apenas ajuda na construção de conhecimento como também, e principalmente, traz soluções para problemas reais da comunidade e ajuda a melhorar processos em todas as áreas, seja qual for a ciência.

Estou falando disso aqui, nessa série sobre mulheres em portos, porque a própria profissional desta semana me disse assim: “como professora, tenho uma ambição de fomentar um ecossistema de inovação portuária. Quero ministrar cursos, treinamentos, especializações, linhas de mestrado, tudo voltado para a área. Tudo para tentar enriquecer a formação do profissional que vai atuar na área”.

Ela atua na UFSC, Universidade Federal de Santa Catarina, e é a professora Vanina Macowski Durski Silva, engenheira de produção agroindustrial com mestrado e doutorado na área de concentração Logística e de Transportes. É uma pesquisadora de portos!

Vanina tem 42 anos e, apesar de hoje ser destaque na pesquisa pelo Estado de Santa Catarina, é nascida em Campo Mourão, no Paraná. Ela sempre foi professora. Começou a lecionar aos 20 anos, ensinava Inglês enquanto ainda cursava a faculdade. Quando chegou a época de fazer estágio, ela conta que se lembrou de, um dia, ter passado na companhia do pai, que era agrônomo, em frente à uma fábrica no Estado Goiás: era a Perdígão Agroindustrial em Rio Verde. “Era enorme e eu pensei: ‘um dia eu quero trabalhar aqui’”, lembra.

Ela desejou e conquistou. Em duas semanas, Vanina já foi conhecer a fábrica. Definiu o tema do trabalho de conclusão e, dois meses depois, lá estava para seis meses de estágio como engenheira de produção no setor. Encerrado esse período de formação, ela foi convidada para ser líder de produção da empresa. “Era uma equipe de 70 pessoas”, diz.

O contato com a docência universitária teve início após ela concluir, no Estado de Goiás, uma especialização em agronegócios. Ela só foi para Santa Catarina na companhia do marido, natural de lá, também engenheiro de produção na Perdígão. Ele tinha planos de voltar ao Estado para cursar um mestrado. Ela resolveu acompanhar.

De volta ao Sul, ela atuou na agroindústria da região de Florianópolis e também em um frigorífico, mas decidiu migrar totalmente para a vida acadêmica. Foi para o mestrado e, na pesquisa, optou pela área da Logística Portuária.

No tema, concluiu o mestrado e também doutorado e pós-doutorado e ingressou como professor titular, concursada, na área de Engenharia de Produção, primeiro na Universidade Tecnológica e depois na UFSC.

O primeiro trabalho dela na área foi sobre “Teoria das filas aplicada ao Porto de Itajaí, Santa Catarina”. O assunto já rendeu à pesquisadora destaque e convites para palestras e, dali em diante, nunca perdeu o foco da logística e estratégia portuária. Sempre com demandas aplicadas ao setor, a tese de mestrado dela foi sobre o problema de alocação de navios em berços.

“O tema ainda não era muito popular no Brasil. Acredito que o meu trabalho tenha sido um dos primeiros publicados aqui”, diz. Com isso, o nome da pesquisadora foi ganhando ainda mais destaque.

Virou referência da pesquisa no setor portuário, dentro e fora do País. Fez consultoria para os portos de Navegantes, Itajaí, Itapoá e até já fez pesquisa na área na Alemanha, apresentou artigos no MIT e também em Portugal e na Noruega.

“Como engenheira, existe uma gama enorme de áreas que posso pesquisar. Eu pesquiso sobre roteirização de transporte, sobre logística de um modo geral, mas as áreas de que eu sou mais fã e que atraem bastante aluno, principalmente de Engenharia Naval, Engenharia de Transporte e Logística, é a Logística Portuária”, conta.

Vanina dá aula na disciplina de Transporte marítimo e Cabotagem. Fala de “Smart ports”, physical internet e segue desbravando os diversos fatores que levam à escolha por determinado porto.

“O meu papel como professora, dentro da universidade, é também dar segurança aos futuros profissionais, especialmente às mulheres”, diz. Muitas delas, como afirma a professora, se interessam, desenvolvem projetos de iniciação científica com temas ligados à Logística Portuária e acabam atuando na área. Além do objetivo de que eu já falei lá no início, de fomentar um ecossistema de inovação portuária, e de dar ainda mais destaque ao departamento de Engenharias de Mobilidade da UFSC de Joinville, Vanina quer publicar um livro didático para a disciplina que seja um material de referência para a área no Brasil, em outras universidades e até fora da academia.

“Quero continuar o trabalho que venho fazendo de empoderar meus alunos para que acreditem em seus potenciais, para poderem atuar em qualquer área que escolherem, mas, é claro, mostrando como poderiam investir na área marítima e portuária”, afirma a educadora.

Como conclui Vanina, o mercado carece de pessoas boas e capacitadas. E é para suprir essa necessidade da área marítima e portuária que a profissional se dedica há 16 anos. E tenho certeza que, com tanta paixão e dedicação à área, a profissional incentiva muitas mulheres do segmento e, especialmente, as filhas, a Gabriela e a Vitória, respectivamente de 5 e 8 anos, que têm um bom exemplo para seguir.

“QUERO CONTINUAR O TRABALHO QUE VENHO FAZENDO DE EMPODERAR MEUS ALUNOS PARA QUE ACREDITEM EM SEUS POTENCIAIS, PARA PODEREM ATUAR EM QUALQUER ÁREA QUE ESCOLHEREM, MAS, É CLARO, MOSTRANDO COMO PODERIAM INVESTIR NA ÁREA MARÍTIMA E PORTUÁRIA”, AFIRMA A EDUCADORA.



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



“Escrever é ir em direção a muitas vidas e muitas mortes”

(Hilda Hilst, em 1993)

EU SINTO QUE SOU MUITO PRIVILEGIADA POR TRABALHAR NO QUE EU GOSTO. E SEMPRE GOSTEI DE ESCREVER, DESDE MENINA. NUNCA TIVE DÚVIDAS DO QUE EU QUERIA SER. VEJO QUE MUITAS PESSOAS SENTEM VONTADE DE ESCREVER, MAS FICAM PARALISADAS E NÃO SE ATREVEM A EXPERIMENTAR. ESCREVER É UM EXERCÍCIO DIÁRIO E NÃO SÓ PARA QUEM É DO RAMO. ESCREVER PODE SER TERAPÊUTICO; JÁ ESTÁ PROVADO QUE É. ESCREVER É ATIVAR A MEMÓRIA, É RESGATAR BOAS OU MÁIS LEMBRANÇAS QUE FAZEM SENTIDO, É ABRIR ESPAÇO PARA AS EMOÇÕES TRAVADAS OU AQUELAS LOUCAS PARA ENCONTRAR ESPAÇO. TODOS TEMOS HISTÓRIAS PARA CONTAR. TODOS PODEMOS DEIXAR LEGADOS DE NOSSAS HISTÓRIAS FAMILIARES PARA OS MAIS JOVENS. NÃO É PRECISO TER DOM, É PRECISO TER FORÇA DE VONTADE PARA TENTAR E TENTAR. ATREVA-SE!

FOCO

“O melhor sempre está por vir”

Sempre com um enorme sorriso, alto astral e esbanjando vitalidade, **Elck Fogagnoli**, Diretora de Relações Institucionais e Comerciais da Piacentini do Brasil há 5 anos, é a imagem de leveza e otimismo. Por isso eu me surpreendi muito durante essa entrevista, ao conhecer os desafios que ela enfrentou desde muito cedo, quando ficou grávida aos 17 anos.

O tempo passou, seu filho Bruno foi estudar cinema em Nova Iorque e lá reside até hoje e Arthur, 14 anos, fruto de seu segundo casamento, mora com ela. Cheia de planos, em busca de novos projetos de grandes obras para a Piacentini, ela recorda o passado e as tristezas, mas sem mágoas. “O mundo é redondo, a gente faz o bem e recebe o bem, a porta que se fechar tem que ser com amor”.

Elck nasceu em Santos, na Bacia do Macuco: “No bairro eu era diferente por ser branca; na escola era bolsista e era diferente por ser pobre. Escolhi trabalhar no setor portuário não por vocação, mas como opção para sustentar um filho, minha mãe pensionista (perdi meu pai aos 19) e a mim. Nesse caminho, ser mulher era ser diferente. Justamente por já estar acostumada com as lambadas e por saber que ninguém tropeça em montanha, nunca hiperbolizei meus dilemas ou me vitimizei”, conta.

Enfrentar a gravidez foi uma barra: “Há 35 anos, engravidar era ter lepra. Aprendi que há mais coisas para nos destruir mentalmente do que imaginamos. A sensação de ficar grávida adolescente não se esquece. Na época, Cordélia Eleanor Lowery foi a única que ficou comigo, e mesmo tendo voltado para Londres continua sendo a minha melhor amiga”.

O pai aceitou melhor do que a mãe, que a fez optar pelo casamento. Foi consertar um erro com outro, como ela reconhece: “Fiquei só 3 anos casada, na época você tinha que ficar um ano para conseguir o desquite, para depois perante ao juiz decidir se haveria reconciliação ou início do divórcio.”

O pior foi o pesadelo nesse ano. O ex-marido violento, provocou cenas inesquecíveis: “Ele me agrediu várias vezes, rasgava minhas roupas na rua, ligava diariamente para a Rodrimar, onde trabalhava e me ameaçava de morte. Eu todo dia pegava o ônibus e ia até a delegacia da Ponta da Praia dar queixa. Ainda o absurdo de ouvir os policiais brincarem com a situação, perguntando o que ele tinha feito hoje”.

Depois de separados, em um sábado à noite ele conseguiu entrar na casa da mãe de Elck, onde estava morando com o filho de 4 anos: “Ele bateu em minha mãe e fui para cima dele, era dez anos mais velho e muito forte. O covarde também me bateu e disse que meu nariz nunca mais seria arrebitado. Sou tão abençoada que o médico de plantão naquela madrugada na Santa Casa era o chefe da Cirurgia Plástica de Queimados”.

Voltou a trabalhar após a alta hospitalar, com gesso no rosto. “Nunca vou esquecer a minha colega de trabalho, perguntando se eu não tinha vergonha de trabalhar daquele jeito. Eu respondi que não tinha que ter vergonha, que eu era a vítima, ele é que deveria ter vergonha”.

Mesmo com medo não deixou de viver, não queria ficar paralisada. A vida trouxe um namorado faixa preta de jiu jitsu que deu uma lição e afastou o covarde de vez. “Deus é bom o tempo todo”, faz questão de dizer.

Elck continuou batalhando, fez Administração junto com Enfermagem e trabalhava no período da tarde no controle de estoque da Rodrimar, no Armazém 3, no cais do Porto de Santos. “Lá comecei a me interessar pelo tema porto, aprendi tudo sobre navios, contêineres, terminais. Resolvi fazer Comércio Exterior para conhecer mais e também fiz Jornalismo para assumir o Departamento de Marketing da Rodrimar, onde acabei ficando 27 anos”.

Seu trabalho na controladoria da empresa trouxe revelações importantes e atuou em várias áreas na empresa, até que o presidente Celso Grecco pediu que estudasse e coordenasse a parte de regulatório aduaneiro para acompanhar a montagem de um terminal molhado no Sabó.

Divulgação



“Comecei a fazer relações institucionais, são muitos órgãos envolvidos para manter um terminal ativo e com licenças regularizadas. Ninguém imagina o que é preciso e os custos que envolvem. Acompanhei várias gestões da antiga Companhia Docas e de todos os órgãos anuentes”, relembra.

Foi difícil sair da Rodrimar, sua história estava ligada à empresa, mas não teve jeito. E logo conheceu Sérgio Melotti, CEO da Piacentini: “Nossos filhos estudavam juntos, mas nos encontramos certa vez em Brasília e, na conversa, ele me convidou para trabalhar na empresa. Aliás, meu contrato foi num guardanapo de papel, no meio da viagem de volta no avião”.

A Piacentini chegou ao Brasil para construir um terminal. Hoje, além da sede em Santos, São Paulo, há filiais em São Luiz, Minas Gerais, Santa Catarina, Vitória e Rio de Janeiro. “A empresa não tinha site, nem registro da marca. Eu comecei a divulgar, faço o branding, o comercial e institucional da empresa. Eles me dão muita liberdade de trabalho. Em 2022 crescemos três vezes mais do que imaginávamos. E vem muitas novidades esse ano”, revela.

Com o convite para participar como conselheira do Brasil Export (Santos Export e Conselho Feminino) ficou muito feliz por continuar encontrando os amigos do setor portuário: “Hoje todos me enxergam além da técnica da área de terminais, também como construtora de portos, aeroportos, pontes, viadutos”.

Elck adora Santos e nem pensa em mudar de cidade. Para ela, praia, música e dança são essenciais. “Eu danço até no supermercado quando toca música, talvez pela formação em Balé Clássico, a dança faz parte da minha vida”, comenta.

Com namorado e a busca constante pelo autoconhecimento como âncora, afirma: “Minha maior ostentação é saúde mental. Você se conhecendo, ninguém te balança, derruba ou afoga. E a conexão com as pessoas, sempre. Quando precisei, recebi ombro amigo de pessoas que nem imaginava, nessas horas você vê quem ficou do teu lado independente da sua posição. Um milhão de amigos só tem quando se compra seguidor no Instagram”.

O lema é simples, embora difícil de conquistar: “Para viver precisamos ter coragem de queimar nossas naus para não pensar em fazer o mesmo caminho de volta. O melhor sempre está por vir”.

CINEMA

Tempo de Oscar

Com várias estreias no cinema, a temporada do Oscar corre solta. Eu já tenho o meu preferido, pelo menos por enquanto. O longa **“Os Banshees de Inisherin”** concorre a oito estatuetas e faz sucesso desde a sua estreia no Festival de Veneza, em 2022. A história é ambientada em uma ilha da Irlanda. Pádraic (Colin Farrell) e Colm (Brendan Gleeson) são melhores amigos de longa data, mas um dia, do nada, Colm se afasta. Uma história de amizade? Não, tem muito mais. Um filme sobre o direito de respeitar escolhas, sobre não aceitar as nossas limitações, sobre o desejo de fugir do que não serve mais. Reflexões não faltam. Confira!



Divulgação



Divulgação

LEITURA

Para aprender e refletir

De volta a escritora polonesa **Olga Tokarczuk**, vencedora do Nobel de Literatura em 2012. **“Escrever é Muito Perigoso”**, da Editora Todavia, traz 12 ensaios e conferências e compartilha o processo criativo e sua visão humana e inconformista sobre as grandes questões do mundo contemporâneo. Como diz a sinopse, em 264 páginas a celebração da literatura, da ficção e do talento de uma autora provocativa afiada. Ainda não li, mas vou conferir.

TEATRO

Programe-se para Pagu

Em nova temporada no Teatro Eva Herz, em São Paulo, a peça **“Pagu - Até Onde Chega a Sonda”**, é baseada em um manuscrito, ainda inédito, deixado pela escritora, poeta, feminista, desenhista, jornalista e militante Patrícia Rehder Galvão (1910-1962). O espetáculo tem direção de Elias Andreato e atuação de Martha Nowill. Em maio de 2018, Martha recebeu do colecionador de arte Rafael Moraes o documento escrito por Pagu na casa



Divulgação

de detenção em 1939, durante a ditadura de Getúlio Vargas. A partir dele, desenvolveu uma escrita biográfica, na qual se mistura com Pagu. Um encontro improvável e cheio de pontos de diálogo entre mundos separados por mais de 60 anos.

Serviço

Temporada: 8 de março a 27 de abril, às quartas e quintas-feiras, às 20h
Teatro Eva Herz - Livraria Cultura do Conjunto Nacional - Avenida Paulista, 2073 - Bela Vista São Paulo (SP)
Ingressos: R\$60 (inteira) e R\$30 (meia-entrada)
Vendas online em <https://bileto.sympla.com.br/event/80277>

VISUAIS

Mostra no Rio de Janeiro

“Todos Iguais, Todos Diferentes?” mostra o trabalho fotográfico de **Pierre Verger** (1902/1996), como obra cosmopolita e atemporal. O fotógrafo e etnógrafo francês que chegou a Salvador (BA) nos anos 1940, marcou sua produção com o registro das tradições afro-brasileiras e suas raízes no continente africano. Nessa exposição estão cerca de 200 retratos, clicados em cinco continentes, afirmação do respeito a todos as culturas.

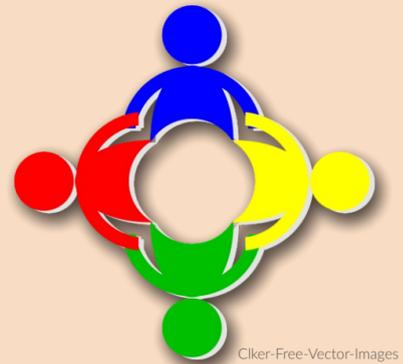
Serviço

Local: Museu de Arte do Rio
Praça Mauá, 5 - Centro, Rio de Janeiro (RJ)
Em cartaz até 28 de maio.
Funcionamento do MAR: de quinta-feira a domingo, das 11h às 18h (última entrada às 17h)



Divulgação

BE+



Clicer-Free-Vector-Images

- No meio do caos e da angústia na tragédia no Litoral Norte de São Paulo, surgiu solidariedade de todos os cantos, além de medidas urgentes e necessárias por parte dos governos municipal, estadual e federal. É assim que se cuida de um povo tão sofrido, além de prevenir novos acidentes.
- Olha só a boa nova que eu li na BBC, para quem não curte muito serviços domésticos: a revista científica PLoS ONE publicou pesquisa feita com 65 especialistas em IA do Reino Unido e do Japão, prevendo redução de 27% do tempo gasto com essas tarefas daqui a cinco anos, assumidas por tecnologias de automatização. E que venham os robôs!
- Matéria da Bloomberg revela que a semana de quatro dias é um sucesso, pelo menos no Reino Unido. A maioria das empresas participantes não está retornando ao padrão de cinco dias, e um terço delas estão prontas para tornar permanente a mudança na rotina de trabalho.
- Livros de gastronomia viraram objeto de desejo. O mercado só nos Estados Unidos deve crescer 8% em 2023, segundo a BookScan, empresa de análise do mercado editorial. Caminho aberto para os chefs estrelados.
- A dieta mediterrânea novamente ganha espaço como a ideal para melhorar a saúde cardiovascular. Segundo matéria do NY Times, postada no Uol, é uma das poucas dietas com pesquisas para apoiá-la, diz Sean Heffron, cardiologista preventivo no hospital Langone Health da Universidade de Nova York. A dieta prioriza grãos integrais, frutas, vegetais, legumes, nozes, ervas, especiarias e azeite.

BE-

- Muito triste esse novo estudo do Centro de Integração de Dados e Conhecimentos para Saúde (Cidacs), vinculado à Fundação Oswaldo Cruz Bahia (Fiocruz): no Brasil, a maioria (67%) dos 69.418 estupros cometidos entre 2015 e 2019 tiveram como vítimas meninas com idade entre 10 e 14 anos.
- A revista científica eClinicalMedicine divulgou que níveis elevados de poluição do ar estão associados a danos ósseos entre mulheres na pós-menopausa, em especial na coluna lombar, destacando que os óxidos de nitrogênio, em particular, são os mais prejudiciais.