



portalbenews.com.br

IMBITUBA Porto catarinense terá R\$ 11,2 milhões em investimentos para ampliar capacidade operacional ► **p9**

ESTILO BE “O oceano é uma potência a ser descoberta”, diz João Amaral, diretor geral da Voz dos Oceanos ► **p11**

Antonio Pereira

EXCLUSIVO Pierdomenico quer projeto piloto de gestão condominial em Santos

Em entrevista exclusiva ao BE News, secretário nacional de Portos fala sobre planos para o setor, a determinação de não haver desestatizações das autoridades portuárias e os processos de nomeação das novas diretorias dos complexos marítimos ► **p4 a p8**

Tânia Rego/Agência Brasil

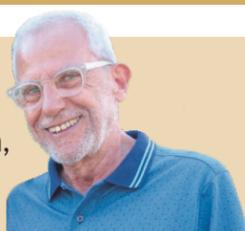
HUB

França anuncia redução de operações no Santos Dumont e promete retomar protagonismo do Galeão

► **p3**



OPINIÃO Luiz Dias Guimarães fala de suas passagens pela região amazônica, que recebeu o Norte Export ► **p9**



PORTUGAL Ministro diz que portos de Setúbal e Sines estão prontos para projetos de energia eólica offshore ► **p8**

EDITORIAL

A importância da qualificação

Em entrevista exclusiva ao **BE News**, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico, falou sobre o processo de indicação das novas diretorias das autoridades portuárias controladas diretamente pelo Governo Federal. Ele explicou a necessidade de composições políticas para a escolha desses executivos, mas destacou que “o mais interessante é que os indicados sejam técnicos. E isso eu tenho certeza de que o ministro Márcio França está olhando com lupa”.

Dada a complexidade do setor portuário, um segmento da economia que trabalha com questões de infraestrutura, comércio exterior, transporte de passageiros, logística e meio ambiente, para citar apenas algumas das áreas envolvidas, é evidente a necessidade de que as empresas que administram os portos tenham profissionais técnicos e experientes, referências do setor. Os desafios evoluem a cada dia e essas equipes devem estar preparadas para enfrentá-los.

Os portos desempenham um papel estratégico na economia nacional, tanto na movimentação de cargas pela nação como no escoamento de seu comércio exterior, principalmente suas exportações, que têm uma participação cada vez maior no desenvolvimento do País.

E a direção das autoridades portuárias devem estar capacitadas para garantir o pleno funcionamento desses complexos marítimos, com alta eficiência e procurando constantemente reduzir os custos operacionais e ampliar a geração de riquezas.

Ainda mais diante dos planos do Governo Lula, de recuperar a economia e reindustrializar o País, os portos podem dar impulsos importantes a esses dois projetos, diminuindo os gastos logísticos das mercadorias que embarcam ou desembarcam, assim como estruturar unidades industriais em suas retroáreas. E estas são ações que, para serem adotadas, vão demandar profissionais qualificados.

O histórico do mercado mostra que nem sempre essa preocupação com o perfil técnico desses executivos existiu. Já houve um presidente de uma autoridade portuária que, em sua posse, admitiu que não conhecia o setor, mas se esforçaria para aprender. Este cenário extremo, evidentemente, não pode se repetir. E diante das declarações do secretário nacional de Portos, isso não irá ocorrer. É o que espera o segmento, é do que precisa a economia, é o que demanda a sociedade brasileira.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 4 “Em relação à gestão condominial, Santos é o candidato nº 1 para ser nosso piloto”, afirma o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, em entrevista exclusiva ao BE News

HUB

- 3 França promete retomar protagonismo do Galeão

NACIONAL

- 3 Márcio França e presidente da Embratur discutem turismo e situação do Galeão

REGIÃO SUL

- 9 Imituba anuncia R\$ 11,2 milhões em investimentos para ampliar capacidade operacional

PORTUGAL

- 9 Setúbal e Sines estão prontos para projetos de energia eólica offshore, diz Galamba

OPINIÃO

- 10 “Homens da floresta sem fim”, por Luiz Dias Guimarães

ESTILO BE

- 11 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
Jacara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Janaína Paiva, Marília Sena 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



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

Galeão 1

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, prometeu “retomar o protagonismo do (Aeroporto do) Galeão”, no Rio de Janeiro. Em postagem em sua conta no Twitter na manhã de ontem, ele destacou que tal medida é “um compromisso nosso demonstrado desde o início do Governo Lula”, completando que a Secretaria de Aviação Civil da pasta está preparando estudos para ampliar o número de passageiros que o aeroporto recebe.

Galeão 2

O projeto para recuperar o Aeroporto do Galeão envolve outras ações. Uma delas é a determinação de que as operações do Aeroporto Santos Dumont serão reduzidas neste ano, com o número de passageiros atendidos ficando abaixo dos 10 milhões. O ministro também se comprometeu a informar o Governo e a Prefeitura do Rio de Janeiro a respeito de “qualquer decisão sobre o aeroporto”. “Não travaremos um debate complexo e importantíssimo como esse por meio de interlocutores ou via redes sociais. O Brasil voltou e o Galeão vai voltar também”, destacou.

The Ocean Race

O canal de navegação dos portos de Itajaí e Navegantes, em Santa Catarina, será fechado neste mês, em três dias, para a realização da largada e de etapas da The Ocean Race, a mais famosa e tradicional regata do mundo. As interdições estão programadas para as seguintes datas: 19 de abril (das 9 horas às 11h30) e das 13 horas às 15h30), 21 de abril (do meio-dia às 15h30) e 23 de abril (das 11h15 às 15h30).

Hidrogênio

O Conselho Nacional de Política Energética, ligado ao Ministério de Minas e Energia, alterou a composição do comitê gestor do Programa Nacional do Hidrogênio. O órgão, coordenado pela pasta, passa a ter um representante dos ministérios do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e de Portos e Aeroportos.

Homenagem

O presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abeaer), Eduardo Sanovicz, foi homenageado com o Mérito Skål na última terça-feira, em São Paulo. Trata-se de uma distinção oferecida pela Skål Internacional, a Associação Mundial dos Profissionais de Viagens e Turismo, pelos 30 anos de atuação do profissional no setor. A entrega da homenagem ocorreu durante o evento Bem-Receber, promovido pela Skål para reunir profissionais de viagens e turismo durante a feira WTM Latin America.

Márcio França e presidente da Embratur discutem turismo e situação do Galeão

Ministro de Portos e Aeroportos recebeu Marcelo Freixo em seu gabinete, em Brasília

Renato Vaz/Embratur



Na reunião com França, Freixo destacou que a Embratur negocia novos voos internacionais com destino ao Brasil, mas ressaltou que isso também depende dos aeroportos

ALEXANDRE FERNANDES
CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

O ministro de Portos e Aeroportos Márcio França recebeu em seu gabinete, em Brasília, o presidente da Embratur (Agência Brasileiro de Promoção Internacional do Turismo), Marcelo Freixo. Entre os assuntos da reunião, foram discutidos pautas como a ampliação da conectividade internacional, de forma a aumentar o número de turistas estrangeiros no Brasil e a situação operacional do Aeroporto Internacional Tom Jobim, também conhecido como Galeão, no Rio de Janeiro.

No encontro, realizado na última quarta-feira (5), Freixo destacou que a agência tem trabalhado em negociações com as companhias aéreas para atrair novos voos internacionais com destino ao Brasil. Entretanto, ele salientou que os aeroportos brasileiros são peça fundamental para esse sucesso.

Na pauta envolvendo a gestão do RIOgaleão, o presidente da Embratur se colocou à disposição para trabalhar em conjunto com órgãos do governo nas tratativas que envolvam a outorga da concessionária.

“O turismo internacional é um mercado extremamente competitivo, e temos que ampliar nossas rotas turísticas e nossos números de voos. O

Brasil perde com a falta de conectividade, e o Rio de Janeiro também”, disse.

A concessionária RIOgaleão solicitou, no ano passado, a devolução da outorga do aeroporto, alegando, entre outros motivos, os prejuízos provocados pela pandemia da Covid-19.

Desde então, França busca encontrar uma fórmula para resolver de forma mais eficiente a situação do terminal. Na época, ele afirmou que uma das alternativas apresentadas seria de análise de desfazer o processo de renúncia, fazendo referência ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte. O ministro acrescentou que a própria RIOgaleão tem interesse em

continuar na administração do aeroporto.

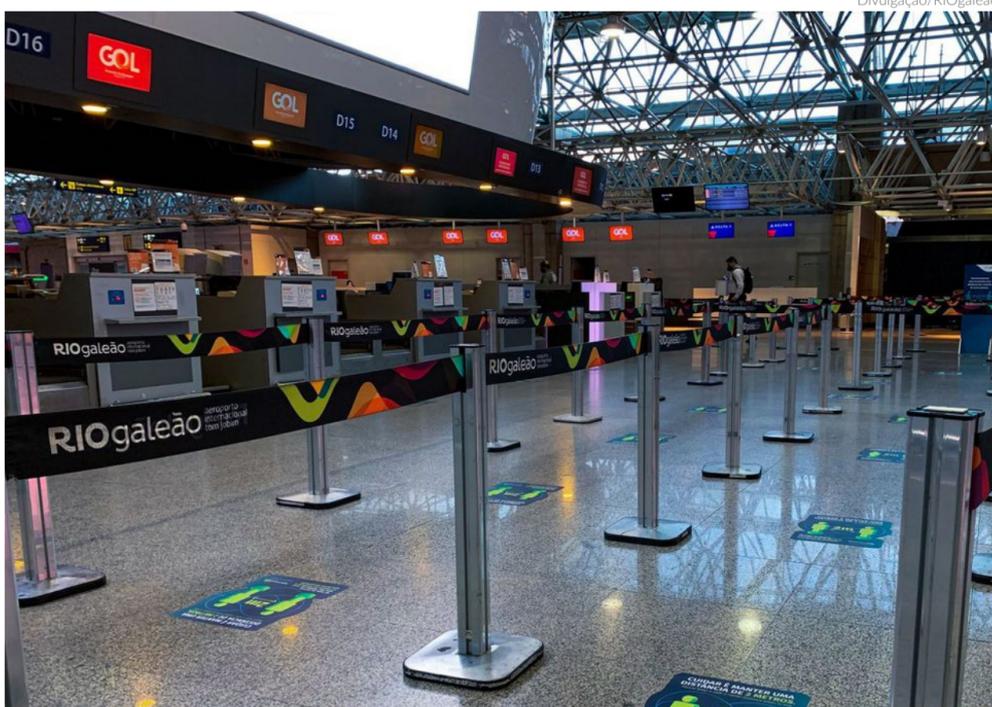
Promoção

Durante o encontro, Freixo debateu sobre o turismo no Brasil, que segundo ele, é um assunto de extrema importância para o desenvolvimento do país.

“Turismo é sinônimo de geração de emprego e renda. Só que ter destinos de praia e sol não quer dizer que temos um produto turístico a ser oferecido, principalmente para o mercado internacional, é preciso que haja uma promoção direcionada e bem feita, uma conexão entre as operadoras, e uma qualificação do destino para receber esse turista”, destacou o presidente da Embratur.

“O trabalho da agência é fundamental para apresentar aos estrangeiros o nosso potencial turístico e seus diversos setores, e, assim, fomentar o desenvolvimento econômico das cidades”, disse o ministro.

Ao final do encontro, o presidente da Embratur presenteou França com o pin da Marca Brasil que, segundo a agência, foi um marco temporal para o início de uma nova estratégia de reposicionamento da imagem do país, focada na sustentabilidade ambiental.



Divulgação/RIOgaleão

A RIOgaleão, concessionária do Aeroporto Internacional Tom Jobim, solicitou, no ano passado, a devolução da outorga do terminal

NACIONAL

EXCLUSIVA

ENTREVISTA

FABRIZIO PIERDOMENICO

secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários

“Em relação à gestão condominial, Santos é o candidato nº1 para ser nosso piloto”

Antonio Pereira



TEMOS UMA VISÃO MUITO CLARA DE QUE A QUESTÃO PORTUÁRIA É UMA QUESTÃO DE ESTADO, NÃO UMA QUESTÃO DE GOVERNO.

LEOPOLDO FIGUEIREDO
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

Há cerca de um mês no cargo, o novo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico, já tem definidas algumas das principais ações para a pasta. E entre elas, está repassar para a iniciativa privada a gestão de acessos aquaviários, ferroviários, rodoviários dos complexos marítimos, enfim, dos serviços considerados como de zeladoria, que não são fun-

ções de Estado. Mas cada porto terá sua sua situação avaliada, para saber que atividades podem ser concedidas e o modelo a ser adotado, garante Pierdomenico, em entrevista exclusiva ao BE News, realizada no último dia 4, horas antes de sua participação na abertura do Norte Export 2023 - Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, promovido pelo Brasil Export em Manaus (AM). O secretário já tem algumas propostas que serão estudadas, como implantar um condomínio portuário para cuidar da gestão do canal do Porto de Santos (SP) ou repassar à iniciativa privada

toda a zeladoria de Itajaí (SP). Economista de formação e há 20 anos atuando no setor, primeiro como diretor do Porto de Santos e subsecretário da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e, depois, como consultor da área, ele deixa claro que não haverá desestatizações de autoridades portuárias, mas reconhece que há pontos no setor que devem ser melhorados. Também fala sobre as indicações políticas para as direções dos portos e como estão sendo desenvolvidos os processos de nomeação. Confira a primeira parte da entrevista com Fabrizio Pierdo-

menico a seguir. E leia a segunda parte, em que trata sobre projetos para o Porto de Santos, na edição de segunda-feira.

Secretário, o Governo Lula já completou três meses e se aproxima da marca dos 100 dias de gestão. E o Ministério de Portos e Aeroportos ainda não mostrou com clareza o que planeja para os portos. Assim, quais os projetos, os planos da pasta para o setor portuário?

Bom, primeiro, o Governo tem três meses, mas eu não completei ainda um mês de nomeação. Fui nomeado no dia 3 e ▶

EXCLUSIVA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

A SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS VAI CONTINUAR SENDO UMA SECRETARIA TÉCNICA, LIDERADA POR UM TÉCNICO, QUE SOU EU, E QUE TERÁ SEUS DIRETORES, TODOS ELES DE CARREIRA.

tomei posse no dia 6 de março. Então vai fazer um mês no dia 6 de abril (a entrevista foi feita no dia 4 de abril). O que nós já desenvolvemos nesse período: primeiro, temos uma visão muito clara de que a questão portuária é uma questão de estado, não uma questão de governo. Então, é preciso entender a linha do tempo do setor portuário, de como vem se desenvolvendo, desde a Lei 8.630, passando pela 12.815, pela criação da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o órgão regulador do setor, instituída em 2002). A gente tem uma linha do tempo e, independente do governo, você tem uma linha coerente de desenvolvimento do setor. Então, a primeira coisa é essa: a gente, na Secretaria Nacional de Portos, tem essa visão. O setor portuário é de longo prazo. Assim, o primeiro objetivo claro, o que já é uma política pública para o setor portuário, é que a Secretaria Nacional de Portos vai continuar sendo uma secretaria técnica, liderada por um técnico, que sou eu, e que terá seus diretores, todos eles de carreira. São funcionários de carreira ocupando lugares estratégicos, justamente para manter a memória, para manter o conhecimento (do setor) dentro da máquina pública. Então essa é a primeira sinalização da nossa política pública para o setor portuário. Temos lá três diretores que são de carreira, que são experientes, conhecidos da comunidade portuária. Não há surpresa. Então eu já tenho uma política pública sinalizada



Antonio Pereira

de que o setor portuário será liderado, conduzido, articulado de forma técnica. A segunda questão não é técnica, mas política.

Sobre desestatizar ou não as autoridades portuárias?

Sim. Temos uma nova orientação política. Nós não queremos a desestatização do setor portuário. O ministro (de Portos e Aeroportos) Márcio França entende que a autoridade portuária será e precisa ser pública. Há funções de Estado que são inerentes à autoridade portuária e elas são indelegáveis ao setor privado, principalmente quando a gente pensa no papel do porto público como instrumento e ferramenta de desenvolvimento estratégico da economia. Há os TUP (terminais de uso privado). E eles são importantes, mas um TUP tem um fim em si mesmo, que é um negócio que tem que ser rentabilizado para aquele investidor. O porto público nem sempre tem que ter esse olhar.

Seu objetivo é prestar um serviço público.

Ele presta um serviço público. Ele é um instrumento de desenvolvimento. Mercadorias que poderiam ser rejeitadas em qualquer TUP, porque tem uma baixa movimentação, mas tem um alto valor agregado no interior, na indústria, elas precisam do porto público para ter a sua forma de exportar. Quando você tem um porto como negócio, você quer maximizar resultado, você busca lucro. Então um TUP quer maximizar o resultado. Mas um porto público não necessariamente precisa maximizar resultado para ele, mas ele precisa maximizar resultado para a sociedade.

Para a economia nacional.

Sim. Por isso que o porto público precisa existir, justamente para poder suprir essa cadeia, essa carga que precisa do porto para sobreviver, mas não necessariamente representa, para o business do porto, algo significativo.

Mas na proposta de desestatização que era discutida, em um porto desestatizado, questões como políticas públicas, fiscalização e mesmo a aprovação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, o PDZ, do porto, que define que cargas serão movimentadas e onde elas serão movimentadas

naquele complexo, essas funções ficariam com o poder público. Isso não manteria a função pública do porto?

Não, não preserva. E apesar de você ter toda razão de que o PDZ continuaria sendo aprovado, de que as relações tarifárias seriam preservadas, nós teríamos ali um ente capitalista, que vai querer maximizar o resultado. Ao ter essa lógica, você teria uma assimetria nas relações, por exemplo, com os arrendatários. Veja o exemplo do suco de laranja no Porto de Santos, uma carga importante para a economia, mas com uma movimentação pequena em relação ao movimento geral do porto. Você tem de ter a exportação de suco. Mas talvez não precisaria ter três (terminais), podendo colocar apenas um. Ou ele (o concessionário privado do porto) poderia tentar convencer o poder concedente de que, como já tem um TUP que movimenta suco de laranja lá em Santos, poderia tirar os terminais de suco de laranja e colocar soja ali. E isso não estaria dialogando com o interesse do estado, com os interesses da sociedade.

O sr. já citou que um dos objetivos da Secretaria Nacional de Portos é apontar alternativas à política desestatizante que estava sendo implementada pelo Governo Bolsonaro. E nessa linha, seriam concedidos à iniciativa privada não a gestão do porto, mas serviços complementares, como os de zeladoria, de manutenção de acessos rodoviários, ferroviários e aquaviários.

NÓS NÃO QUEREMOS A DESESTATIZAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO. O MINISTRO (DE PORTOS E AEROPORTOS) MÁRCIO FRANÇA ENTENDE QUE A AUTORIDADE PORTUÁRIA SERÁ E PRECISA SER PÚBLICA

ENTREVISTA

FABRIZIO PIERDOMENICO

UMA DAS QUESTÕES QUE A GENTE JÁ ENDEREÇOU E JÁ PROPÔS AO MINISTRO, E ELE JÁ DEU SINAL VERDE PARA FAZER, É “SEPARAR” AS AUTORIDADES PORTUÁRIAS EM DOIS PEDAÇOS. UM PEDAÇO REÚNE SUAS FUNÇÕES DE ESTADO. (...) E TEM A AUTORIDADE PORTUÁRIA COMO ADMINISTRADORA DO CONDOMÍNIO PORTUÁRIO. E ESSA FUNÇÃO PODE SER DA INICIATIVA PRIVADA.

Como esse plano está sendo desenvolvido?

Ok. Então já falei de duas políticas públicas da Secretaria Nacional de Portos: equipe técnica e não à desestatização. São duas políticas públicas bem claras e já endereçadas tanto aos trabalhadores como aos empresários. Agora, sobre as autoridades portuárias continuarem públicas, nós não deixamos de reconhecer que existem problemas - lembrando que toda a administração pública, todo porto público obedece a legislação da administração pública. Isso dá a eles uma velocidade absolutamente diferente da velocidade daqueles arrendatários, que estão lá fazendo seus investimentos e obedecendo a legislação do setor privado. Então uma das questões que a gente já endereçou e já propôs ao ministro, e ele já deu sinal verde para fazer, é “separar” as autoridades portuárias em dois pedaços. Um pedaço reúne suas funções de estado. É a gestão do contrato de arrendamento, que continua público e isso é bom e importante para a sociedade. É o planejamento estratégico, que tem que dialogar com o plano nacional, com os interesses da economia, da geração de emprego e

NACIONAL

EXCLUSIVA

ENTREVISTA

FABRIZIO PIERDOMENICO

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 5

renda. Segurança é outro ponto importante para a gestão, para a função de Estado de um Porto, interligando aí todas as polícias com a própria Guarda Portuária. Tudo isso são funções de Estado. E tem a autoridade portuária como administradora do condomínio portuário. E essa função pode ser da iniciativa privada. São os serviços que a gente chama de zeladoria. Um porto como o de Santos, ele é muito parecido com uma prefeitura. A autoridade portuária precisa fazer o canal de acesso aquaviário, os acessos terrestres, luz, água, drenagem, limpeza, recolhimento de lixo, tratamento de água e esgoto, tudo isso está lá no Porto. Há manutenção de cabeços, manutenção de defensas, da sinalização, manutenção predial. Tudo isso é zeladoria, muito parecido com uma prefeitura, mas que, no nosso caso, pode ser delegado à iniciativa privada. De que forma? De várias formas. Não tem uma única forma. E seria um equívoco ter uma única forma, pois os portos são diferentes. Nós vamos ter de criar um cardápio de opções e customizar para cada um dos portos, conversando com cada autoridade portuária para ver o que cabe aqui, chamando a comunidade e perguntando o que cabe aqui. Vou dar o exemplo do que está acontecendo em Paranaguá (PR).

Que tem estudos avançados para a concessão da gestão do canal de navegação.

O Luiz Fernando (Garcia da Silva, presidente da Portos do Paraná, a Autoridade Portuária de Paranaguá e Antonina) já vem desenvolvendo há algum tempo – e é até um ponto fora da curva, porque não era a linha do Ministério da Infraestrutura no governo anterior fazer concessão parcial, mas total, como foi feito na Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo, desestatizada no ano passado) e estava sendo desenhado para Santos, Itajaí (SC), São Sebastião (SP). Então quando cheguei, a primeira coisa que fiz foi chamar o Luiz Fernando, chamar a Infra S.A. e pedir que me apresentassem o modelo. Queria ver o grau de maturidade em que estava isso. E me surpreendi com o quanto está maduro e com requintes de sofisticação. E isso me deixou muito feliz de saber o nível técnico, o nível alcançado pela



EU ME SURPREENDI COM O QUANTO (O PROJETO DE CONCESSÃO DA GESTÃO DO CANAL DE PARANAGUÁ) ESTÁ MADURO E COM REQUINTES DE SOFISTICAÇÃO. E ISSO ME DEIXOU MUITO FELIZ DE SABER O NÍVEL TÉCNICO, O NÍVEL ALCANÇADO PELA MODELAGEM.

modelagem. Fiz meus pedidos de ajuste. Mas já internalizei a validação disso dentro do Governo. Então nós vamos lidar com isso. E nossa outra prioridade é Itajaí.

Antes de entrar em Itajaí e para concluir Paranaguá, a concessão do canal de Portos do Paraná ou terá de ser feita pela Secretaria Nacional de Portos e pela Antaq?

Eu entendo que quem deve fazer essa concessão seja Antaq. Apesar da delegação do porto (ao Estado do Paraná), a competência da concessão de infraestrutura portuária continue com Brasília, com a agência reguladora. E isso vai ter de ser estressado tanto na Antaq como na Secretaria. E o Luiz Fernando não vê nenhum problema. Independentemente de onde aconteça, é importante que o modelo esteja seguro, completo, que transmita segurança jurídica para os interessados.

Alguma expectativa de quando o edital deve ser publicado?

Nós temos que ter a audiência pública disso.

Final do semestre?

Ou começo do semestre que vem. Ainda precisa passar pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Aliás, já tenho uma reunião marcada com os técnicos do TCU para apresentar a modelagem antes de levar para a audiência pública. Eu estou fazendo essas validações internas, ouvindo o público

interno, para depois, quando for para o público externo, já ter estressado esse modelo dentro do governo. Assim a gente vai com uma modelagem única, já aprovada pela Casa Civil, pelo Ministério (de Portos e Aeroportos), Tribunal de Contas, agência reguladora. E aí vamos para o debate com a sociedade, que é sempre muito interessante. A gente sempre recebe muitas contribuições. Eu, como consultor, fiz várias vezes isso e é muito saudável. A audiência pública será ainda neste semestre, em maio ou junho. E depois tem as tramitações internas. Ainda neste ano, a gente publica o edital, com uma perspectiva de ter um grande resultado. E junto com Itajaí.

E quais os planos da Secretaria de Portos para Itajaí?

A primeira coisa, já obedecendo uma linha política bem clara, é que nós não vamos desestatizar o porto. Ele vai continuar delegado ao município, administrado pela prefeitura local. Evidentemente que o ministro Márcio quer uma maior participação na cogestão desse porto, com uma presença maior em seus conselho de administração e conselho fiscal, para fazer uma gestão compartilhada, para que o Governo Federal, efetivamente, possa ser um parceiro do porto. Essa é a primeira diretriz. A segunda diretriz é que a autoridade portuária é pública e continuará pública.



DEFENDO, INCLUSIVE, QUE (A PROPOSTA PARA O PORTO DE ITAJAÍ) SEJA O PRIMEIRO PROJETO EM QUE A GENTE FAÇA A ZELADORIA DO PORTO COMO UMA CONCESSÃO.



OS CONDOMÍNIOS PORTUÁRIOS NÃO SÃO NENHUMA NOVIDADE. EM 2017, 2018, O SOPESP LIDEROU UMA GRANDE DISCUSSÃO SOBRE ESSE PROCESSO, EM QUE SERIA FORMADO UM CONDOMÍNIO PARA FAZER, NAQUELE MOMENTO, SOMENTE A DRAGAGEM E O APROFUNDAMENTO DO CANAL. ESSA CONCEPÇÃO, EU TENHO MUITA SIMPATIA POR ELA.

E como será definida essa maior participação do Ministério nos conselhos, na gestão do porto, que é administrado pelo Município?

A gente ainda não conversou. Isso está sendo tratado internamente. Mas a delegação foi renovada agora por dois anos. Então na (próxima) renovação, ela vai vir com um pacote, uma modelagem para o porto, com uma proposta de renovação da delegação, que será tratado com o prefeito e com a sociedade. Tudo vai ser muito debatido.

Mas isso será resolvido só daqui a dois anos ou antes?

A ideia é que seja tudo concomitante, no momento em que a gente tiver validado o modelo. Se tem a autoridade pública preservada, significa que aquilo que era concessão, ou é arrendamento, ou é concessão do canal de acesso ou até da zeladoria como um todo. Eu defendo, inclusive, que seja o primeiro projeto em que a gente faça a zeladoria do porto como uma concessão.

Assim, efetivamente, separando a autoridade da administração, não?

Sim. A autoridade permanecerá pública, com o poder municí-

pal. Ela vai ser remunerada pelo concessionário e pelos arrendatários, vai poder preservar a sua função de estado. Vai poder administrar, fiscalizar, ser os nossos braços e pernas descentralizado. E vai ter arrendamento de terminal portuário e a concessão da zeladoria. O que falta definir? Quem ganha um leva o outro? Não sei. Pode ser só um contrato? Não sei. Deveriam ser dois contratos e uma licitação? Pode ser. E se forem duas licitações? É isso que está faltando a gente definir, ver qual é o melhor caminho regulatório e jurídico. Neste exato momento, está tendo reuniões. Eu estou aqui com vocês, mas a minha equipe está trabalhando, estão fechando exatamente esses contornos. O conteúdo estaria contemplado, mas e a carga geral? Carga geral demanda um espaço em Itajaí que me parece bem interessante. E tudo isso tem de entrar na conta, tentando preservar o máximo possível do que foi conseguido nos estudos da concessão, que já foram para audiência pública e que já foram aprovados pelo Tribunal de Contas da União. Precisamos complementar algumas coisas que o TCU determinou, por exemplo, o estudo concorrencial. E também se não der para aproveitar tudo, se tiver que fazer uma nova audiência pública, uma nova ida ao TCU, vamos. Ele vai estar par e passo a Paranaguá. Então eu vou ter duas grandes experiências na rua. Específicas, mas que tem a clareza da política pública que vai ser o tom desta administração.

Em relação às concessões que serão feitas nos portos, não haverá um modelo único? Cada porto será tratado de acordo com suas características?

Sim. Vou dar o exemplo de São Sebastião. Se São Sebastião permanecer com o mesmo critério de autoridade pública, ali, provavelmente, eu não vou precisar pensar na concessão da zeladoria, pelo menos na parte aquaviário. Não tem muito o que fazer nesse sentido. Mas um arrendamento poderia caber. Cada porto é uma realidade. Tratar os desiguais de forma igual é o pior senso de justiça que a gente poderia ter. Achar que o mesmo que serviu para a Codesa servirá para todos os demais é um convite ao erro. ▶

EXCLUSIVA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 6

A ideia do Governo é privatizar a zeladoria em todos os portos ou apenas naqueles onde houver necessidade? Ainda na Região Sul, já citamos Paranaguá e Itajaí. Tem Rio Grande.

Que já iniciou estudos para concessão da dragagem nesse modelo. Está bem no princípio. E nesses projetos, há ainda um terceiro elemento que precisamos colocar na mesa, que é a formação de condomínios portuários. Nem todos os portos teriam condição de fazer um condomínio portuário. Os condomínios portuários não são nenhuma novidade. Em 2017, 2018, o Sopesp (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo) liderou uma grande discussão sobre esse processo, em que seria formado um condomínio para fazer, naquele momento, somente a dragagem e o aprofundamento do canal. Essa concepção, eu tenho muita simpatia por ela por uma simples razão: o que está por trás da lógica da autogestão é que os gestores da zeladoria de Porto, eles não estão preocupados em ganhar dinheiro com isso. Eles estão preocupados em colocar a carga ou tirar a carga de navio.

Sobre os planos da Secretaria, o sr. acabou citando os principais portos do Sul.

Sim. E tem também a Codeba (Companhia Docas do Estado da Bahia), que é bom citar. Ela estava no pacote de desestatização do BNDES. Já chamamos o BNDES, demos a nova orientação política do Governo. No processo da Codeba, já fizemos a parte de diagnóstico. E agora virá a de modelagem. Já vamos modelar com a nova orientação. E detalhe: na Codeba será possível que a gente tenha até uma coisa diferente. São três portos (Salvador, Aratu e Ilhéus), três portos completamente diferentes e, provavelmente, três tratamentos diferentes.

Serão três concessões? Ou três modelos de autogestão?

O que couber. Vai ser o papel do



O QUE ESTÁ POR TRÁS DA LÓGICA DA AUTOGESTÃO É QUE OS GESTORES DA ZELADORIA DE PORTO, ELES NÃO ESTÃO PREOCUPADOS EM GANHAR DINHEIRO COM ISSO. ELES ESTÃO PREOCUPADOS EM COLOCAR A CARGA OU TIRAR A CARGA DE NAVIO.

BNDES apresentar as alternativas para a gente. Então não há dúvida sobre a orientação política. Agora, a gente precisa de tempo para amadurecer essas propostas.

Em quais outros portos esse tipo de projeto de autogestão pode ser viável?

Em todos, só que com tratamentos diferentes. Por exemplo, em relação à autogestão ou à gestão condominial, eu acho que Santos é o candidato número 1 para ser o nosso piloto. Já pedi para a nossa conjur (consultoria jurídica do Ministério) verificar a necessidade de se fazer algum tipo de alteração na legislação, se é possível adaptar a legislação que temos hoje. Lembrando que a gente já tem dois exemplos importantes de autogestão no setor portuário. Um é a Fips (Ferrovia In-

terna do Porto de Santos) e o outro é o Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá, que é administrado por uma associação (a Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá, a Atexp), com pelo menos duas décadas de experiência.

O sr. disse que as negociações e os estudos sobre a concessão da zeladoria nos portos do Sul já começaram. E em Santos?

Evidentemente que não. A gente está esperando a posse da nova diretoria, com quem nós vamos alinhar isso. Vamos incorporá-los à análise e ao debate sobre a viabilidade da autogestão, da formação de um condomínio. Não vamos começar do zero, porque o próprio Sopesp já tem material e já tem aí uma massa crítica desenhada, analisada. Até já conversei com o Sopesp, eles estiveram lá comigo, e eu disse para eles, assim como disse para as associações de empresas que tiveram comigo, eu me reuni com as seis: vamos pensar em conjunto. Há várias nuances nesse negócio: como é a governança? Como é que funcionaria? Todo mundo tem que estar dentro? E os novos entrantes? Existem muitas perguntas e poucas respostas ainda. Mas temos o olhar de que dá para se fazer o modelo e pensar esse modelo para alguns portos.

No Porto de Santos, essa concessão do canal aquaviário tem de ser precedida por uma reforma do sistema tarifário, não?

Não, não necessariamente. E o modelo de Paranaguá vai mostrar que não.



ENTENDO QUE CADA GOVERNO TEM SEUS ALIADOS, TÊM SEUS PARCEIROS POLÍTICOS E PRECISA FAZER AS COMPOSIÇÕES QUE SUSTENTEM ESTE GOVERNO. O MAIS INTERESSANTE É QUE OS INDICADOS (PARA AS DIRETORIAS DOS PORTOS) SEJAM TÉCNICOS. E ISSO EU TENHO CERTEZA DE QUE O MINISTRO MÁRCIO FRANÇA ESTÁ OLHANDO COM LUPA E TALVEZ A DEMORA SEJA POR ISSO.

Em Santos, as tarifas da Tabela 1 são cobradas para custear a manutenção do acesso aquaviário. Mas a receita arrecadada paga isso e mais outros serviços da autoridade portuária. Havendo a autogestão, esse recurso, mesmo reduzido, deixará de ir para a autoridade portuária, que terá de obter a receita necessária das outras tarifas, não?

A Tabela 1 continuará sendo cobrada, mas pelo concessionário, por quem fizer a auto-

ENTREVISTA

FABRIZIO PIERDOMENICO

gestão. O que vai ser decidido, e isso é o que vamos fazer em Paranaguá, é quanto custa manter a autoridade portuária com funções de Estado.

Então não será necessária uma revisão tarifária?

Não. Quando você tem um contrato, seja de concessão ou de autogestão, ele precisa ser remunerado. Essa remuneração precisa sair da tarifa. O concessionário ou mesmo o condomínio que assumir a gestão terá de saber o seguinte: com aquela tabela que eu já tenho, eu consigo fazer os serviços e ainda remunerar a autoridade portuária, que não vai ter mais esses serviços, mas vai ter funções de estado? Aí, depois que eu responder essa pergunta, vamos ver se eu terei de aumentar ou não a tarifa. E, olha, posso até abaixar a tarifa. Em Santos, o que se gasta com a manutenção do acesso aquaviário é menor do que o que se arrecada para isso.

Então devemos ter uma redução de tarifa?

Foi o que apontaram os estudos do Sopesp de 2018. Então, não necessariamente terá de ter uma revisão tarifária – e quando eu falo de revisão tarifária, eu falo sempre para cima. Pode ter, sim, uma diminuição ou até criar uma conta vinculada, ou uma conta específica, para poder prever que, além da manutenção, a gente possa fazer os investimentos, como o aprofundamento para 16 metros, para 17 metros.

O sr. disse que, para tratar desses projetos, aguarda a nomeação da nova direção da Autoridade Portuária de Santos. Até agora, nenhuma das seis administrações portuárias controladas diretamente pelo Ministério teve sua diretoria definida. Quando isso ocorrerá? E Santos será a primeira?

Não posso afirmar que a de Santos será a primeira. Até diria que a que está mais adiantada é a do Rio de Janeiro. Mas quem está fazendo a gestão dessas nomeações é o próprio gabinete do ministro. É o ministro Márcio França pessoalmente que está cuidando disso, porque faz parte da política (do Ministério). E vai ter composição política, apesar do ministro Márcio França determinar que sejam indicações de pessoas técnicas, que possam ►



NACIONAL

EXCLUSIVA

ENTREVISTA

FABRIZIO PIERDOMENICO

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 7



Antonio Pereira

manter o bom nível de gestão e a evolução da governança nesses portos. Então quem está tocando isso é o ministro. Eu sei muito pouco dos nomes. Muito pouco mesmo. Não está sendo discutido comigo, por uma questão que isso envolve a Casa Civil, envolve o ministro Alexandre Padilha, envolve uma série de articulações político-partidárias.

Quando o sr. fala composição política, a que o sr. se refere especificamente? Teremos o deputado X, o senador Y ou o partido Z indicando o diretor A?

São as forças políticas que dão sustentação ao governo e que estão conversando para fazer as suas indicações. Isso pode ser personalizado em um senador ou em uma liderança de partido, como pode ser um conselho político que existe dentro do próprio governo. Não sei especificar quem são os atores, eu sei dizer que faz parte da composição política de sustentação política do governo.

O senhor foi diretor da Autoridade Portuária de Santos e foi indicado a partir de um modelo de composição política. E o sr. e seus colegas de diretoria apresentaram vários resultados. No último governo, tivemos nos portos controlados diretamente pela União, uma direção mais técnica,

mais voltada para o mercado. E os resultados financeiros foram bem positivos, recordes até. Qual modelo dá mais certo? Qual o sr. defende?

Primeiro, se a gente olhar com uma lupa as seis Docas herdadas pelo governo anterior, também teve composição política. Mas eu não critico, não. Ali estava claro quem eram os aliados políticos do então presidente e ele privilegiou seus aliados políticos. No caso, as Forças Armadas. Há uma legitimidade nisso e eu não faço críticas, não. Eu só faço uma comprovação de que, mesmo em um ambiente com pessoas técnicas - e eu cito aqui o Biral (Fernando Biral, presidente da Autoridade Portuária de Santos de abril de 2020 até o último mês de fevereiro), que conduziu de forma excelente o Porto de Santos, mas mesmo assim, ele dividiu a diretoria com pessoas indicadas pela Marinha. Então eu entendo que cada governo tem seus aliados, têm seus parceiros políticos e precisa fazer as composições que sustentem este governo. O mais interessante é que os indicados sejam técnicos. E isso eu tenho certeza de que o ministro Márcio França está olhando com lupa e talvez a demora seja por isso. Nós temos a Lei das Estatais. Não é fácil. Eu imagino o quanto o ministro deve estar se debatendo para conseguir a melhor composição possível.

É possível fazer uma cobrança técnica de um profissional que foi colocado a partir de uma indicação política?

Claro que é. No dia seguinte, ele não é mais o indicado político. Ele é o diretor do porto, com todas as suas responsabilidades



EU GOSTARIA MUITO QUE A PRESIDÊNCIA (DOS CONSELHOS DE ADMINISTRAÇÃO) PUDESSE FICAR, SIM, COM TÉCNICOS DA SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS. (...) MAS VOU FICAR AGUARDANDO A ORIENTAÇÃO DO MINISTRO MÁRCIO FRANÇA A RESPEITO DESSE ASSUNTO.

e que tem uma diretriz clara de política pública, de que quem faz a política pública é o Ministério.

O sr. fará essa cobrança?

Eu vou fazer essa cobrança. Mas acho que o ministro vai fazer mais essa cobrança do que eu, inclusive. A política pública é feita pelo Ministério. A diferença é que nós vamos fazer política pública ouvindo todo mundo - usuário, prestador de serviço, empresário, trabalhador. Não há como você fazer política pública de forma isolada. A boa política pública é quando o tomador dessa política faz parte da elaboração dessa política, debate essa política antes que ela entre em vigor. A gente não vai discutir, por exemplo, a desestatização. Quem ganhou a eleição, ganhou com esse discurso. Então, quem discutiu, quem definiu isso foi a sociedade brasileira. Isso eu não discuto, mas como fazer, eu vou discutir sempre.

O sr. citou que o processo de indicação da Companhia Docas do Rio de Janeiro está mais adiantado. O sr. espera algum anúncio nas próximas duas semanas?

Depende do trâmite burocrático. Mas acredito que, nas duas próximas semanas, a gente possa ter uma boa novidade.

E na sequência, Santos?

Não sei. Eu sei do Rio de Ja-

neiro, pois é o processo mais adiantado. E eu estou achando bastante interessante pois estou tendo a oportunidade de fazer o diagnóstico das seis empresas. Tenho conversado com os conselhos de administração das empresas, cujos pre-sidentes são, por enquanto, todos lá da Secretaria. Tenho conversado com os diretores. Evidentemente que Santos é onde eu tenho mais contato, até pela minha história. O que vai ser importante é que, quando vierem as novas diretorias, nós, em Brasília, que somos os guardiões da política pública, já vamos ter um diagnóstico muito claro. E a transição de uma diretoria para outra será muito rápida. Toma posse uma, sai a outra e não se fala mais nisso.

O sr. falou das presidências dos conselhos de administração, que hoje são ocupadas por funcionários de carreira do Ministério. O sr. pretende manter esse perfil ao indicar novos presidentes para os conselhos?

Eu vou aguardar a orientação do ministro Márcio França em relação a isso. Mas eu gostaria muito que a presidência pudesse ficar, sim, com técnicos da Secretaria Nacional de Portos. Justamente porque o presidente do conselho representa o Governo Federal dentro da empresa. E quando se tem alguém da carreira, mesmo que haja troca de diretorias, você sempre vai ter alguém como depositário da história daquela política pública, de como aconteceu, de como pode ser conduzido. Eu gostaria, mas vou ficar aguardando a orientação do ministro Márcio França a respeito desse assunto.

Confira na edição do BE News de segunda-feira, dia 10, a segunda parte da entrevista com o secretário nacional de Portos, Fabrizio Pierdomenico, na qual ele fala sobre projetos para o Porto de Santos e os planos para a BR do Mar e a BR dos Rios.

REGIÃO SUL

Imbituba anuncia R\$ 11,2 milhões em investimentos para ampliar capacidade operacional

Autoridade Portuária assinou autorização para realização de duas obras e compra de equipamentos

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

A diretoria do Porto de Imbituba assinou autorizações para obras que, ao todo, somam R\$ 11,2 milhões em investimentos para alavancar a capacidade operacional do terminal portuário. As melhorias anunciadas são: derrocagem no Cais 1; execução de delfim no Cais 2 e a compra de duas balanças rodoviárias.

De acordo com a SCPAR Porto de Imbituba Autoridade Portuária, a execução de um delfim de amarração no Cais 2, juntamente com a obra de derrocagem do Cais 1 (retirada de rochas submersas), permitirão o atendimento permanente de três navios no local, passando dos atuais 660 metros de cais linear nos dois berços para 710 metros.

A aquisição das novas balanças rodoviárias e automação de todo o sistema exist-



Divulgação/SCPAR Porto de Imbituba

A solenidade para autorização das obras teve a presença da diretoria executiva do porto, diretores da SCPAR, colaboradores da Autoridade Portuária, e do secretário estadual de Portos, Beto Martins

tente agilizará o fluxo de pesagem de cargas. Atualmente, a Autoridade Portuária possui quatro balanças.

“Esses investimentos são parte do pacote de medidas previstas em nosso planejamento, com recursos da própria Autoridade Portuária e apoio estratégico do Governo do Esta-

do, com a orientação dada pelo governador Jorginho Mello para aumentar a eficiência operacional do porto, oferecendo outro patamar de serviços aos usuários”, explicou Luís Antonio Braga Martins, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

A solenidade para autori-

zação das obras contou com a presença da diretoria executiva do Porto de Imbituba, diretores da holding SCPAR, colaboradores da Autoridade Portuária, e do secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins.

“Mais berços de atracação e melhorias na produtividade

serão determinantes para o crescimento do porto e da cidade”, afirmou Beto Martins.

Mais investimentos

No mesmo dia do anúncio de melhorias no terminal portuário, ocorreu a inauguração do novo guindaste sobre rodas que agora passa a operar no Porto de Imbituba. Segundo a SCPAR, o investimento para o equipamento é de cerca de R\$ 30 milhões da operadora portuária Granéis Imbituba (joint venture das arrendatárias Fertilisanta e Serra Morena).

Guindaste do tipo MHC (Mobile Harbour Crane), o equipamento, considerado de última geração, é da marca Liebherr, modelo LHM 420. Tem capacidade de carga de 84 toneladas e alcance de 48 metros. Extremamente versátil, pode ser utilizado para movimentação de granéis e carga geral, podendo se deslocar por todos os berços do Porto de Imbituba, promovendo mais segurança e agilidade operacional.

PORTUGAL

Setúbal e Sines estão prontos para projetos de energia eólica offshore, diz Galamba

Declaração foi feita após visita do ministro das Infraestruturas aos complexos portuários

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O ministro das Infraestruturas de Portugal, João Galamba, disse que os portos de Setúbal e de Sines estão prontos para avançarem em projetos que visam a exploração de energia eólica offshore.

A declaração foi feita após Galamba visitar os complexos, entre os dias 29 e 30 de março, para conhecer as propostas que as empresas Etermar e Lisnave têm para o segmento.

secretária de Estado da Energia, Ana Fontoura, e o secretário de Estado do Mar, José Costa, acompanharam o ministro durante a visita.

Primeiro João foi à Etermar (empresa da Comunidade Por-



Divulgação

Ao final do atendimento da simulação de ocorrência, os integrantes que tiveram contato com o ácido passaram por procedimento de descontaminação dos trajes de aproximação

tuária de Setúbal), qualificada a nível europeu em matéria de engenharia marítima, para conhecer o projeto que prevê o desenvolvimento de um parque eólico flutuante com 30 turbinas e até 600 megawatts, ao largo de Viana do Castelo.

Em nota, a Administração dos Portos de Setúbal e Sesim-

bra (APSS), disse que a ideia é possível pelas “condições únicas da sua nova sede e cais privativo, em Setúbal, que permitirão incorporar um elevado valor acrescentado nacional na fabricação e colocação no mar das 30 turbinas”.

Depois, foi a vez da Lisnave, companhia de referência

internacional em reparação de navios, que estuda um investimento de mais de 200 milhões de euros na construção de equipamentos para energias renováveis offshore.

“Estas visitas mostram que, seja o Porto de Setúbal ou Porto de Sines, têm de fato as bases e as condições para serem um grande projeto”.

No fim da visita, João Galamba considerou que as duas empresas “já estão preparadas para avançar com os investimentos, promovendo esse avanço o mais rápido possível”.

Ele destacou que os projetos significam também novas vagas de emprego e industrialização verde do país.

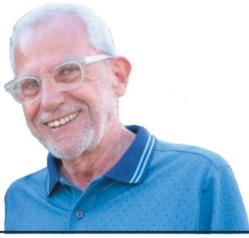
“São instalações determinantes e o País tem a sorte de poder contar com elas. Chegou o momento, de fato, de fazer-

mos crescer estas duas instalações e outras nos portos portugueses e avançar para um grande projeto industrial que é, sem dúvida, o eólico offshore”, declarou o ministro.

Ainda assim, o ministro demonstrou preocupação em relação à materialização dos projetos, posição que já tinha mostrado em março do ano passado durante a assinatura de um memorando de entendimento entre a APSS e a Ocean Winds para a instalação de parques eólicos offshore.

Ele apontou urgência em “começarmos a preparar terreno e nomeadamente avançar com projetos de natureza mais industrial, para criar bases para futuramente termos mais sucesso no leilão e nos concursos do eólico offshore. Estamos trabalhando nisso”, concluiu Galamba.

OPINIÃO



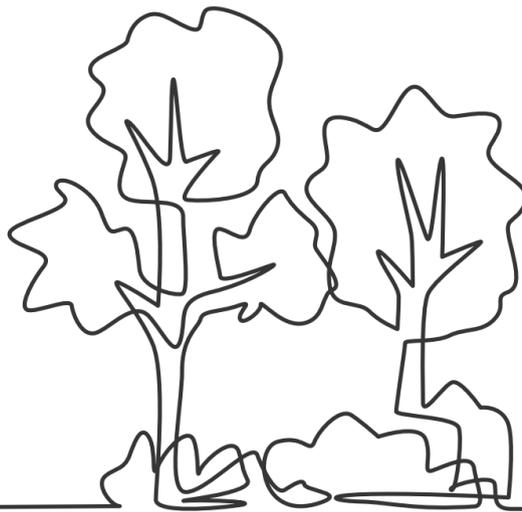
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinio@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

Homens da floresta sem fim



Caudalosas águas são o caminho. Levam lentamente a esperança, ainda que tão distante pareça. O vozerio da rica fauna não é buzina no rush. A pinguela não é estação de metrô. O uber não chega lá. Nem sinal, tampouco o café expresso, se não há energia. A única energia é dessa gente ribeirinha, fadada a preannunciar a chuva e se antecipar à febre para programar o tosco barco que leva dias para chegar ao doutor, quando há.

Mas a doença é imprevisível, ao contrário da esperança que para muitos irriga nos sete mil afluentes daquele suntuoso rio feito rei. O maior do mundo, líder de uma constelação com tantos nomes que se bifurcam, se fundem, se confundem entre si. O Amazonas é a coronária no coração pulsante do Brasil. Sim, é Brasil essa floresta que se espalha majestosa no continente, e que desperta tanta cobiça no mundo. Ser forasteiro e circular por lá é se apequenar na própria dimensão, diante da imensidão de riqueza e fé.

Nunca esquecerei quando em Belém me debrucei na beira da Guajará para espiar o mundo. Como se aquele waterfront não pertencesse a ele. Mas essa é a sensação de quem olha o horizonte à frente e imagina a América do Norte. Quem olha à direita calcula as horas para atingir belas praias. E à esquerda o que haverá de mistério.

Naquelas plagas aprendi, na minha pequenez e em curta

passagem, que a vida tem muitas dimensões. A começar pelo espaço, a seguir pelo tempo, sem saber qual é mais extenso. Mirava aquelas águas densas e lembrava das minhas agonias quando me atrasava por 15 minutos para uma reunião.

Essas lembranças vieram à tona tal qual boto rosa ao acompanhar notícias de tantos amigos que voltaram esta semana ao Norte, precisamente a Manaus. Alguns surpresos, outros já familiarizados por há muito terem incorporado aquele 'outro país' à sua própria geografia.

Esses homens e mulheres lá cumpriam a missão do Brasil Export, de integrar, comungar e fomentar uma única economia e um único futuro para o país.

Esse nosso Brasil, que o outro Brasil por vezes desconhece, é orgulho por sua riqueza natural. Mais ainda pela grandeza de homens e mulheres que lá nasceram, lá vivem e lá exercem seu vaticínio de empreender, procriar e ser feliz. Dos povos originários aos ancestrais bandeirantes cujos descendentes forjaram algumas grandes cidades e hoje, para nosso orgulho, ostentam tantas indústrias a produzirem para nós.

É uma terra sem fim, fadada à sorte que a natureza lhe deu e que muito produz. Os homens da floresta, tão notáveis, só precisam que nós outros brasileiros, como eles, nos lembremos sempre deles e lutemos com e por eles. E estaremos de verdade lucrando todos nós.

ESSE NOSSO BRASIL, QUE O OUTRO BRASIL POR VEZES DESCONHECE, É ORGULHO POR SUA RIQUEZA NATURAL. MAIS AINDA PELA GRANDEZA DE HOMENS E MULHERES QUE LÁ NASCERAM, LÁ VIVEM E LÁ EXERCEM SEU VATICÍNIO DE EMPREENDER, PROCRIAR E SER FELIZ.



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



“ Considere-se com sorte na próxima vez que encontrar o medo, pois é nesse ponto que entra a coragem ”

PEMA CHÖDRÖN

DIZEM QUE CORAGEM É, MESMO SENTINDO MEDO, CONTINUAR E FAZER O QUE PRECISA SER FEITO EM VEZ DE FUGIR. VOLTA E MEIA NOS DEPARAMOS COM SITUAÇÕES DE MEDO. E NEM SEMPRE É FÁCIL SAIR DELAS SOZINHO. SABE AQUELE TEMPO EM QUE VOCÊ FICA COM AS EMOÇÕES DESCONTROLADAS, QUE A SAÚDE PEGA E QUE AS ATIVIDADES ROTINEIRAS VIRAM ENORMES DESAFIOS? NESSAS HORAS, OS PARENTES E OS AMIGOS SÃO ANJOS DA GUARDA QUE ILUMINAM NOSSAS VIDAS. TELEFONEMAS E MENSAGENS, DOCINHOS, CARTÕES RECHEADOS DE CORAÇÕES, VISITAS QUE ENCHEM A ALMA DE ALEGRIA. TUDO FAZ VOCÊ SE SENTIR IMPORTANTE E CONTRIBUI PARA DESEJAR MENOS E FOCAR NO QUE TEM NO PRESENTE.

FOCO

“O oceano é uma potência a ser descoberta”

João Eduardo de Villemor Amaral é carioca, criado perto do mar, sempre próximo à natureza. Quando diz que debaixo da água há um universo gigante para ser descoberto, tem conhecimento e experiência de anos ligados ao mar e ao tema sustentabilidade. É Diretor Geral e de Operações da Voz dos Oceanos – iniciativa liderada pela Família Schurmann, cuja expedição tem o apoio mundial do Programa da ONU para o Meio Ambiente.

Presidente do Conselho ESG do Brasil Export, está entusiasmado com os resultados: “A sustentabilidade não tem lugar, não tem lado, ela é transversal. O que um porto está fazendo interessa a outros portos, a terminais, a outras empresas. Precisamos trocar essas experiências, e não guardar. O Brasil Export conseguiu colocar o que antes eram partes antagônicas para sentar na mesma mesa e conversar sobre os desafios do setor”.

Desde o início, deixou claro que não queria uma discussão acadêmica, e sim prática: “A diversidade é intelectual, ou seja, se nós somos seres humanos pensantes, ouvir o outro e compartilhar informações traz soluções mais ricas. O mote do Conselho ESG é desenvolver um novo olhar para as oportunidades, trazendo empresas para mostrarem seu trabalho na área”.

Formado em Direito pela PUC do Rio de Janeiro, é pós-graduado em Direito da Economia e das Empresas pela FGV, mestre em Direito Societário e Negociações pela New York University School of Law, possui MBA Executivo Internacional pela FIA-USP e especialização empresarial pela Harvard Business School. É sócio fundador do J Amaral Advogados.

Atualmente mora em Portugal e lidera o projeto de internacionalização da Voz dos Oceanos para a Comunidade Europeia. No país, está cursando a Pós-Graduação em Desenvolvimento de Negócios Sustentáveis pela NOVA School of Business and Economics. “Sou um eterno aprendiz, levo muito a sério. Aos 50 anos, tomei o desafio de sentar de novo na universidade, desaprender para aprender, além de ajudar a colocar de pé uma iniciativa inspiradora em que eu acredito”.

Na universidade, faz um mergulho no tema sustentabilidade, mas com a lente empresarial. “Aqui aprendemos a derrubar alguns mitos. O primeiro é que a sustentabilidade é o meio ambiente, e não é isso. O meio ambiente é importante porque é onde vivemos, mas não adianta você ter uma empresa com boas práticas ambientais e tratar os colaboradores com exclusão, não ter boas práticas para relacionamento interno ou não ter transparência”.

Há cinco anos, quando participou em Portugal do Websummit, percebeu que o mundo de inovação e tecnologia estava começando uma jornada para trazer a sustentabilidade ao centro das discussões. “Os temas ESG vieram à tona. Ficou claro que era um segmento que ia ganhar cada vez mais destaque e era hora de arregañar as mangas e participar”.



Divulgação

Aos poucos, foi se envolvendo, principalmente depois que o escritório iniciou o trabalho com a Voz dos Oceanos. Aponta a sustentabilidade como um eixo das empresas, com influência em todos os setores. “Diferente do que acontecia antigamente, quando o lucro era o primeiro vetor, não dá mais para ser assim por conta da pressão financeira. O lucro acima de tudo nos levou para uma sociedade de consumo que não pensa, na hora de entregar um produto, o que acontece quando termina a vida útil”.

Atuar em Portugal tem sido uma experiência incrível: “Apesar de termos uma história de 40 anos, agora queremos mudar a dinâmica. A Voz dos Oceanos não é uma expedição apenas, é uma iniciativa inseparável, com DNA da família conhecida para perenizar no tempo. Resolvemos fazer essa expansão para o mercado europeu, que é maduro para economia azul, transformação energética, sustentabilidade e gestão de resíduos”.

O melhor é ter uma história para contar: “Quando mostramos nosso trabalho, em que tudo é auditado, as pessoas percebem que temos um grau de maturidade e organização, além de contar com grandes empresas ao nosso lado como Ambev, Natura, Sabesp, Raia, Drogasil, TV Globo, Plastic Soup e outros apoiadores”.

Mesmo com notícias alarmantes sobre a crise climática, João Amaral não ▶



SOU UM ETERNO APRENDIZ, LEVO MUITO A SÉRIO. AOS 50 ANOS, TOMEI O DESAFIO DE SENTAR DE NOVO NA UNIVERSIDADE, DESAPRENDER PARA APRENDER, ALÉM DE AJUDAR A COLOCAR DE PÉ UMA INICIATIVA INSPIRADORA EM QUE EU ACREDITO”

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 11

desanima: “Eu não chamo de problema e sim de desafio. Estamos lidando com a falta de planejamento e enfrentamos o desafio de reverter essa situação para garantir uma história diferente nos próximos 40 anos”.

Ele aponta o despertar de mercados mais maduros, especialmente na Europa, como um efeito propagador: “As empresas que não se adaptarem não vão sobreviver, é questão de regramento, ordenação e punição. Sustentabilidade é estratégia e não adianta só criar um departamento ou um relatório socioambiental bonito”.

Excelentes iniciativas encontradas em Estados e cidades do Brasil na expedição Vozes do Oceano garantem esperança: “Falo de esperança porque há possibilidades. As empresas começam a entender que podem continuar lucrando, manter seus negócios longevos e manter a sustentabilidade como eixo do negócio”.

Em Portugal, João Amaral logo aprendeu o conceito de literacia azul, que é a compreensão do oceano como ‘órgão’ que é o regulador do nosso Planeta. “Temos um Planeta composto por ¾ de água, o resto é terra; como vamos pensar num ecossistema que não considera água como eixo fundamental?”

Nas parcerias feitas pela Voz dos Oceanos, cita o trabalho realizado com a Universidade de São Paulo, através do departamento de Oceanografia do professor Alexandre Turra, para entender qual é o grau de contaminação de plásticos e de resíduos na rota pré-determinada. “Isso vai ter uma geração de dados. Outro protocolo é como um case da Universidade do Vale de Itajaí, para mostrar que os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU estão interligados”.

João Amaral entende a importância de divulgar boas iniciativas que podem ser desenvolvidas em outros lugares: “Nossa responsabilidade é dar palco e voz para esses empreendedores e startups que não têm espaço e a capilaridade da Voz dos Oceanos contribui para isso. Durante a expedição sentimos muito apoio e colaboração nas cidades e Estados e vejo o governo atual bem envolvido com o tema. Nos próximos 5, 10 anos, veremos uma evolução positiva na forma como nos comportamos, como consumimos, como nos relacionamos como sociedade”.

Viagens e natureza estão sempre na bagagem do Presidente do Conselho ESG: “Eu sou um cara do mar, pratico esportes de água desde pequeno, sou pai de 12 animais, 6 cachorros e seis gatos, meus filhos de quatro patas, eu me conecto muito com eles. Estou em uma relação muito feliz e estável há 7 anos, gosto de ler e aprender. Enquanto eu tiver vontade de aprender e experimentar coisas novas é a sensação de que a vida está andando para frente”.

O livro de cabeceira é “Impacto Positivo”, de Paul Polman, ex-CEO da Unilever e referência internacional em sustentabilidade nos negócios. “Qualquer CEO ou

“

FALO DE ESPERANÇA PORQUE HÁ POSSIBILIDADES. AS EMPRESAS COMEÇAM A ENTENDER QUE PODEM CONTINUAR LUCRANDO, MANTER SEUS NEGÓCIOS LONGEVOS E MANTER A SUSTENTABILIDADE COMO EIXO DO NEGÓCIO”



Divulgação

Ao lado de Kian Schurmann, David Schurmann e Vilfredo Schurmann

gestor que trabalha com as questões empresariais e temas de sustentabilidade deve ter como leitura obrigatória. Ele mostra que a sustentabilidade é estratégica, geradora de recursos e de lucro”.

João Amaral acredita que só mesmo com educação se envolve as crianças e jovens na defesa dos oceanos e no olhar para a sustentabilidade. “Em Portugal, os temas de literacia azul fazem parte da grade curricular do Ensino Médio e Fundamental. Precisamos levar isso para as escolas brasileiras, que são importantes vetores de ação. O poder público é agente fundamental nessa transformação”.

Divulgação



Excelentes iniciativas encontradas em Estados e cidades do Brasil na expedição Vozes do Oceano garantem esperança

MULHERES

Novos tempos



Divulgação

No Brasil, uma mulher é vítima de violência a cada quatro horas. A **Rede de Observatórios da Segurança** registrou 2.423 casos de violência contra a mulher em 2022, 495 deles feminicídios. Essa realidade dói, e o mais difícil é perceber que os números não diminuem. Matérias de TV, jornais e sites trazem casos pavorosos, e isso quando as mulheres resolvem não se calar diante do medo e das ameaças. Para mudar esse panorama sombrio, cultuado por homens violentos e seus seguidores, é preciso muita ação. Esta semana vieram boas notícias. Além da lei que prevê o funcionamento durante as 24 horas do dia de delegacias da mulher em todo país e

que cria o programa de combate ao assédio sexual em órgãos públicos, o governo sancionou a lei que garante prioridade no atendimento às mulheres em situação de violência doméstica e familiar pelo **Sistema Nacional de Emprego** (Sine). E outro elogio vai para o **Ligue 180**, serviço telefônico que orienta e encaminha denúncias de violência contra as mulheres, que agora passa a atender por um canal no WhatsApp, inicialmente feito pela atendente virtual, chamada Pagu (excelente escolha do nome). Para adicionar o Ligue 180 no WhatsApp, basta enviar uma mensagem para o número (61) 9610-0180 ou pelo [link](#).

LEITURA

Capitu traiu?

O escritor, poeta e crítico Antonio Carlos Secchin acaba de lançar '**Papéis de prosa – Machado & mais**' (Editora Unesp), reunindo discursos acadêmicos, entrevistas, uma reflexão sobre a língua portuguesa e ensaios sobre a literatura brasileira, com destaque à obra de Machado de Assis. O livro conta a origem da famosa polêmica da literatura brasileira: afinal, Capitu traiu Bentinho? Além de saber como tudo começou, as análises da obra trazem recortes pensados e elaborados por um olhar agudo, e escritos com senso plástico e concisão.



Divulgação

CINEMA

Direito à escolha



Divulgação

Comecei a assistir "**Call Jane**" no Amazon Prime, sem qualquer indicação anterior, e me surpreendi. O filme vai envolvendo e você entra com força na história de Joy (Elizabeth Banks), advogada que abandonou a prática profissional para cuidar da família. Na década de 60, com uma filha adolescente e grávida de novo, ela descobre que a gestação pode causar sua morte. Joy tenta, sem sucesso, uma autorização para abortar. Na busca por soluções, descobre o mundo do aborto ilegal e se depara com sofrimento de centenas de

mulheres em situações semelhantes. Aos poucos, ela se une ao movimento pelo direito de escolha da mulher, e acompanhamos sua revolução interna com apreensão e emoção. Excelente também a atriz Sigourney Weaver como Virginia, homossexual e líder de um movimento para ajudar as mulheres nessa situação.

VISUAIS

Tudo junto e misturado

"**Studio Drift: Vida em Coisas**", mostra dos artistas holandeses Lonneke Gordijn e Ralph Nauta pode ser conferida no Centro Cultural Banco do Brasil no Rio de Janeiro. É a primeira exposição brasileira do Studio Drift, coletivo holandês fundado em 2007 pelos artistas Lonneke Gordijn (1980) e Ralph Nauta (1978). O grupo trabalha criando esculturas, instalações e performances experimentais que fundem arte, design, tecnologia, ciência e natureza.



Divulgação

Na exposição estão instalações e videoprojeções interativas especialmente planejadas para os espaços do CCB. A curadoria é de Alfons Hug e Marcello Dantas. A proposta dos artistas é levar o público a refletir sobre a relação da humanidade com a natureza e as tecnologias contemporâneas. Entre os destaques está a escultura **Fragile Future** (Futuro Frágil), feita de sementes brancas da planta dente-de-leão reconstituídas em meio a circuitos elétricos tridimensionais que emitem luz.

Serviço

Exposição: Studio Drift - Vida em Coisas

Centro Cultural Banco do Brasil Rio de Janeiro

Rua Primeiro de Março, 66 - Centro - Rio de Janeiro (RJ)

Até 22 de maio - Segunda: das 9 às 21h; Terças: fechado; Quarta a sábado: das 9 às 21h; Domingo: das 9 às 20h.

BE+



Divulgação

- **Herói ou vilão? Tudo muda o tempo todo.** Agora o suco de laranja aparece nos estudos conduzidos no Centro de Pesquisa em Alimentos da USP como excelente para de mudar positivamente o perfil da microbiota intestinal, acelerando o processo de digestão e dando disposição para tarefas do dia a dia. Outros benefícios, segundo matéria da Folha, são melhorar a imunidade, reduzir a pressão arterial, regular a produção de insulina e promover mudanças no perfil de gorduras no sangue.
 - Já imaginou um "relógio de pulso" capaz de detectar o risco de infarto? Pois é, matéria da BBC mostra o dispositivo de pulso que pode revolucionar o tratamento de ataques cardíacos, ao acelerar o diagnóstico — sem a necessidade de coletar sangue. Segundo o European Heart Journal – Digital Health, o dispositivo consegue detectar 90% dos ataques cardíacos em cinco minutos.
 - **Revista Forbes revela que as mulheres são mais eficazes que os homens na liderança.** O relatório TheReadyNow Leaders da Ong Conference Board mostra que as organizações com pelo menos 30% de mulheres em cargos de liderança têm 12 vezes mais chance de estar entre as 20% melhores em desempenho financeiro.
 - Essa novidade os chefes não vão gostar, mas os funcionários vão adorar: pesquisa realizada pela Universidade de Michigan aponta que cochilar no horário de trabalho tende a melhorar a atenção, a memória e a perseverança, aumentando a produtividade.
- BE-**
- **Tristes números: dados da Ouvidoria Nacional de Direitos Humanos, analisados em estudo produzido pelo comitê científico do Núcleo Ciência pela Infância (NCPI) indicam que o Brasil registra 673 casos de violência contra crianças de até 6 anos por dia ou 28 a cada hora, e 84% dessas agressões têm pais, padrastos, madrastas ou avós como suspeitos.**
 - Ranking da Inter-Parliamentary Unions divulga que o Brasil está entre piores em representação feminina no Legislativo. Pior: pesquisa citada pela ONU Mulheres aponta que 53% das prefeitas eleitas, em 2016, relataram ter sofrido assédio ou violência política.
 - **Rugas? Melhor com elas.** Revista Isto É noticiou estudo de pesquisadores da Universidade da Califórnia e da farmacêutica AbbVie indicando que as pessoas que fazem o procedimento com toxina botulínica têm dificuldade de identificar e compreender os sentimentos de outras pessoas, modificando a atividade cerebral ligada ao reconhecimento de emoções.