



portalbenews.com.br

CEARÁ Trilhos da construção da ferrovia Transnordestina passam por análise na Universidade Federal ▶ **p7**

ESTILO BE Professores Daniel Mota e João Netto falam para Ivani Cardoso (foto) sobre projeto pioneiro de monitoramento em tempo real de carga e descarga no Porto de Santos ▶ **p11**



Divulgação/ATP



Bélgica: lições de qualificação profissional e sustentabilidade

Missão da ATP no país europeu conhece projetos voltados ao mercado de trabalho e à transição energética, com a utilização do hidrogênio verde ▶ **p4**

Cássio Lyra/BE News

Cisne Branco encerra 1ª fase de tour e abre para visitas em Santos

▶ **p5**



PORTO DE NATAL Codern pede à ministra do Planejamento inclusão de recurso no PPA para obra de dragagem ▶ **p6**

OPINIÃO Luiz Dias Guimarães destaca a importância de se viver o mundo real e não ficar tão preso ao virtual ▶ **p8**

OPINIÃO Adilson Luiz Gonçalves: a questão ambiental é importante, mas como ficam os aspectos sociais e econômicos? ▶ **p9**

EDITORIAL

Lições belgas

A missão organizada pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) aos principais portos da Bélgica, encerrada ontem, dia 26, se mostrou estratégica para compreender os avanços feitos pelo país no processo de transição energética. Nos últimos dias, a comitiva de executivos brasileiros teve a oportunidade de conhecer a plataforma internacional de hidrogênio verde nos portos de Antuérpia e Bruges.

Esses complexos marítimos já adotaram práticas sustentáveis ao testar veículos híbridos que combinam diesel e hidrogênio, resultando em uma redução significativa de 65% nas emissões de poluentes.

Um dos objetivos dessa visita foi adquirir conhecimento sobre como substituir as fontes de energia fósseis em diversas aplicações industriais e, ainda, promover operações portuárias cada vez mais sustentáveis. Como afirmou Murillo Barbosa, presidente da ATP: "Aqui, com todo o grupo, estamos vendo de perto esse exemplo de porto público eficiente e que está bem avançado no tema da sustentabilidade".

A comitiva brasileira ainda visitou outros complexos portuários importantes, como Ghent, um dos maiores portos fluviais da Europa, e Zeebrugge, um centro de transporte e logística vital para cargas.

Essa abrangente viagem internacional, planejada pela ATP desde 2020 para autoridades e representantes de portos privados, proporcionou insights valiosos sobre práticas operacionais e de gestão, em locais que servem como referência nos setores logístico e portuário.

Os portos da Bélgica despontaram como pioneiros na transição energética global, mostrando seu compromisso com práticas sustentáveis e a adoção de tecnologias inovadoras. Ao integrar o hidrogênio verde em suas operações, eles se tornaram um exemplo para o resto do mundo, demonstrando o imenso potencial de redução das emissões de carbono e mitigação do impacto ambiental.

O sistema portuário brasileiro deve aproveitar as lições aprendidas com os avanços dos portos da Bélgica e reconhecer a urgência de se preparar para essa realidade. A produção e implementação de hidrogênio verde devem ser uma prioridade para o Brasil. Investir em fontes de energia renovável e fazer a transição para práticas sustentáveis trará benefícios não apenas para o meio ambiente, mas também posicionará o País como líder na transição energética global.

O Brasil possui recursos abundantes, incluindo um vasto potencial de energia renovável, que podem ser explorados para impulsionar sua transição energética. Com as políticas certas e investimentos em pesquisa e desenvolvimento, o País pode se estabelecer como um importante produtor e usuário de hidrogênio verde. Ao adotar tecnologias limpas e sustentáveis, a nação não apenas reduzirá sua dependência de combustíveis fósseis, mas também atrairá investimentos internacionais e impulsionará o crescimento econômico.

A visita aos complexos portuários da Bélgica serve como um chamado para que o Brasil acelere seus esforços de transição energética e adote práticas sustentáveis em suas operações portuárias. O governo, as autoridades portuárias e os agentes privados devem colaborar para desenvolver um plano abrangente e ambicioso para a transição do País para uma economia de baixo carbono. Essa transição não apenas contribuirá para os esforços globais de combate às mudanças climáticas, mas também trará benefícios econômicos e ambientais de longo prazo para o Brasil e seu povo.

É hora de agir. Os portos brasileiros devem se preparar para o futuro, aproveitando as lições aprendidas com a Bélgica e adotando medidas ousadas rumo a um sistema de energia mais sustentável e resiliente. A comunidade global está observando, e o Brasil tem a oportunidade de liderar o caminho rumo a um futuro mais brilhante e verde.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- Antaq firma acordo com Apec para disseminação de conhecimento técnico

HUB

- Conab prevê ampliação da utilização da infraestrutura logística do País

NACIONAL

- Justiça mantém Jorge Viana na presidência da Apex

ABTP elege novo Conselho Deliberativo

- Executivos brasileiros conhecem iniciativas com hidrogênio verde em Antuérpia

REGIÃO SUDESTE

- Cisne Branco encerra primeira fase de tour pelo Brasil no Porto de Santos

REGIÃO NORDESTE

- Codern pede a Tebet inclusão de recurso no PPA para obra de dragagem em Natal

Audiência vai discutir pedido de multinacional para estocar ácido sulfúrico no Porto de Maceió

- Trilhos da Transnordestina passam por análise em universidade

OPINIÃO

- "Vida virtualizada", por Luiz Dias Guimarães
- "Autodeterminação e reciprocidade", por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

- 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
Jacyara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Marília Sena,
Vanessa Pimentel e Vitória Manafati

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



Agronegócio 1

O crescimento da safra de grãos do Brasil, que deve chegar a 313,9 milhões de toneladas, e o aumento das exportações de soja, que somaram 14,34 milhões de toneladas em abril, vão ampliar a utilização da infraestrutura logística do País, principalmente no próximo semestre. Serão rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e armazéns que serão duramente disputados por produtores. Esse é o cenário descrito na mais recente edição do Boletim Logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), divulgada nesta semana.

Agronegócio 2

Não será apenas a soja que irá pressionar a infraestrutura de transportes do Brasil neste ano, segundo o diretor de Operações e Abastecimento da Conab, Thiago dos Santos. Ele cita "a expectativa de incrementos na produção cafeeira e a previsão de safra recorde de cana-de-açúcar, focada na produção do açúcar e indicando uma provável prioridade na exportação, uma vez que os estoques mundiais estão baixos".

Agronegócio 3

A análise de Santos é complementada pela do superintendente de Logística Operacional da Conab, Thomé Guth - ele estima que os preços globais do complexo açucareiro poderão registrar intensas altas, se o fenômeno climático El Niño reduzir as chuvas de monções na Ásia, essenciais para a produção de cana na Índia e na Tailândia.

Agronegócio 4

O levantamento da Conab também destaca uma redução nos embarques de milho. Foram 470 mil toneladas em abril, contra 1,34 milhão de toneladas em março. A queda é reflexo de uma diminuição nos prêmios e nas cotações do grão, além de um enfraquecimento na demanda mundial.

Agronegócio 5

O boletim da Conab ainda traz informações sobre o carregamento das commodities pelos portos em abril. A maior parte das exportações de soja ocorreu por Santos (SP), que respondeu por 40,7% - os portos do Arco Norte embarcaram 37,4% e Paranaguá (PR), 10,1%. Já em relação ao milho, o primeiro lugar ficou com os terminais do Arco Norte, com 35,5%, seguidos por Santos, com 24,3%, Paranaguá, 19,4%, e São Francisco do Sul, 10,9%.

Justiça mantém Jorge Viana na presidência da Apex

Tribunal Regional Federal do Distrito Federal havia suspenso a posse do ex-governador do Acre pela falta de proficiência em inglês

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

O Tribunal Regional Federal do Distrito Federal suspendeu o afastamento do presidente da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex), Jorge Viana. O mesmo tribunal suspendeu, na última segunda-feira (22), a posse do petista pela falta de proficiência em inglês.

A decisão pela suspensão da posse havia sido da juíza federal substituta Diana Wanderlei. Já a decisão de devolver o cargo para Jorge Viana foi do juiz Marcos Augusto de Souza que aceitou o recurso da Advocacia-Geral da União (AGU) alegando que ele possui os requisitos para ocupar o cargo.

De acordo com o juiz, o conhecimento da língua inglesa "não se dá com exclusividade por meio de certificado de proficiência ou de conclusão de curso da citada língua", justifica. O magistrado também lembrou que Viana atuou por mais de sete anos como membro da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional no



O recurso da AGU aceito pela Justiça alega que Jorge Viana possui os requisitos para assumir a presidência da Apex

Senado e por isso participou de diversas missões no exterior.

Jorge Viana é ex-senador e ex-governador do Acre. O juiz Marcos Augusto de Souza também ressaltou que ele está no cargo desde o início do governo e que "não apontou concretamente nenhum ato que tenha sido prejudicado pela suposta deficiência no domínio do idioma inglês", afirmou.

No recurso, a AGU apresentou a preocupação de que as exportações brasileiras poderiam ser prejudicadas com o afastamento de Jorge Viana do cargo. O próprio Jorge Viana promoveu uma mudança no estatuto da Agência para descartar a obrigatoriedade, segundo o jornal O Estado de São Paulo. A mudança aconteceu no dia 22 de março pelo con-

selho deliberativo da Apex-Brasil.

O pedido de suspensão do cargo foi feito pelo senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), ele acionou a justiça para tentar reverter a nomeação do petista. Segundo o senador, a mudança no estatuto da Apex está "em total desalinhamento aos preceitos da moralidade administrativa e impessoalidade", justificou.

ABTP elege novo Conselho Deliberativo

Roberto Oliva e Níveo Maluf serão, respectivamente, o presidente e o vice no triênio 2023-2025

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) elegeu um novo conselho deliberativo. O empresário Roberto Oliva e o executivo Níveo Maluf serão o presidente e vice-presidente, respectivamente, do triênio de 2023 a 2025.

"A nossa associação tem tido um papel fundamental na construção de um setor cada vez mais forte e competitivo, e essa continuará sendo minha principal meta à frente do Con-

selho", destacou Roberto Oliva em seu discurso de posse.

"É uma imensa honra poder atuar por mais dois anos como vice-presidente de um Conselho tão atuante quanto este. Por isso, abraço novamente essa missão com muito orgulho e espero contribuir da melhor forma possível", destacou o vice-presidente Níveo Maluf.

O diretor-presidente Jesualdo Silva, e a diretora-executiva da ABTP, Cláudia Borges, estiveram presentes na eleição do conselho e parabenizaram os eleitos.

"Os Conselhos Deliberativo e Fiscal da ABTP seguem em boas mãos, representados por empresas que atuam de Norte a



Roberto Oliva (à esquerda) e Níveo Maluf posam com o termo de posse ao lado do presidente da ABTP, Jesualdo Silva, e da diretora-executiva Cláudia Borges

Sul do país, operando todos os tipos de cargas em seus terminais. Com certeza, essa plurali-

dade será fundamental para o crescimento do nosso setor", afirmou Jesualdo.

NACIONAL

Antaq firma acordo com Apec para disseminação de conhecimento técnico

Centro internacional de treinamento, filiado à autoridade portuária de Antuérpia, organiza cursos portuários há mais de 40 anos

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

Os representantes da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) que fizeram parte da missão na Bélgica promovida pela ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) fecharam um importante acordo na sexta-feira (26), último dia da jornada. A agência assinou um Memorando de Entendimento de ações conjuntas para disseminar o conhecimento técnico especializado com a Antwerp/Flanders Port Training Center (Apec). A instituição é um centro internacional de treinamento sem fins lucrativos filiado à autoridade portuária de Antuérpia.

A negociação entre as duas entidades começou no ano passado quando a Antaq realizou visita técnica ao Porto de Antuérpia, em Flandres.

A Apec organiza cursos portuários desde 1977, transferindo conhecimento e experiência entre as comunidades portuárias. Mais de 19 mil profissionais do setor em todo o mundo tiveram a oportunidade de participar de cursos promovidos pela instituição. Os trei-



A assinatura do Memorando de Entendimento contou com a presença da diretoria da Antaq e membros do conselho da Apec

namentos ofertados são voltados às práticas consideradas prioritárias para o mundo como, por exemplo, a sustentabilidade ambiental, a relação porto cidade e a governança.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, apontou que a assinatura do documento é mais uma ação da agência para capacitar os servidores na busca pelas melhores práticas internacionais.

“A assinatura deste Memo-

rando de Entendimento é mais um passo da agência na busca pelo aprimoramento e capacitação do seu corpo funcional. A ideia é que já no segundo semestre deste ano, as capacitações sejam realizadas pela organização aos nossos servidores”, disse.

O Memorando de Entendimento vai permitir a modulação de cursos customizados e adaptados à realidade brasileira e às necessidades da Antaq. A assi-

natura contou com a presença do prefeito de Bruges, atual presidente do conselho do instituto, Dirk De Fauw, além de outros membros desse colegiado, como o diretor operacional do Porto de Antuérpia.

Missão na Bélgica

Na última semana, executivos e autoridades, como o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, foram à Bélgica e visita-

ram as principais autoridades portuárias do país europeu.

Durante o percurso, o grupo pôde conhecer entidades líderes mundiais em dragagem, recuperação de terras, infraestrutura marítima, energia offshore e remediação ambiental especializadas em carga fracionada. Também foram visitados clusters petroquímicos e a eclusa de Kieldrecht, a maior do mundo, que conecta a doca de Deurganck.

Executivos brasileiros conhecem iniciativas com hidrogênio verde em Antuérpia

Terminou na sexta-feira (26) a missão organizada pela ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) nos principais complexos portuários da Bélgica. Antes de retornar ao Brasil, a comitiva de executivos brasileiros visitou a plataforma internacional de hidrogênio verde do Porto de Antuérpia e Bruges. O local já testa em suas operações veículos com sistema híbrido, que combina diesel e hidrogênio e reduz em 65% as emissões de poluentes.

O objetivo da visita foi adquirir mais conhecimento para substituir as fontes de energia fósseis em muitas aplicações industriais e tornar as operações portuárias cada vez mais sustentáveis.

“Aqui, com todo o grupo,



A comitiva brasileira que fez parte da missão da ATP nos portos da Bélgica foi formada por 39 participantes

estamos vendo de perto esse exemplo de porto público eficiente e que está bem avançado no tema da sustentabilidade”, afirmou Murillo Barbosa, presidente da ATP.

O grupo também visitou os complexos portuários de Ghent, um dos maiores portos fluviais da Europa, e de Zeebrugge, importante centro de transporte e logística para cargas, entre outros locais.

A comitiva brasileira foi formada por 39 participantes. Segundo a ATP, a viagem internacional foi planejada desde 2020 para autoridades e representantes de portos privados para vivenciar a realidade da operação e da gestão em locais que são referências nos segmentos logístico e portuário.

REGIÃO SUDESTE

Cisne Branco encerra primeira fase de tour pelo Brasil no Porto de Santos

Embarcação estará aberta para visita no Cais da Marinha neste domingo (28)

Cássio Lyra/BE News



O Cisne Branco permanecerá no Cais da Marinha, no Porto de Santos, até o próximo dia 2, quando retornará para o Rio de Janeiro

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

O navio-veleiro Cisne Branco atracou no Cais da Marinha, dentro do Porto de Santos, na manhã de sexta-feira (26). A embarcação estará aberta para visitação da população da região da Baixada Santista neste domingo (28). Segundo a Marinha do Brasil, após a estadia em Santos, o Cisne Branco retornará para o Rio de Janeiro.

Por volta das 8h, uma das mais belas embarcações da Marinha do Brasil arriou as velas e atracou na sede da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP).

O Cisne Branco é um navio de representação da Marinha do Brasil que em uma temporada faz uma turnê internacional e em outra, um giro pela costa brasileira. Neste ano, está percorrendo portos brasileiros do Sul e Sudeste, em um tour chamado Brasil 2023, no primeiro semestre.

“Estivemos em Itajaí, Rio Grande, Porto Alegre, São Fran-

cisco do Sul, Paranaguá e agora finalmente em Santos. Uma grande oportunidade da nossa sociedade conhecer melhor o navio e poder assim fomentar um pouquinho mais a mentalidade marítima”, declarou o Capitão de Mar e Guerra e Comandante do Cisne Branco, Sérgio Tadeu.

O comandante do Cisne Branco comentou que um dos objetivos do tour realizado pela embarcação é poder aproximar a sociedade com as atividades em alto mar e divulgar a mentalidade marítima.

“A missão de realizar instrução marinheira a fim de divulgar a mentalidade marítima é um ótimo instrumento para aproximar a sociedade e conhecer um pouco mais das mais caras e nobres tradições da Marinha. O navio faz essa viagem, foi decidido permanecer no Brasil, para que a gente possa aproximar mais a sociedade e tem sido um ótimo instrumento de contato com a sociedade”, analisou.

O navio estará aberto para visitação gratuita do público. O período para visitas no domingo ocorre a partir das 8h30 e seguirá até as 16h, na sede da Capitania dos Portos, na Avenida Engenheiro Ismael Coelho de

O CISNE BRANCO É UM NAVIO DE REPRESENTAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL QUE EM UMA TEMPORADA FAZ UMA TURNÊ INTERNACIONAL E EM OUTRA, UM GIRO PELA COSTA BRASILEIRA. NESTE ANO, ESTÁ PERCORRENDO PORTOS BRASILEIROS DO SUL E SUDESTE, EM UM TOUR CHAMADO BRASIL 2023, NO PRIMEIRO SEMESTRE.

Souza, s/nº, no bairro Macuco.

“É sempre uma alegria estar no maior porto do país, somos sempre muito bem recebidos e requisitados. As pessoas vão poder visitar o convés do navio, poder admirar as belezas do navio, que é uma réplica de um Clipper no final do século IX. Um navio de três mastros, armando em galera, mastro

principal tem 45 metros que é como se fosse um prédio de 15 andares. Então, vai ser muito interessante poder receber a sociedade, é uma ótima opção de entretenimento”, finalizou o comandante.

O capitão dos Portos de São Paulo, capitão de mar e guerra Robledo de Lemos Costa e Sá reforçou a parceria da Marinha com a população santista, em mais uma ação de promover uma visitação a uma importante embarcação.

“Somente a confirmar essa parceria de longa data que a Marinha tem com a sociedade santista, podendo brindar com essa visitação pública. Tragam a família, amigos, para visitar o navio, descobrir as aventuras e conhecer as atividades que o navio conduz quando se faz ao mar. A arte marinheira precisa ser constantemente divulgada uma vez que o Brasil é um país marítimo por vocação”, disse.

Assim como ocorreu durante a visitação do Navio Aeródromo Multipropósito Atlântico (A140), durante as festividades do aniversário da Cidade de Santos, a entrada será gratuita, mas a Capitania dos Portos novamente estará arrecadando alimentos não perecíveis e tam-

bém fraldas descartáveis, que serão destinados a instituições beneficentes da Baixada Santista.

História

Terceiro navio a ostentar esse nome, o Cisne Branco foi construído em Amsterdã, na Holanda, pelo estaleiro Damen e sob a supervisão da Marinha brasileira. Teve sua quilha batida em 9 de novembro de 1998 e foi lançado ao mar e batizado em 4 de agosto de 1999.

Segundo a Marinha, o Cisne Branco exerce funções diplomáticas e de relações públicas. A sua missão é representar o Brasil em eventos náuticos nacionais e internacionais, divulgar a mentalidade marítima e preservar as tradições navais.

Agenda

O Cisne Branco permanecerá no Porto de Santos até o próximo dia 2, quando retornará para o Rio de Janeiro. A partir do mês de julho, a Marinha retomará com a segunda fase do tour, que se iniciará pelo Litoral Norte de São Paulo e seguirá para os principais portos do Nordeste e do Norte do Brasil.

REGIÃO NORDESTE

Codern pede a Tebet inclusão de recurso no PPA para obra de dragagem em Natal

Presidente Nino Ubarana solicitou à ministra R\$ 150 milhões para aprofundar canal de acesso e bacia de evolução

Divulgação/Codern

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Nino Ubarana, diretor-presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), solicitou à ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, recursos da ordem de R\$ 150 milhões para realizar a dragagem de aprofundamento do Porto de Natal.

O pedido foi feito na última quinta-feira (25), durante a Plenária Estadual do PPA (Plano Plurianual) do Governo Federal, em Natal, que contou também com a presença de Márcio Macedo, ministro-chefe da Secretaria-Geral da Presidência da República, e da governadora Fátima Bezerra (PT).

Na oportunidade, Nino solicitou à ministra a inclusão do montante de R\$ 150 milhões no PPA 2024-2027 para realizar a dragagem de aprofundamento do complexo portuário.

Simone Tebet informou que o pedido será encaminhado e analisado pela pasta.

A última vez que a obra foi feita no canal de acesso e na bacia de evolução foi em 2012,



A ministra do Planejamento, Simone Tebet, recebeu o pedido do diretor-presidente da Codern, Nino Ubarana, e lhe disse que o assunto será analisado pela pasta

alcançando a profundidade de 12 metros. Mas, devido à falta de manutenção, o permitido hoje pela Autoridade Marítima é de no máximo 10 metros.

“O Porto de Natal é estratégico para o desenvolvimento socioeconômico do Rio Grande do Norte. Com os navios cada vez maiores, precisamos aumentar a profundidade do Rio

Potengi para que assim a gente possa recebê-los. Isso vai abrir portas para a atração de novas operações portuárias, geração de emprego e fortalecimento do setor produtivo do nosso estado”, explicou Nino Ubarana.

O presidente da Codern também elogiou a iniciativa do Governo Federal em ouvir as instituições e a sociedade para

a elaboração do plano.

“Ouvir as pessoas proporciona a transformação dos anseios em realidade. É uma iniciativa muito importante para colocar democraticamente o povo no Governo”.

Plano Plurianual

O principal instrumento de pla-

nejamento orçamentário de médio prazo do Governo Federal é o Plano Plurianual (PPA). Ele define as diretrizes, os objetivos e as metas da administração pública federal, contemplando as despesas de capital como, por exemplo, os investimentos.

A elaboração do PPA começa a partir de um projeto de lei proposto pelo Poder Executivo, que deve ser submetido ao Congresso Nacional até quatro meses antes do encerramento do primeiro ano de mandato do presidente.

O novo plano é então avaliado e votado pelos congressistas para, em seguida, ser desenvolvido ainda no mesmo ano para sanção do presidente.

Durante sua vigência, o PPA norteia a elaboração da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e da Lei Orçamentária Anual (LOA). A Constituição Federal determina também que os planos e programas nacionais, regionais e setoriais sejam elaborados em consonância com o PPA.

Neste ano, as plenárias do PPA começaram pela Bahia, no dia 11 deste mês, e seguirão até o dia 10 de julho, percorrendo as 27 capitais do país.

Audiência vai discutir pedido de multinacional para estocar ácido sulfúrico no Porto de Maceió

Produto é tóxico e em caso de acidente pode contaminar o meio ambiente, em especial os cursos d'água

Divulgação

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br



Segundo informações iniciais, o ácido ficará estocado no Porto de Maceió e posteriormente será transportado para usinas de açúcar e álcool e para a sede da Braskem

Uma audiência pública marcada para o dia 7 de junho irá discutir o impacto ambiental da implantação de uma unidade de recebimento e estocagem de ácido sulfúrico no Porto de Maceió (AL).

O encontro foi marcado pela empresa Timac Agro Indústria e Comércio de Fertilizantes LTDA, subsidiária do Grupo Francés Roullier, que fabrica e comercializa fertilizantes e pretende instalar no complexo portuário um espaço para estocar o ácido, produto tóxico

e que, em caso de acidentes, pode contaminar o meio ambiente, principalmente cursos d'água, tornando-os impróprios para qualquer finalidade.

O encontro será às 10h, no auditório do complexo portuário, e vai reunir representantes da Prefeitura de Maceió, do Ministério Público Federal e

Estadual, Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama), e dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário. São esperadas também associações, sindicatos, universidades e organizações não governamentais.

Segundo a companhia, será apresentado na Audiência o Es-

tudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) do empreendimento “Unidade de Recebimento e Estocagem de Ácido Sulfúrico”.

Informações iniciais do projeto indicam que o ácido ficará estocado no porto e posteriormente será transportado para usinas de açúcar e álcool e para a sede da Braskem, no bairro do Pontal, por dentro das ruas da cidade.

Leilão

A Timac conseguiu o direito de operar no porto alagoano por

25 anos (prorrogáveis) ao ganhar o leilão do MAC 10, em dezembro de 2020, com oferta única de R\$ 50 mil. A multinacional possui uma planta industrial de fertilizantes sólidos na cidade de Santa Luzia do Norte (AL).

O terminal arrendado é destinado à movimentação, armazenagem e distribuição de grãos líquidos, especialmente ácido sulfúrico, que serve de matéria prima para a fabricação de fertilizantes.

O terminal conta com uma área com 7.932 m². A previsão é que sejam investidos no período de concessão R\$ 12,7 milhões em instalações e equipamentos, que incluem tanques de armazenagem, dutos, sistemas de expedição rodoviária e praça de bombas.

REGIÃO NORDESTE

Trilhos da Transnordestina passam por análise em universidade

Resultados devem sair até o fim do ano com o objetivo de verificar se o material utilizado cumpre os requisitos normativos

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Os trilhos usados na maior obra linear em execução no Brasil, a ferrovia Transnordestina, conta com a parceria da Universidade Federal do Ceará (UFC) em estudos que avaliam os trilhos usados na linha férrea.

As análises são desenvolvidas no Departamento de Engenharia Metalúrgica e de Materiais (DEMM) com o objetivo de verificar se os trilhos utilizados cumprem os requisitos normativos, além de avaliar a qualidade das soldas em seus processos de solda elétrica e solda aluminotérmica.

De acordo com Mauro Cerra Florez, docente do DEMM e coordenador das pesquisas, a ideia é “evitar possíveis futuros

problemas no desempenho do trilho, devido a modificações microestruturais que irão fragilizar o aço”.

Atualmente, cinco estudantes de graduação estão desenvolvendo trabalhos de conclusão de curso sobre o assunto e deverão apresentá-los ainda neste ano.

A parceria, que começou no ano passado, abrange ensino, pesquisa e extensão, com a realização de investigações e trabalhos acadêmicos na área de caracterização e avaliação de propriedades mecânicas dos trilhos utilizados na construção da linha férrea.

As análises envolvem pesquisadores dos Laboratórios de Ensaio Mecânicos (LEM), de Caracterização de Materiais (LACAM) e de Pesquisa em Corrosão (LPC).

O professor Mauro Florez



Divulgação/UFC

As análises dos trilhos são desenvolvidas no Departamento de Engenharia Metalúrgica e de Materiais da Universidade Federal do Ceará

grafia e a difração de raios x (análise de fases, análise química etc.); os ensaios mecânicos, quando os pesquisadores observam aspectos como tração, flexão estática e dureza; e os ensaios não destrutivos, nos quais são observadas as tensões residuais.

A ferrovia

O projeto da Transnordestina prevê a construção de 1.282 km de trilhos, ligando o município de Eliseu Martins, no Piauí, até o Porto do Pecém, no Ceará. O objetivo com a ferrovia é transformar a região em polo exportador de minério de ferro e conectar, por trilhos, o sertão e o mar.

explica que os trilhos utilizados para a construção da ferrovia são de aço Vignole tipo UIC60, cujas dimensões e características são especificadas pelas normas da American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association (AREMA) e da International Union of Railways (UIC).

“Como esses trilhos são importados de vários fabrican-

tes, é preciso realizar testes de acordo com a diretriz da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) para verificar se os produtos adquiridos seguem os requisitos estabelecidos pelas normas vigentes”, aponta.

Os pesquisadores do DEMM realizam três tipos de ensaios com os trilhos: os ensaios de caracterização microestrutural, onde são analisadas a metalo-

NORDESTE EXPORT 2023

19 E 20 DE JUNHO

TEMAS EM DESTAQUE

- Transporte ferroviário
- Energias renováveis e transição energética
- Multimodalidade e logística integrada
- Gestão de portos públicos



Evento exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

BE NEWS

NORDESTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

OPINIÃO



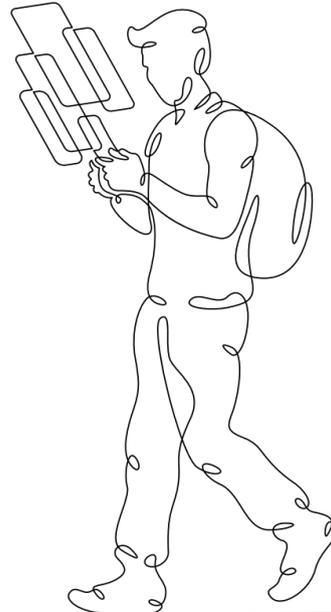
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinioao@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Vida virtualizada



Acordei com um apelo do Papa Francisco na internet: “Por favor, não virtualizem a vida!”. Infelizmente, de nada adianta a mensagem nesse carrossel de posts com verdades e mentiras, informações e banalidades, conselhos, mentorias, coachs e publicidade.

Mas a frase martelou minha cabeça. Sou hoje um ser assustado. O que estamos fazendo com nossas vidas? As redes são como o sol. Aquecem, mas podem também esturricar. Tento selecionar o que me interessa como quem separa feijões. E orbito entre dois mundos, o real e o virtual.

Depois de muita euforia o metaverso parece ter ido pra geladeira. Mas isso não impede que sejamos avatares. O papa reforçou que a vida é o mundo real, não o virtual. A tela do celular ajuda a praticarmos nossos dias, mas também nos estraga.

O mundo real é o do convívio com os outros e a natureza. Somos seres sociais e naturais. A inteligência artificial que vá pro inferno. Não suporto mais tanta interferência em minha vida, querendo matar minha capacidade de pensar e decidir.

Nossas crianças são as maiores vítimas dessa tragédia. Hipnotizadas feito zumbis saltitantes. Mais ansiosas, menos inteligentes, cada vez mais consumistas e procrastinadoras. Estão procrastinando a felicidade.

Antes já tínhamos bullying. Sempre tivemos, assim como havia formigas no jardim. Mas enfrentávamos as situações e cada experiência nos tornava seres melhores. Agora o bullying, que antes acontecia na frente de três ou quatro, alcança o mundo de forma explosiva, deixando destroços em suas vítimas. Quanto às formigas, não nos impediam de subir nas árvores. Nem brincar. Agora, temos que curtir a Semana do Brincar como quem festeja o coelhinho da Páscoa.

Brincar é essencial, socializa, relaxa e desenvolve a criatividade. Estudar isso que ensinam, nem tanto. Uma escola de Singapura, que está à frente em muitos aspectos, escreveu aos pais que não se decepcionassem com as notas dos filhos. Afinal, um artista não gosta de matemática. Um atleta não curte física, para ficarmos em dois exemplos.

Estudar é aprender conceitos e valores, não decorar tanto lixo. As enciclopédias e o Google estão aí para fornecer o dado que precisarmos. Estudar é ler e escrever também, exercício do pensar. Quem não lê não escreve. E quem não escreve à mão, preferindo o teclado, não fixa as ideias.

O papa está certo. A comunicação moderna sacudiu o planeta e mexeu com tudo, gerando conseqüências de duas dimensões: do ser com o mundo e consigo mesmo. Estamos nos tornando seres menores e subnutridos ética e moralmente, muitas vezes, diante do mundo, numa balbúrdia dessa pauta de costumes.

Fake news é crime, bullying é dano moral. Racismo, xenofobia, discriminação de gênero etc são coisas absolutamente abomináveis. Mas menos mimimi. Agredir alguém requer punição. Tudo depende do tom das palavras. Quando ditas sem maldade, expressas em tom de amigo, não. Na incapacidade de vivermos mais felizes, radicalizamos. E os extremos são assustadores.

Não precisamos e não devemos complicar a felicidade. Não precisamos arremessar os celulares no mar. Importante é saber disciplinar seu uso, o que vale para nós e para nossas crianças.

O equilíbrio sempre foi o senhor do sucesso e do bem-estar. Com ele, não procrastinamos nossa meta individual de ser feliz. E nossas crianças, indo para as praças, praias e quintais, terão o sabor de sentir que são gente, não um triste avatar.

O MUNDO REAL É O DO CONVÍVIO COM OS OUTROS E A NATUREZA. SOMOS SERES SOCIAIS E NATURAIS. A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL QUE VÁ PRO INFERNO. NÃO SUPORTO MAIS TANTA INTERFERÊNCIA EM MINHA VIDA, QUERENDO MATAR MINHA CAPACIDADE DE PENSAR E DECIDIR. NOSSAS CRIANÇAS SÃO AS MAIORES VÍTIMAS DESSA TRAGÉDIA. HIPNOTIZADAS FEITO ZUMBIS SALTITANTES. MAIS ANSIOSAS, MENOS INTELIGENTES, CADA VEZ MAIS CONSUMISTAS E PROCRASTINADORAS. ESTÃO PROCRASTINANDO A FELICIDADE.

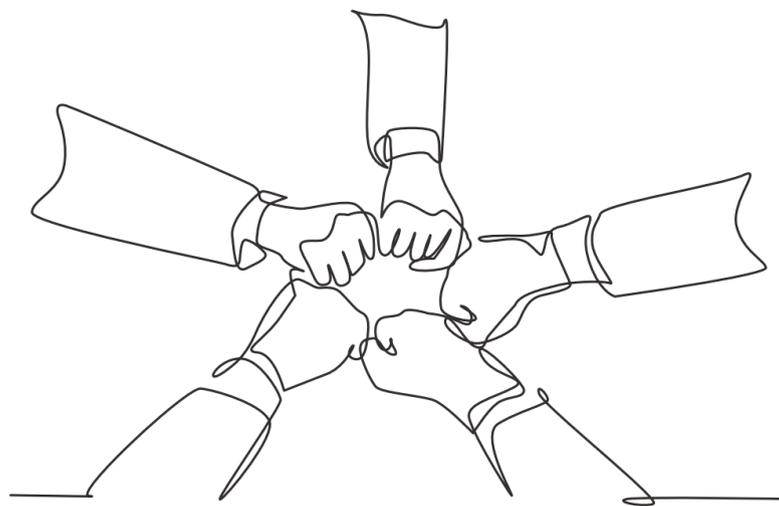


ADILSON LUIZ GONÇALVES

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

► ESTRATÉGIA

Autodeterminação e reciprocidade



á pelos anos de 1980, o grupo “Premeditando o Breque” lançou o LP “O melhor dos iguais”. O “Premê” tinha como principais características o sarcasmo e letras bem elaboradas, inclusive sobre temas complexos. Um exemplo é “Bem Brasil”, que tinha como refrão: “Aqui, não tem terremoto. Aqui, não tem revolução. É um país abençoado, onde todo mundo mete a mão!”.

O nome do grupo faz lembrar do samba de breque, consagrado por Moreira da Silva. E freios é o que não falta, no Brasil, tolhendo seu desenvolvimento.

Esse trecho da música permanece atual, por versar sobre corrupção, mas que também pode ser aplicado alhures.

Por ser um país continental, que mescla várias etnias, credos e ideologias, o Brasil parece ter uma dificuldade histórica em se identificar como nação. Pelo contrário, grupos são ou querem ser identificados como nações, ou se identificam com outros países.

Em meados da década de 1960, o então embaixador Juracy Magalhães teria dito: “O que é bom para os EUA, é bom para o Brasil”. Na mesma época, havia quem radicalmente discordasse, afirmando que o ideal era a URSS e seu satélite centro-americano, Cuba. Parece que isso não mudou, com a diferença de que, de certa forma, voltamos ao século XIX, com países europeus usando de sua influência econômica para pautar nosso país, pressionando, ameaçando ou financiando quem atenda seus interesses, por via política, ONGs ou “lobbies”.

Nos países do G7 e superpotências, as estratégias de desenvolvimento são bem claras, o que os mantêm como protagonistas e, por vezes, ditadores de regras internacionais bem ao estilo: “Façam o que eu digo, mas não façam o que eu faço!”. Nesse sentido, o trecho da música do “Premê” também pode ser aplicado à questão ambiental, no Brasil.

Considerando como alguns países desenvolvidos nos cobram, é possível afirmar que somos o único país efetivamente “globalizado”: todo o mundo quer meter a mão!

O Brasil, por suas dimensões continentais, exuberância de recursos naturais, população e potencial produtivo, seguramente é considerado uma “ameaça” à hegemonia dos poderosos do momento.

Externamente, nossa diplomacia tem um histórico de defesa da autodeterminação dos povos, enquanto os governos oscilam entre potências e blocos de poder desde a independência de Portugal.

Internamente, governantes assumem compromissos e fazem discursos defendendo interesses globais e de grupos específicos, sem avaliar consequências sobre outros temas, muitos dos quais estratégicos. Revisões de postura, normalmente após eleições, acabam por gerar contradições, que despertam a ira e a reação de contrariados, que contam com o respaldo de uma legislação confusa, que dá margem a múltiplas interpretações, além da busca por respaldo internacional, de mídias e governos.

O recente episódio envolvendo o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima e a Petrobras é um exemplo. A ministra Marina Silva é, de fato, um ícone internacional, bem ao gosto dos países desenvolvidos e ativistas. Sua postura é coerente com a defesa de suas crenças, o que faz de forma clara e honesta.

A questão ambiental é de suma importância, sem dúvida! Mas como ficam os demais aspectos que envolvem a sustentabilidade plena: sociais e econômicos?

É fato que licenciamentos ambientais demorados e burocracia estatal têm prejudicado o desenvolvimento do Brasil, por mais sustentáveis que sejam os empreendimentos. ►

NOS PAÍSES DO G7 E SUPERPOTÊNCIAS, AS ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO SÃO BEM CLARAS, O QUE OS MANTÊM COMO PROTAGONISTAS E, POR VEZES, DITADORES DE REGRAS INTERNACIONAIS BEM AO ESTILO: “FAÇAM O QUE EU DIGO, MAS NÃO FAÇAM O QUE EU FAÇO!”. NESSE SENTIDO, O TRECHO DA MÚSICA DO “PREMÊ” TAMBÉM PODE SER APLICADO À QUESTÃO AMBIENTAL, NO BRASIL. CONSIDERANDO COMO ALGUNS PAÍSES DESENVOLVIDOS NOS COBRAM, É POSSÍVEL AFIRMAR QUE SOMOS O ÚNICO PAÍS EFETIVAMENTE “GLOBALIZADO”: TODO O MUNDO QUER METER A MÃO!

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 9

Nossa legislação ambiental, considerada “de primeiro mundo”, tem dado aos órgãos licenciadores um poder de “vida e morte” sobre iniciativas públicas e privadas, prejudicando a geração de empregos e a arrecadação de tributos. O rigor é necessário, mas o exagero, em alguns casos, é questionável, sobretudo quando discrimina o fator econômico.

Assim, não se justifica que o principal item de exportação do País, o agronegócio - fundamental para a economia nacional, inclusive gerando recursos que financiam programas sociais e ambientais - seja definido pela ministra como “ogronegócio”.

Extremos normalmente levam a extremos, e essa foi a reação de parlamentares, inclusive da situação, o que resultou na proposta de retirada de certas atribuições do Ministério de Marina e de outras pastas. Reação à reação, ela esbravejou que essa decisão contraria a autonomia prometida, além de ir na contramão das expectativas mundiais em relação ao Brasil.

Além das questões ambientais, as comunidades culturais e aldeias indígenas têm sido fatores determinantes nos licenciamentos, obrigando à reformulação de projetos de infraestrutura e logística, indispensáveis ao desenvolvimento do País.

Assim, não foi só o Ministério de Marina que foi afetado: a proposta em discussão no Parlamento propõe que a demarcação de terras indígenas seja atribuição do Poder Legislativo, e somente considerando áreas anteriores à Constituição de 1988.

Será que a polêmica demarcação de Raposa Serra do Sol será revista? Teremos mais um conflito entre Poderes?

A ministra tem razão em vários sentidos, mas não em todos. Mesmo assim, seguramente sua indignação encontrará apoio em países desenvolvidos, corporações e investidores multinacionais. Países que oferecem financiamentos milionários para o Brasil proteger biomas, ao mesmo tempo em que adotam restrições e protecionismos contra a potência do agronegócio brasileiro; investidores que lucram “quebrando” a economia de países; corporações que, em vez de descarbonizar suas atividades, preferem comprar créditos de carbono em países emergentes, para, depois, venderem seus produtos de alto valor agregado “carbonizados” a eles, sem culpa.

Esses recursos são importantes, mas não podem ser uma forma de autoindulgência, de transferência de culpa. Isso seria hipocrisia.

Caso estivéssemos em países totalitários, essa discussão seria rapidamente resolvida ou sumariamente silenciada. O governo determinaria e cumpra-se! Mas, também temos exemplos de países democráticos que têm menos restrições a empreendimentos estratégicos, ao contrário do que exigem de outros.

O moderno princípio de sustentabilidade propõe o equilíbrio entre aspectos ambientais, sociais e econômicos. Considerá-los

individualmente ou em duplas não gera resultados consistentes e duradouros.

Esse equilíbrio complexo tende a reduzir o risco de tensões sociais comuns em países com economia fraca e instável. Tensões que podem resultar em degradação ambiental, por ocupações irregulares. Esse risco pode ser evitado mediante políticas públicas voltadas à geração de empregos e habitação, as quais dependem de recursos do erário ou privados, o que tem diretamente a ver com a situação econômica do país.

Ao que parece, não faltam recursos financeiros no mundo.

Consta que, em 2021, cerca de US\$ 2,1 trilhões foram gastos com armamentos, inclusive de destruição em massa, largamente utilizados por ditaduras, revolucionários e crime organizado, que às vezes se confundem. Quanto foi investido para recompor as florestas dos países ricos, ou para produzir alimentos em países pobres e famintos?

Talvez pensem que vender armas e manter países subdesenvolvidos, além de ser um excelente negócio, asseguram mercado para outros produtos. Depois, reclamam de imigrações. Creio que nem Maquiavel e Sun Tzu sugeririam tal “desengajamento moral”, para usar uma expressão da moda.

A atual situação do mundo exige atenção, e não pode ser resolvida de forma cartesiana, mas holística. O equacionamento tem mais variáveis do que constantes, e a correlação entre elas é grande. Então, como balancear o imprescindível com o possível, o ideal com o factível?

Essa não é a “pergunta de um milhão de dólares”: ela define o futuro da humanidade!

É preciso equalizar o sobreviver com o como viver, o que não é nada fácil, pois para cada solução parcial, sempre surge um novo problema, o que demonstra a necessidade premente de uma visão pragmática de futuro, sem radicalismos, para evitar medidas drásticas e desfechos trágicos, aqui e no mundo.

A proposta em tramitação no Congresso pode mudar atribuições de ministérios, mas a legislação permanecerá a mesma, ou seja, os incomodados - ONGs e ativistas em geral - continuarão a recorrer ao Ministério Público e aos tribunais, se contrariados. O risco de “breques” permanece, e quem freia raramente é responsabilizado pelo custo do atraso ou do “não fazer”. Isso, como a música do “Premê”, é bem Brasil.

É preciso revisar a legislação nacional! Não para “abrir a porteira”, mas para torná-la mais compatível com o conceito de sustentabilidade plena, o que implica numa mudança cultural.

Em nível externo, precisamos exercer a mesma autodeterminação que nossa diplomacia defende para os outros. E exigir reciprocidade de quem nos cobra, pois cada país tem a mesma responsabilidade perante o futuro, própria e intransferível.



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



“ **Brigar por bagunça é mais fácil do que brigar por infelicidade** ”

ESSA FRASE DA ESCRITORA E TERAPEUTA DE CASAL SOLANGE ROSSET SALTOU DA ENTREVISTA NA REVISTA GAMA, DA FOLHA DE S.PAULO. ACHEI REAL E BEM COMUM NO DIA A DIA DE TANTOS CASAIS. UM RECLAMA DA DESORDEM DO OUTRO, COMO SE ESSE PONTO FOSSE FUNDAMENTAL PARA A RELAÇÃO. É A PIA MOLHADA, OS LIVROS FORA DO LUGAR, A TOALHA EM CIMA DA CAMA, AS MEIAS DESENCONTRADAS... COMO ELA DIZ, A TAL BAGUNÇA GERALMENTE É UM TEMA DISPARADOR PARA DESACERTOS DE QUEM NÃO TEM CORAGEM DE DEBATER O QUE REALMENTE IMPORTA E PODE DESARRANJAR DE VERDADE OU MELHORAR AQUELAS VIDAS.

MERGULHO

Carregamento dos navios filmado em tempo real?



Divulgação

Projeto pioneiro da Poli busca aumentar a produtividade nas zonas portuárias e ajudar o meio ambiente, usando métodos tecnológicos e Inteligência Artificial. Os professores e pesquisadores **Daniel Mota** e **João Netto**, do Departamento de Engenharia de Produção da Escola Politécnica (Poli) da USP e da Engenharia Naval respectivamente, ambos membros do Conselho ESG do Brasil Export, estão à frente de um projeto inovador para ganhar eficiência na atividade portuária. A proposta é monitorar em tempo real o carregamento de navios no Porto de Santos, para coletar dados por câmeras que serão tratados por redes neurais e por algoritmos. O objetivo final é auxiliar na resolução dos problemas nas áreas de competitividade, social e ambiental. O melhor: pode ser aplicado em outros portos.

Como é o nome do projeto?

É Monitoramento Dinâmico da Carga e Descarga de Navios em Tempo Real para o Ganho de Produtividade e Redução de Particulados, apoiado pelo CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico), e busca auxiliar na resolução dos problemas que envolvem os portos.

É um projeto pioneiro?

Sim, de acordo com nossa pesquisa, é pioneiro no mundo. Pesquisamos e não encontramos histórico de pessoas que utilizaram essa estrutura que estamos propondo. Chegamos à conclusão de que esses conhecimentos estão muito sedimentados nas áreas específicas. Nossa proposta é unir as partes e trazer uma solução única.

Há quanto tempo trabalham juntos?

Somos contemporâneos de doutorado na Poli, orientados pelo professor Rui Botter. Fizemos o doutorado no centro de pesquisa que hoje coordenamos. Depois de um certo tempo resolvemos voltar para a vida acadêmica, mas continuamos atuando no centro de pesquisa. Muitos acham que pesquisar é sentar atrás de um computador escrevendo, mas nós nos colocamos na área de pesquisa aplicada, vamos a campo atrás dos problemas reais que depois viram mestrado, viram artigo e publicações. Queremos resolver problemas que reduzem e limitam as capacidades e produtividades em sistemas logísticos dos mais diversos.

Como surgiu a ideia do projeto?

Ter informações da operação do navio enquanto ele está operando sempre foi o calcanhar de Aquiles dos nossos modelos matemáticos. Como se consegue essa informação? Nós ajudamos várias empresas a estruturar o banco de dados, e desde que trabalhamos com essas pesquisas para ajudar os terminais a aumentarem a produtividade e a eficiência, percebemos a importância de ter dados consolidados.

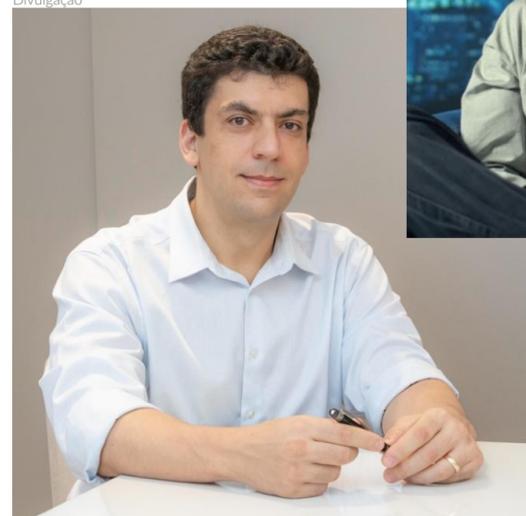
Quando o projeto virou realidade?

Nós já estávamos próximos de grupos que atuam no Porto de Santos e são muito ativos em inovação e pesquisa. Em agosto de 2022, o CNPq lançou em edital uma CT (chamada técnica). Tinham várias chamadas setoriais e nos interessou a que tinha a proposta de uso de tecnologias do sistema de transporte aquaviário. Os editais e as linhas de fomento disponíveis eram muito competitivos, nem acreditamos quando nossa proposta foi aprovada. O destaque era na parte de sustentabilidade, foi um insight do professor Rui para, além de capturar a informação em tempo real, pesquisar o que está sendo emitido ou perdido por dispersão durante um processo de carregamento.

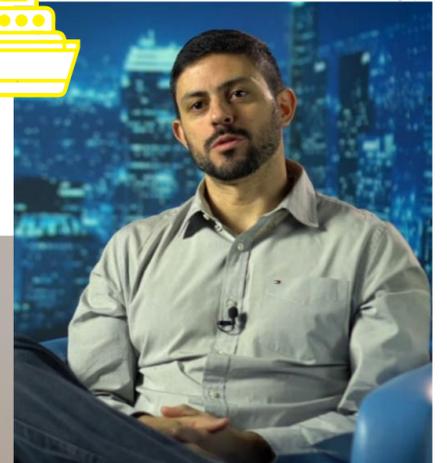
Como foi a repercussão?

O Porto de Santos adorou a ideia e a investigação interessou muito. É ampliar a produtividade usando visão computacional com cunho de sustentabilidade para medição dos particulados. Toda vez que um navio é carregado, parte da carga está sujeita a cair no mar, em função dos ventos ou da correnteza que movimentam o navio, e pode haver um descompasso entre a lança e a embarcação. Se caírem dentro do mar, o volume da contaminação sólida pode ser grande. Também acontece com minério, açúcar, farelo de soja. Na certificação ambiental portuária, desenvolvida pelo Centro de Inovação em Logística Portuária (CILIP/USP) em conjunto com a Fundação Vanzolini, vemos como os portos tentam mitigar os efeitos dessas partículas.

Divulgação



Daniel Mota



João Netto

Como entra a Inteligência Artificial?

Muitos trabalhos que o porto faz de fiscalização do navio são manuais, tem alguém por trás que diz quantas toneladas foram carregadas, é uma percepção humana. Nossa ideia é criar, através das imagens filmadas do navio, algoritmos que processem essa imagem e transformem nas informações que poderão ser coletadas.

Onde ficam as câmeras?

Ainda está em discussão. O ideal é que essa inteligência esteja na câmera ou distribuída nos servidores que podem estar em qualquer lugar. A IA está na visão computacional, e pode ser a mesma tecnologia que o pessoal usa nas câmeras nas avenidas de grandes centros para ler a placa dos carros. Desafio é tratar as imagens para trazer as informações de carregamento. O que vamos desenvolver é a possibilidade de dizer que esse navio estará pronto em determinada hora. Não é estimativa.

Como será a estrutura?

Na área de equipamentos, muita coisa já existe, vamos usar câmeras boas de alta resolução, o que vamos desenvolver é arquitetura de integração de câmeras e dados que garantem boa qualidade para análise por parte dos algoritmos. Parte do projeto é tocada por uma equipe de telecomunicações que está avaliando isso, a forma como essa informação vai chegar por cabo, armazenagem local ou na nuvem. Não podemos esquecer que cada medição é para cada berço, para cada operação do navio. O porto de Santos conta com diversos berços.

No final, as informações ficarão abertas?

Divulgar o resultado da informação é um dos requisitos do projeto imposto pelo agente de fomento. Vamos desenvolver um portal para disponibilizar essas informações tratadas. Os benefícios são grandes com o monitoramento em tempo real: produtividade e emissão de particulados.

Quais os benefícios?

Serão beneficiados os terminais, que terão menos perdas. A autoridade portuária terá gestão melhor do ativo do porto; vão acertar as datas de entrada e saída na janela, que é muito disputada e muito justa. Esses dois sistemas funcionando bem é riqueza gerada, vai ser bom para todo mundo. Em relação ao particulado, é menor contaminação do ar, do oceano. A sociedade como um todo será beneficiada com a melhoria do ambiente marinho, redução da poluição sonora, atmosférica, ambiental.

O projeto em atividade poderá gerar desemprego?

A tendência é que gere mais empregos. Essa área está crescendo, tem uma carência mundial de profissionais.

LEITURA

Alimentos brasileiros

“Brasil em 50 alimentos” é a publicação (impressa e para download gratuito) lançada para celebrar os 50 anos da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa). Os alimentos foram escolhidos considerando sua importância econômica e social, e, particularmente, a contribuição da ciência brasileira em seu desenvolvimento. Cada alimento é apresentado em seis páginas com textos, gráficos, fotos e ilustrações. Em 359 páginas, o livro destaca a diversidade e a relevância da produção de alimentos em nosso país e sua importância global, ressaltando a conexão com a produção científica brasileira. Concebido e organizado pelo jornalista Jorge Duarte, a obra tem 359 páginas e a primeira edição tem 350 exemplares, mas está disponível na internet para qualquer interessado no site <https://www.embrapa.br>.

CINEMA

“Succession” termina neste domingo. Que pena!

Com diálogos intensos, ótimos atores e conflitos comparados aos criados por Shakespeare em “Rei Lear”, a série da HBO Max **“Succession”** termina na quarta temporada. Com vários prêmios, a história tem referência à vida do empresário Rupert Murdoch, da News Corp. O engraçado é que eu, pelo menos, não consegui me envolver ou torcer por nenhum dos personagens principais: o magnata Logan Roy (Brian Cox, genial) e seus filhos que disputam a sucessão e o poder. Só amanhã (28) saberemos quem será o próximo CEO da empresa Waystar Royco: Kendall, Roman ou Shiv? Nenhum é confiável, têm emoções duvidosas, mas nem por isso o tema familiar universal deixa de ser interessante e tratado com maestria.

PASSEIO

Tradição gaúcha em Brasília

A **Expô Tchê** será realizada de 2 a 11 de junho, em Brasília, com a participação de mais de 200 expositores, trazendo novidades em comidas, produtos para o lar, um Festival de Chopp, vinícolas, vestuário (com destaque para os tradicionais produtos em couro e lã, acessórios), calçados, móveis, turismo da região e também brinquedoteca e fazendinha para as crianças. A parte cultural inclui shows, apresentações circenses, de teatro, exposições fotográficas e literária e de danças típicas.

Serviço

Pavilhão de Exposições do Parque da Cidade - SRP / Sul Parque da Cidade S/Nº Asa Sul - Brasília (DF)

De 02 a 11 de Junho de 2023

Os ingressos custam R\$ 40 (inteira) e R\$ 20 (meia entrada) e dão acesso a todos os shows.

BE+

Mônica Mathias



• **Morar no litoral é tudo de bom.** Essa percepção agora foi comprovada pelo Grupo de Psicologia Ambiental da Universidade de Viena, Áustria, que promoveu pesquisa com dados de 15 países para analisar a influência do litoral na saúde da população. O consenso entre turistas e moradores é que a qualidade de vida é muito maior à beira-mar.

• O caderno Paladar, do Estadão, reuniu um time de especialistas que escolheram os melhores pães franceses de São Paulo. Entre os três primeiros estão: 1º Estado Luso (Vila Pauliceia); 2º Fabrique (Higienópolis) e 3º Paris (Jardim França). O grupo julgou as amostras quanto à aparência, às características da casca e do miolo, ao aroma, à textura e ao sabor.

• **Vocês já navegaram pelo site Naufrágios do Brasil,** (www.naufragiosdobrasil.com.br), desenvolvido pelo biólogo marinho e instrutor de mergulho Maurício Carvalho, reconhecido como o maior especialista brasileiro no assunto? É muito bom! Matéria de O Globo revela que ele reuniu dados de mais de 2.700 naufrágios em águas brasileiras, dos quais 259 estão na costa fluminense.

• Deus está em alta, pelo menos na pesquisa realizada pelo Instituto Ipsos, divulgada pela Folha de S.Paulo. Cerca de nove em cada dez brasileiros (89%) dizem acreditar em Deus ou em um poder superior. O levantamento foi feito em 26 países, com 19.731 entrevistados, sendo mil no Brasil, entre os dias 20 de janeiro e 3 de fevereiro deste ano.

BE-

• Segundo dados recentes do estudo Mapa dos Desaparecidos no Brasil, de 2019 a 2021, mais de 200 mil pessoas desapareceram no país, o que dá uma média de 183 desaparecimentos por dia. Os números, no entanto, podem ser ainda maiores. Isso porque o Brasil não conta hoje com um cadastro nacional para contabilizar esses casos.

• Portal Olhar Digital alerta: o aquecimento global deve expor mais 2,2 bilhões de pessoas a um calor extremo e potencialmente fatal até o fim do século, segundo artigo publicado na revista Nature Sustainability. Os países com maior risco de enfrentar o calor mortal neste cenário são Índia, Nigéria, Indonésia, Filipinas e Paquistão.