



portalbenews.com.br

BRASÍLIA Setor portuário lança instituto para auxiliar frente parlamentar ▶ **p4**

OPINIÃO Adilson Luiz Gonçalves analisa a relação dos corredores bioceânicos com os portos brasileiros ▶ **p9**



Divulgação/APM Terminals



APM anuncia que vai deixar o Porto de Itajaí

Empresa decide não renovar contrato de transição; Prefeitura informa que lançará edital nesta segunda-feira para escolher novo operador ▶ **p5**

Na abertura do Enaport, secretário-executivo de Portos enfatiza gestão para vencer a burocracia ▶ p3



Ricardo Botelho

SANTOS 1 Anvisa confirma caso de malária em tripulante de navio atracado no Porto ▶ **p7**

SANTOS 2 Nove startups apresentam soluções de inovação para o setor marítimo ▶ **p7**

NORDESTE Empresa vai investir em tancagem no Itaqui e expansão em Suape ▶ **p8**

EDITORIAL

Crise em Itajaí

A importância estratégica do Porto de Itajaí para a economia da região e do estado de Santa Catarina é inquestionável. Ao longo dos anos, esse complexo marítimo desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento econômico e social, impulsionando negócios, gerando empregos e fortalecendo a economia local. Portanto, é preocupante a decisão da APM Terminals, que atuou no porto por 22 anos, de encerrar suas atividades na região.

Diante desse cenário, é fundamental que se busque um novo operador para assumir de forma transitória os berços 1 e 2 do terminal. A decisão da Prefeitura de Itajaí em lançar um processo licitatório para selecionar um novo parceiro privado é um passo importante nessa direção. Essa medida tem o objetivo de manter a continuidade das operações portuárias e movimentações de cargas durante o período de transição, até que o Governo Federal finalize o edital de arrendamento das áreas operacionais do Porto de Itajaí.

No entanto, esta é uma situação que deve ser analisada com profundidade pelas autoridades e não se pode descartar uma revisão do modelo de exploração da área ou até mesmo do porto como um todo, de forma a tornar sua oportunidade de negócios mais atrativa. A demora no processo de desestatização, iniciado na gestão anterior, gerou incertezas e dificuldades para os operadores fecharem contratos. Essa situação precisa ser superada, pois o Porto de Itajaí possui um imenso potencial que pode ser melhor explorado.

É preciso garantir que o processo de seleção do novo operador seja conduzido de maneira transparente, criteriosa e com ampla participação dos interessados. A escolha de uma empresa com experiência e expertise no transporte de contêineres é fundamental para garantir a eficiência das operações e o desenvolvimento sustentável do porto.

Além disso, é fundamental que o Governo Federal cumpra seu papel e finalize o edital de arrendamento das áreas operacionais do Porto de Itajaí o mais rápido possível. Essa medida proporcionará segurança jurídica aos futuros operadores e atrairá investimentos para a região, impulsionando o crescimento econômico e a geração de empregos.

O Porto de Itajaí é um importante ativo para o Brasil, e sua plena operação é essencial para o desenvolvimento da região e do País como um todo. Portanto, é fundamental que todos os esforços sejam direcionados para superar os obstáculos, atrair novos operadores, eventualmente rever o modelo de negócios adotado e, enfim, criar um ambiente propício para o crescimento do porto.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 5 APM anuncia que não vai renovar contrato de transição com o Porto de Itajaí

HUB

- 3 Supremo libera estudos da Ferrogrão e propõe acordo judicial

NACIONAL

Secretário-executivo de Portos enfatiza gestão para vencer a burocracia

- 4 Instituto vai auxiliar Frente Parlamentar de Portos em projetos do setor

REGIÃO SUL

- 5 Aeroportos de Santa Catarina têm crescimento acima da média nacional

REGIÃO SUDESTE

- 6 População de Santos apresenta ideias e discute planos do projeto do Parque Valongo

- 7 Santos: Anvisa confirma caso de malária em tripulante de navio atracado no Porto

Nove startups apresentam soluções de inovação para o setor marítimo em Santos

REGIÃO NORDESTE

- 8 Empresa vai investir em tancagem no Itaquí e expansão em Suape

REGIÃO NORTE

- 8 Antaq realiza visitas técnicas às instalações portuárias de Belém

OPINIÃO

- 9 "Corredores bioceânicos e os portos brasileiros", por Adilson Luiz Gonçalves

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, Marília Sena,
Vanessa Pimentel e Vitória Malafati

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

atendimento@portalbenews.com.br

 (11) 91615.1200

**Ferrogrão 1**

O impasse na construção da Ferrogrão poderá ser resolvido a partir de um acordo judicial nos próximos dois meses. A estratégia foi sugerida pela Advocacia-Geral da União (AGU) e confirmada ontem, dia 31, pelo ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), relator do caso. O magistrado ainda liberou a retomada dos estudos técnicos sobre o empreendimento, mas o início das obras ainda dependerá de uma decisão do STF.

Ferrogrão 2

Os estudos para a implantação do ferrovia - que ligará a zona agrícola do Mato Grosso até o Pará, facilitando o escoamento da safra pelos portos do Arco Norte - foram suspensos pelo STF, por uma ação do PSOL, diante do impacto da obra no Parque Nacional do Jamanxim, no Pará. Na decisão de ontem, Moraes citou um parecer do Instituto Chico Mendes de Conservação de Biodiversidade (ICMBio), indicando que o Ferrogrão faria o parque perder 0,054% da área original. Mas o órgão considera que esses limites podem ser ampliados para compensar a construção

Ferrogrão 3

O ministro dos Transportes, Renan Filho, já havia dito que, se o STF liberasse os estudos da Ferrogrão, como ocorreu, iria rever seu projeto, o tornando mais sustentável.

Paranaguá

Empresários do Porto de Paranaguá (PR) se reúnem nesta manhã, na sede da Portos do Paraná, para debater a proposta de concessão do canal de acesso ao complexo marítimo. Eles temem que, com o repasse da gestão do canal à iniciativa privada, aumente a tarifa cobrada para a manutenção do acesso aquaviário, ampliando o custo logístico da operação em Paranaguá.

Conselho

Mantendo a tradição dos últimos anos, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico, será o novo presidente do conselho de administração da Portos do Paraná, a Autoridade Portuária de Paranaguá e Antonina.

Automação

A Iport Solutions forneceu os sistemas que garantirão a plena automatização dos novos silos de grãos do Terminal Portuário Santa Catarina (Tesc), no Porto de São Francisco do Sul (SC). As instalações foram inauguradas na quinta-feira da semana passada.

Secretário-executivo de Portos enfatiza gestão para vencer a burocracia

Roberto Gusmão falou sobre o assunto durante a cerimônia de abertura do Enaport, em Brasília

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

Fazer uma grande gestão contra a burocracia. Essa é uma das receitas para desenvolver a atividade portuária, na opinião do secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão. Ele foi uma das principais atrações da cerimônia de abertura do VIII Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (Enaport), ontem (31), em Brasília.

“Fazer uma grande carteira de investimentos e principalmente de projetos não só nos portos organizados que é a nossa responsabilidade, mas incentivando também os portos delegados para que a gente possa através de projetos ter investimentos”, afirmou o secretário-executivo.

Para ele, o problema do Brasil não é falta de dinheiro, mas de gestão e planejamento. “O que falta é projeto e competência para gastar, então o que precisamos é ter dinheiro para gastar e ter projeto executivo e bem feito com licenciamento ambiental”, apontou.

Roberto Gusmão enfatizou que o planejamento é um dos pontos mais importantes para oferecer segurança para o setor privado. “Nosso objetivo no ministério é esse, e o objetivo dos operadores é exigir que o Ministério cumpra aquilo que é importante ele cumprir”, completou.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, ressaltou que o setor de portos é um dos mais importantes do país.

Aquino lembrou que o ramo resistiu a momentos difíceis, como a pandemia de Covid-19. “Tudo passa pelos portos e nunca paramos”, disse.

“As várias atividades da Fenop nesses últimos anos continuam gerando resultados. Os seminários de direito trabalhista portuário em todas as regiões do país, o curso de pós graduação e a primeira semana nacional de segurança são apenas



Ricardo Botelho

Com uma agenda que vai amanhã, a Fenop promove, além do Enaport, a Conferência Nacional Permanente Fenop de Direito Portuário e o Conogmo

algumas das atividades dessa federação”, ressaltou o presidente da Fenop.

Durante a cerimônia de abertura foram salientados temas como logística, tecnologia no setor portuário e comércio exterior.

O presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), afirmou que o objetivo é contribuir para o setor e que os desafios são “enormes”.

“É muito importante que a gente tenha um trabalho organizado pela sociedade organizada, pelas empresas, pelo poder executivo e também no poder legislativo”, disse.

Também estiveram presentes o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, e o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião.

Hoje (1º) acontece, paralelamente ao Enaport, a Conferência Nacional Permanente Fenop de Direito Portuário. E amanhã (2), último dia de atividades, a conferência prossegue, ao mesmo tempo em que será realizada a 11ª edição do Conogmo (Congresso Nacional dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra Portuária).

Os eventos são realizados no Centro Cultura Brasil 21, Sala Vera Cruz.

PROGRAMAÇÃO

VIII ENAPORT**01/06****08h00** Credenciamento**09h45 às 10h45** Desafios e propostas para o setor portuário brasileiro**10h55 às 11h10** Coffee break**11h10 às 12h40** Pautas estratégicas do setor empresarial portuário**12h40 às 14h** Almoço**14h às 15h15** Laboral portuário. Parâmetros mundiais e como aplicar no Brasil. Gestão, contratação e treinamento**15h15 às 16h15** Operação portuária. Desafios e pautas para atuações da Fenop**16h15 às 16h30** Coffee break**16h30 às 18h00** Reforma tributária e os impactos nos serviços portuários**18h15 às 18h30** Encerramento

Carta Enaport 2023

CONFERÊNCIA NACIONAL FENOP DE DIREITO PORTUÁRIO**01/06****08h00** Credenciamento**08h30 às 9h40** Painel Judiciário - programação paralela da Conferência Nacional Permanente Fenop de Direito Portuário (CNF)**02/06****08h30 às 9h40** Painel Jurídico - programação paralela da Conferência Nacional Permanente Fenop de Direito Portuário (CNF)**XI CONOGMO****02/06****08h45 às 10h45** Competências do Ogmo na gestão do trabalho portuário - iniciativas do Ogmo com ou sem instrumento coletivo (assiduidade, compulsoriedade, escalação etc.)**10h40 às 11h** Coffee break**15h05 às 16h05** Cadastro do trabalhador portuário e cadastro do trabalhador avulso - interpretações e oportunidades**16h10 às 16h25** Novas obrigações e novas funções - nos Ogmos e nas empresas - comissões, prevenção e assédio (Sespt/Sesmt)**17h45 às 18h00** Encerramento

Carta Conogmo 2023

NACIONAL

Instituto vai auxiliar Frente Parlamentar de Portos em projetos do setor

Órgão foi criado oficialmente na noite de ontem, na abertura do VIII Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (Enaport), em Brasília

LEOPOLDO FIGUEIREDO
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

A Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos, do Congresso Nacional, já conta com um órgão técnico para assessorá-la na análise dos problemas do setor e na elaboração de soluções. Esse apoio será dado pelo Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), criado na noite de ontem, em Brasília, durante a solenidade de abertura do VIII Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (Enaport).

A cerimônia de criação do IBI, com a assinatura de sua ata de fundação, teve a participação do presidente da frente, o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP). Ele destacou a importância do órgão para a atividade parlamentar, especialmente para melhor orientar deputados e senadores nas questões mais importantes para os setores portuário e aeroportuário.

"Hoje, com a frente parlamentar, o setor portuário tem um espaço importante no Congresso Nacional. Ali estão os legisladores que poderão tratar das questões mais críticas para o crescimento dos nossos portos. E com o instituto, vamos ter um canal importante para nos



Empresários e profissionais do setor participaram do lançamento do Instituto Brasileiro de Infraestrutura

auxiliar nos debates desses temas. Vamos discutir propostas, ideias, fazer avançar no Congresso as demandas mais importantes para o segmento e trabalhar para que elas sejam atendidas", destacou Barbosa.

Sócio-fundador do IBI, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, participou do lançamento do instituto. O Brasil Export é o maior fórum de debates sobre transportes e infraestrutura do País. Julião destacou que o órgão será importante ao facilitar

a comunicação entre empresários e autoridades de portos e aeroportos com os parlamentares da frente. "Será uma ferramenta estratégica na integração entre o mercado portuário e o aeroportuário e o Congresso", disse.

Segundo Julião, o Centro de Estudos Brasil Export também participará do instituto. Ele ainda explicou que a primeira diretoria do órgão será escolhida em assembleia a ser marcada nos próximos dias.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, afirmou que o papel do instituto será essencial para a tramitação das propostas do setor portuário no Congresso. "O segmento é diferenciado, técnico e o Instituto vai facilitar os debates, será um grande canal de integração entre o setor privado e o Parlamento. A Fenop - organizadora da Enaport - está honrada de participar como sócia-fundadora", disse Aquino, que

também preside o conselho do Norte Export, fórum regional do Brasil Export.

O papel integrador do IBI também foi lembrado pelo presidente do conselho do Grupo Intermarítima e presidente do conselho da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Roberto Oliva. Para ele, o órgão "será um grande elemento de interface entre o setor privado e a classe política, ajudando o deputado Paulo Alexandre Barbosa e os demais integrantes da frente parlamentar na elaboração e aprovação de soluções para os portos".

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura chega em um momento estratégico, quando várias demandas do segmento portuário serão debatidas no Congresso, lembrou o advogado Marcelo Sammarco, sócio da Sammarco Advogados e presidente do conselho do Sudeste Export, outro fórum regional do Brasil Export.

Entre as questões que serão discutidas no Parlamento, estão a definição do regime de isenção fiscal para importação de equipamentos portuários, o Reporto, a retomada dos poderes deliberativos do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e, ainda, a própria reforma tributária, com impactos diretos no movimento portuário, "Neste ano, o Congresso deve ter uma pauta intensa e que interessa a empresários e demais profissionais dos portos. Com o instituto, deputados e senadores serão melhor informados sobre os impactos dessas medidas nesses segmentos e quais as melhores decisões para o desenvolvimento das atividades portuárias e aeroportuárias", explicou Sammarco, que também é sócio-fundador do órgão.

O advogado Elias Francisco da Silva Júnior, outro sócio-fundador, reforçou o papel de facilitador do IBI. "Certamente facilitará o diálogo com o Parlamento, levando as questões técnicas do mercado para nossos parlamentares".



O presidente da Fenop, Sérgio Aquino, destacou a importância do IBI, que auxiliará a frente parlamentar presidida pelo deputado federal Paulo Alexandre Barbosa

APM anuncia que não vai renovar contrato de transição com o Porto de Itajaí

Prefeitura do município catarinense já informou que lançará edital nesta segunda para escolher novo operador

Divulgação/APM Terminals

ALEXANDRE FERNANDES
redacao@portalbenews.com.br



A APM Terminals perdeu clientes em 2022 em virtude de problemas decorrentes da demora no processo de desestatização do Porto de Itajaí

O clima de incerteza e apreensão que ronda o Porto de Itajaí (SC) desde o ano passado ficou ainda mais pesado ontem (31), após a APM Terminals anunciar que o contrato de transição com a Autoridade Portuária, que expira no próximo 30 de junho, não será renovado. Dessa forma, a companhia do Grupo Maersk encerrará suas atividades no terminal, onde atua há 22 anos.

“A empresa ressalta que durante todo este período desempenhou papel importante para o desenvolvimento econômico e social da região. Em mais de duas décadas de atuação, a APM Terminals investiu mais de R\$ 720 milhões em infraestrutura e equipamentos, gerou milhares de empregos e somou mais de 8 milhões de TEU (contêineres de 20 pés) operados entre importação e exportação, trazendo negócios e fortalecendo a economia no estado de Santa Catarina”, disse a companhia por meio de nota.

Numa forma de tentar dar uma resposta rápida, a prefeitura de Itajaí, por meio da Superintendência do Porto, informou que lançará nesta segunda-feira (5) um processo licitatório para escolher um novo operador para assumir, também de forma transitória, os berços 1 e 2 do terminal.

No texto publicado em seu site oficial, a Prefeitura informa que o objetivo da licitação “é buscar novo parceiro privado para dar continuidade e volume às operações portuárias e movimentações de cargas no terminal neste período transitório,

enquanto o Governo Federal elabora o edital de arrendamento das áreas operacionais do Porto de Itajaí”.

O prefeito Volnei Morastoni já tem agendada para a próxima semana uma audiência em Brasília com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França.

Também ao portal do município, o chefe do Executivo declarou que a Administração Municipal cobra desde 2017 a realização, por parte do Governo Federal, de um novo processo de arrendamento do Porto de Itajaí para as próximas décadas.

Disse também que a saída da APM “mostra a dificuldade atual dos operadores de fecharem contratos neste período de transição”.

Demora na desestatização

A crise no Porto de Itajaí estourou após uma sucessão de problemas decorrentes da demora no processo de desestatização, iniciado na gestão do então presidente Jair Bolsonaro.

Com a indefinição sobre um possível leilão e o contrato de arrendamento da APM pró-

ximo do fim (terminaria em dezembro de 2022), a Superintendência do Porto de Itajaí lançou um edital para a escolha de uma empresa que atuaria temporariamente até a privatização. Mas no fim de setembro, a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) suspendeu o processo, entendendo que a operadora vencedora não tinha experiência suficiente no transporte de contêineres.

Diante desse obstáculo, a Autoridade Portuária recuou e anunciou em novembro a extensão do contrato com a APM, praticamente nos mesmos moldes que estabelecia o edital suspenso pela Antaq. Ou seja, um vínculo transitório, que iria até a privatização.

O problema é que, do anúncio até a assinatura do contrato, havia se passado praticamente um mês. Apesar de a APM ter assegurado aos clientes que permaneceria em Itajaí, algumas companhias que trabalhavam com ela temiam uma possível reviravolta. Preferiram não esperar e decidiram seguir para os portos de Navegantes e Itapoá, também em Santa Catarina.

Aeroportos de Santa Catarina têm crescimento acima da média nacional

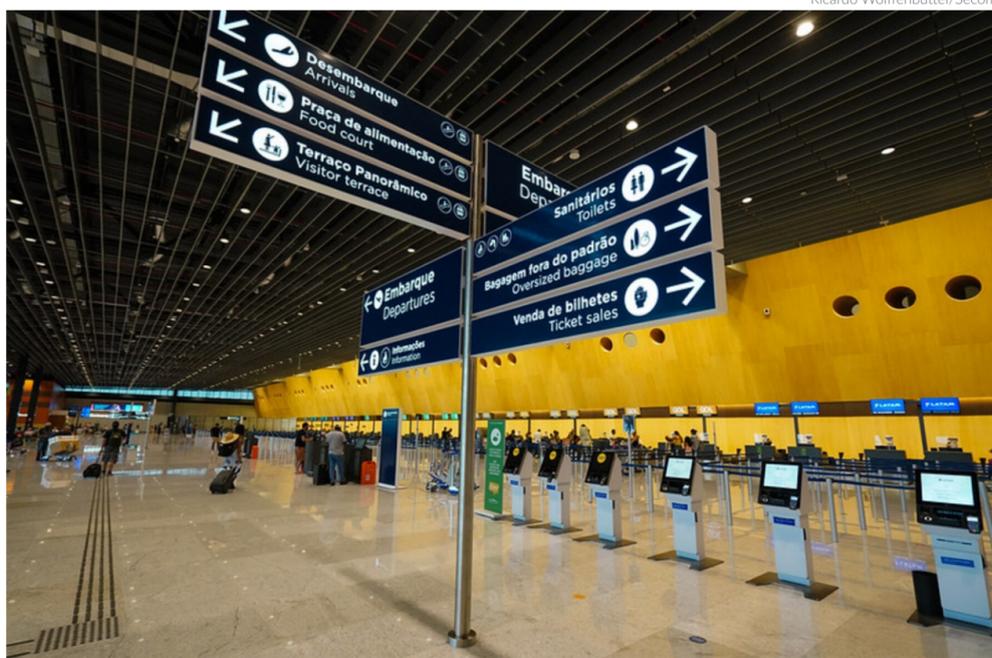
Dados do primeiro quadrimestre foram divulgados recentemente pela Agência Nacional de Aviação Civil

Ricardo Wolfenbüttel/Secom

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

Os aeroportos de Santa Catarina registraram bons números no primeiro quadrimestre de 2023, com crescimento tanto no fator que envolve cargas, quanto de passageiros. A movimentação de cargas cresceu 51,19% e o número de passageiros aumentou 22,47% em relação aos primeiros quatro meses do ano passado. O desempenho dos aeroportos catarinenses ficou acima da média nacional, que registrou 18,11% a mais de passageiros e queda de 0,05% de cargas. Os dados são da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), divulgados recentemente.

No fluxo de cargas no estado de Santa Catarina, 77,38% foram de movimentação do-



A movimentação de cargas nos aeroportos catarinenses cresceu 51,19% e o número de passageiros aumentou 22,47% em relação aos primeiros quatro meses de 2022

méstica, ou seja, dentro do Brasil, e 22,62% foram de movimentação internacional. O total movimentado no período foi de 4,89 milhões de toneladas.

Já no fluxo de passageiros, os passageiros domésticos representaram 92,19% da movimentação, e os passageiros internacionais foram 7,81%, de

um total de 2,44 milhões de pessoas.

O governador Jorginho Mello (PL) celebrou os números atingidos e falou em regionali-

zar a aviação catarinense.

“Não tenho dúvida que esse desempenho vai continuar crescendo. Com a Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias estamos trabalhando para levantar e sanar os principais gargalos nesses equipamentos, além de regionalizar nossa aviação. Vamos conseguir alavancar ainda mais esses números”, analisou.

A permanência da oferta de voos internacionais, mesmo após o fim da temporada de verão, também traz boa expectativa para a manutenção do crescimento, aliada com maior competitividade entre os operadores.

Segundo o Governo do Estado de Santa Catarina, uma das empresas aéreas segue oferecendo dois voos por semana entre Florianópolis e Buenos Aires, uma das destinações mais procuradas visando o setor do turismo.

REGIÃO SUDESTE

População de Santos apresenta ideias e discute planos do projeto do Parque Valongo

Autoridades da Prefeitura e da Autoridade Portuária da cidade estiveram presentes em audiência pública

Cássio Lyra

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

A Prefeitura de Santos e a Autoridade Portuária de Santos (APS) promoveram na noite de quarta-feira a primeira audiência pública oficial a respeito do projeto do Parque Valongo, que consiste na revitalização da área dos antigos armazéns portuários, na região do Centro Histórico da Cidade. Durante o encontro, a Prefeitura pôde expor com maiores detalhes o projeto de revitalização, enquanto que a população tirou suas dúvidas, questionou algumas das ações e apresentou ideias para o uso e finalidade do novo espaço que será entregue no ano que vem.

O município foi representado pelo secretário de Desenvolvimento Urbano de Santos, Glaucus Farinello, enquanto que pela Autoridade Portuária estiveram presentes Eduardo Lustoza, diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, e Carlos Magano, diretor de Infraestrutura.

Alguns dos pontos levantados pelos participantes da audiência que compareceram na sede da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) foram logística e mobilidade para chegar no novo em-



Segundo o secretário Glaucus Farinello, a ideia para o Parque Valongo é chamar a população e os turistas, para que se crie um ambiente onde haja movimento frequente

preendimento, ideias de transporte marítimo para chegar ao local pelo mar, e o principal deles, segurança.

Segundo Glaucus, a ideia para o Parque Valongo é chamar a população e os turistas, para que se crie um ambiente onde haja movimento frequente, o que, segundo ele, ajudaria até a reduzir o sentimento de insegurança no Centro Histórico da cidade.

“Por que não criar um ecossistema? Temos trechos da cidade que mesmo sem policiamen-

to, as pessoas se sentem seguras, pela locomoção, pela grande presença de público. Quando em locais com policiamento existe uma insegurança. Queremos e vamos fazer isso no Valongo, atrair o público, criar essa rotina para impulsionar o Centro”, afirmou o secretário.

Para a mobilidade, o contrato do Parque Valongo firmado com a Cofco Internacional, que vai custear o projeto a partir de um Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compen-

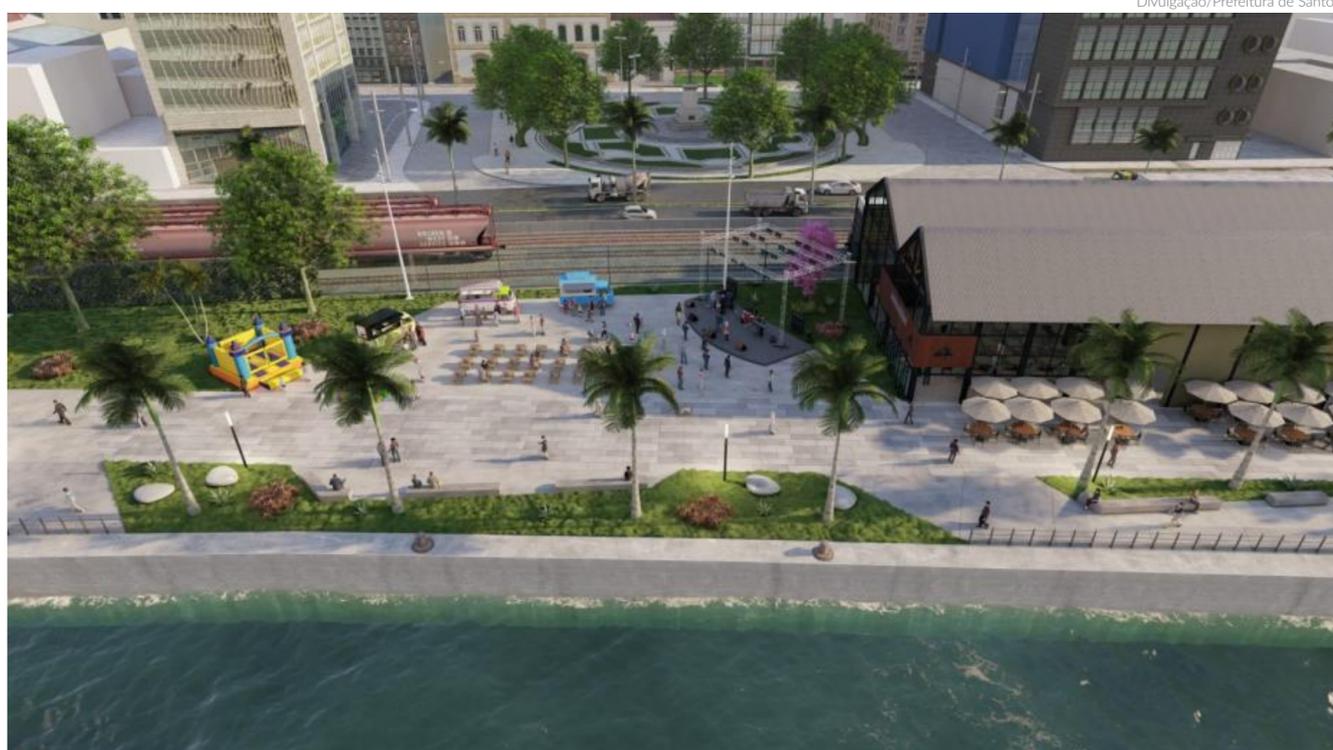
satórias (Trimmc), prevê a instalação de mais uma passarela do Centro até a área que será revitalizada. Além dessa passagem, a passarela da região da Alfândega, inaugurada neste ano, também será usada como acesso à população.

De acordo com as autoridades, existe a possibilidade de novas audiências públicas com o andamento das obras e as destinações das áreas, para a população poder participar com novas solicitações e fazer novos questionamentos.

Projeto

A Autoridade Portuária de Santos concedeu as áreas dos armazéns 4, 5 e 6 para a Prefeitura, no qual será responsável pelo espaço com o novo projeto de revitalização. De acordo com o projeto, o armazém 4 será integrado ao Parque Valongo, tornando-se um espaço para atividades culturais e fomento de espaços para gastronomia. Já o espaço entre os antigos armazéns 5 e 6, que não existem mais, será utilizado para a construção da área aberta do projeto. A previsão é de que esta fase do parque seja entregue até julho de 2024.

O projeto do Parque Valongo é fruto do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) assinado em março entre o Ministério Público do Estado de São Paulo (MP-SP) e a Autoridade Portuária (APS), com participação da Prefeitura, a convite do MP como forma de compensação pela atividade portuária no conjunto que está sob proteção ao patrimônio histórico cultural.



A Autoridade Portuária de Santos concedeu as áreas dos armazéns 4, 5 e 6 para a Prefeitura, no qual será responsável pelo espaço com o novo projeto de revitalização

Santos: Anvisa confirma caso de malária em tripulante de navio atracado no Porto

Tripulante desembarcou do navio MV Dino e passou por atendimento médico

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

Um tripulante de um navio que atracou no Porto de Santos foi diagnosticado com malária, de acordo com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). O caso ocorreu no navio MV Dino, de bandeira panamenha, que transportava açúcar, na tarde de terça-feira (30). Ainda segundo o órgão sanitário, o tripulante em questão desembarcou da embarcação, onde passou por atendimento médico. Até o momento, não se sabe seu estado de saúde.

A Anvisa informou a Autoridade Portuária de Santos (APS) a respeito do caso positivo de malária no navio, que está atracado no cais do Armazém 31.

O órgão sanitário fez uma solicitação à agência de navegação que representa o MV Dino para restringir o acesso de pessoas à bordo. Orientou também que apenas pessoas essenciais para a segurança e ou operação do navio possam ser autorizados a acessar a embarcação, desde que esse grupo esteja protegido com roupas longas e repelentes.



Vessel Finder

O MV Dino saiu do Porto de Onne, na Nigéria, no dia 15 de maio, chegando ao Porto de Santos nesta semana

Como a doença é transmitida pela picada do mosquito Anopheles, a Anvisa solicitou ao comandante da embarcação e à arrendatária do Armazém 31 (GB Terminais) que sejam feitas ações para evitar a proliferação do inseto, tais como desinsetização e desinfecção da embarcação.

Por fim, a Anvisa orientou

que seja feita a manutenção de atendimento médico e testagem para malária dos tripulantes restantes do navio.

Após a confirmação da doença e as medidas adotadas, a Anvisa autorizou a operação do embarque de açúcar no cais santista. Entretanto, em nota, a Autoridade Portuária de Santos informou que a operação de

embarque não está acontecendo devido ao clima chuvoso na região.

O MV Dino saiu do Porto de Onne, na Nigéria, no dia 15 de maio, chegando ao Porto de Santos nesta semana.

Malária

Uma das doenças parasitárias

mais antigas do mundo, a malária é causada por quatro diferentes tipos do protozoário do gênero Plasmodium. No Brasil são encontradas três espécies, a mais comum é a P. Vivax. A doença é transmitida pela fêmea infectada do mosquito Anopheles. Ela pica o ser humano, que passa a ser hospedeiro do protozoário.

Se um mosquito não infectado picar uma pessoa contaminada, ele passa também a transmitir a malária. A doença também pode ser transmitida pelo compartilhamento de seringas, transfusão de sangue ou até mesmo da mãe para feto, na gravidez. Os sintomas mais comuns da doença são febre alta, calafrios e falta de apetite.

A doença tem cura e o tratamento é eficaz, simples e gratuito, segundo o Ministério da Saúde. Entretanto, se não tratada, a doença pode evoluir para formas graves.

Entre os sintomas mais comuns estão: febre alta, calafrios, tremores, sudorese e dor de cabeça, mas antes de apresentarem estas manifestações, muitos pacientes sentem náuseas, vômitos, cansaço e falta de apetite.

Nove startups apresentam soluções de inovação para o setor marítimo em Santos

Evento promovido pelo hub marítimo e portuário do Cubo Itaú foi o primeiro realizado fora da capital de São Paulo

BRUNO MERLIN
redacao@portalbenews.com.br

A Associação Comercial de Santos (ACS) recebeu ontem (31) o primeiro evento promovido pelo hub marítimo e portuário do Cubo Itaú fora da capital do estado de São Paulo. Nove startups apresentaram soluções tecnológicas desenvolvidas exclusivamente para o setor de navegação e de transporte de cargas. A iniciativa foi motivada para facilitar a aproximação das startups abrigadas no Cubo Itaú com a comunidade profissional do Porto de Santos.

Coordenador da Câmara de Tecnologia e Inovação da ACS e CEO da Hexagon.Pro, startup instalada no ambiente



Bruno Merlin

A iniciativa foi motivada para facilitar a aproximação das startups abrigadas no Cubo Itaú com a comunidade profissional do Porto de Santos

compartilhar conhecimentos. "Classifico esta como uma grande oportunidade para o desenvolvimento da região, reunindo agentes de diversas naturezas, como empresas, Academia e agentes públicos para discutir somente o tema inovação", enfatizou Simões.

Além do representante da Hexagon.Pro, participaram do painel realizado ontem o presidente do Parque Tecnológico de Santos, Eduardo Bittencourt; o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi; e o head da Comunidade Cubo Itaú, Andrey Golfeto.

de inovação paulistano, Luiz Simões avaliou como positiva a

experiência de reunir mais de 150 pessoas na entidade e

proporcionar momentos de riqueza de conteúdo voltados a

REGIÃO NORDESTE

Empresa vai investir em tancagem no Itaqui e expansão em Suape

Temape fará um aporte de R\$ 187 milhões no porto do Maranhão e de R\$ 130 milhões no complexo pernambucano

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A empresa Terminais Marítimos de Pernambuco S.A (Temape) anunciou que vai investir em tancagem no Porto do Itaqui (MA) e expandir o terminal que opera no Porto de Suape (PE).

Na última segunda-feira (29), a companhia assinou um contrato de financiamento com o Banco do Nordeste (BNB) no valor de R\$ 149,6 milhões para aplicar na construção de um terminal de tancagem de combustíveis no Porto do Itaqui. A empresa irá investir ainda, como contrapartida, R\$ 37,4 milhões, contabilizando um total de R\$ 187 milhões no projeto.

Segundo a companhia, as obras no Itaqui estão em ritmo avançado e devem ser concluí-



Divulgação

No Porto do Itaqui, no Maranhão, a Temape irá implantar na primeira fase 11 tanques, plataforma rodoviária e desvio ferroviário. E mais seis tanques na segunda fase

das em 14 meses (meados de agosto de 2024).

O projeto é dividido em duas etapas. Na primeira, serão implantados 11 tanques com capacidade total de 57,2 mil metros cúbicos (m³) de capacidade, além da construção de plataformas rodoviárias e um desvio ferroviário com capacidade para 12 vagões.

Na segunda etapa, serão

construídos mais seis tanques, aumentando a capacidade de tancagem para cerca de 95 mil m³.

Já para Suape, o investimento será de R\$ 130 milhões, utilizados para expandir o terminal que a empresa opera no complexo portuário pernambucano.

Os trabalhos por lá devem começar em 12 meses e têm previsão de duração de oito

meses. A intenção é aumentar a atual capacidade para 83 mil m³.

O contrato de financiamento foi assinado pelo presidente do BNB, Paulo Câmara, que destacou na ocasião que os investimentos realizados em infraestrutura alavancam novos negócios e têm impacto em cadeia, gerando empregos tanto no período de obras quanto na posterior operação.

Transnordestina

Na semana passada, durante um café da manhã promovido pelo Centro das Indústrias de Pernambuco (Ciepe), Paulo Câmara comentou que existe a possibilidade do Banco do Nordeste financiar a construção do ramal Salgueiro-Suape da Ferrovia Transnordestina.

Segundo ele, “a partir do momento em que algum investidor privado, no caso a Bemisa, iniciar o processo de construção do trecho de Pernambuco”, o Banco do Nordeste vai ajudar.

A Bemisa Brasil Operação Mineral S.A. explora minério no Piauí e já tem autorização do Governo Federal para viabilizar uma ferrovia ligando o Estado a Suape.

Paulo afirmou que a instituição sabe da importância da Transnordestina para Pernambuco, Ceará e Piauí e por isso quer participar do empreendimento nos três estados, visando o desenvolvimento da região.

REGIÃO NORTE

Antaq realiza visitas técnicas às instalações portuárias de Belém

Foram discutidas questões sobre tarifas e mudanças na gestão da Companhia Docas do Pará

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A equipe da Superintendência de Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) visitou, entre os dias 24 e 25 de maio, os portos administrados pela Companhia Docas do Pará (CDP), Terminais de Uso Privado (TUPs) e estações de passageiros da região.

O órgão explicou que nos últimos anos o Estado tem apresentado crescimento nas operações de líquidos combustíveis e sólidos a granel.

No primeiro dia, a equipe fez reuniões com a CDP para discutir a aplicabilidade e particularidades da Resolução An-

taq N° 61/2021, que trata da padronização das tarifas portuárias dos portos brasileiros.

Já a CDP apresentou o trabalho que tem feito em relação a melhorias na gestão de custos da empresa nos últimos quatro anos para reverter um cenário até então deficitário.

O segundo dia foi marcado por visitas técnicas às instalações portuárias da região, entre elas o Porto de Belém, Porto de Vila do Conde, Porto de Santarém e Terminal de Miramar e Terminal Hidroviário de Belém.

A equipe da agência também conheceu algumas atividades que vêm sendo desenvolvidas dentro dos portos administrados pela CDP, entre elas a construção do terminal que futuramente se tornará uma Unidade de Regaseificação de Armazenamento Flutuante (FSRU),



Divulgação/Antaq

A equipe da Superintendência de Regulação da Antaq visitou portos administrados pela CDP, Terminais de Uso Privado e estações de passageiros da região

foram importantes para analisar como o Porto de Belém e o Complexo de Vila do Conde tão se tornando referência na busca do desenvolvimento portuário brasileiro.

“Podemos constatar uma visível melhoria na gestão tarifária e de custos da empresa, com reflexos na sustentabilidade da autoridade portuária, inclusive para o seu potencial de investimentos na expansão da infraestrutura. Também conseguimos avaliar como os novos TUPs estão trazendo nova dimensão e aumento de produtividade para o setor local”, explicou.

e a atual operação de movimentação de grãos feita em espelho d'água na Bahia de Marajó, em Vila do Conde, que liga o Rio Amazonas ao oceano Atlântico.

A operação em espelho d'água para exportação é vista como inovadora, concretizada

por meio de uma pequena instalação flutuante apta ao recebimento de embarcações de pequeno porte que alimentam embarcações maiores, amarradas em boias.

De acordo com o gerente de Regulação Portuária, Sandro Monteiro, as visitas e reuniões

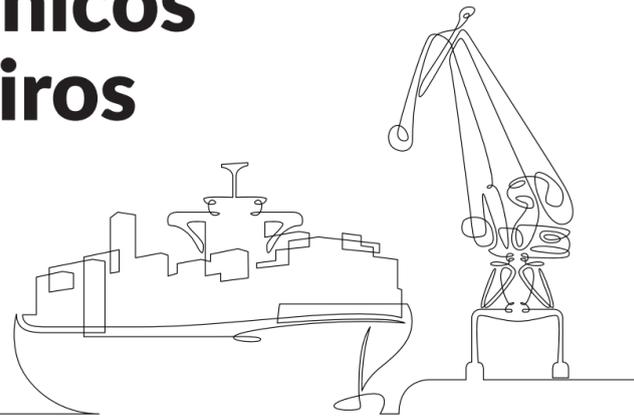


ADILSON LUIZ GONÇALVES

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

► ESTRATÉGIA

Corredores bioceânicos e os portos brasileiros



primeira vez que tive contato com uma proposta de ligação terrestre entre os Oceanos Atlântico e Pacífico foi em 2013, quando estive no Chile.

Uma vistosa maquete do "Túnel Água Negra" estava exposta no aeroporto de Santiago, um projeto rodoferroviário, com extensão de 14 km atravessando a Cordilheira dos Andes, parte da ligação entre o Porto de Coquimbo, no Chile, com a Província de San Juan, na Argentina, e dali até o Porto Alegre, no Brasil. Seria o túnel mais longo da América Latina!

Ele teve custo estimado em US\$ 1,5 bilhão, e chegou a ser objeto de licitação, mas não prosperou por questões políticas e financeiras.

Posteriormente, soube que já existe uma ligação terrestre binacional, rodoviária, na região, só que em nível mais alto. Além dessa, também houve outra, ferroviária, que também tinha um túnel, considerado o mais alto do mundo, na época: o Túnel Transandino. Essa ligação operou entre 1910 e 1984. Em 2022, foram retomadas tratativas para a ligação que inclui o "Túnel Água Negra", mas as propostas de ligação bioceânica não param por aí.

A justificativa estratégica é que a ligação terrestre entre o Atlântico e o Pacífico será concorrencialmente vantajosa com a navegação pelo Canal do Panamá ou pelo Cabo Horn, ao sul da América do Sul.

Em abril de 2023, resolvi pesquisar um pouco mais sobre o tema, em função do potencial impacto de ligações bioceânicas terrestres com os portos brasileiros.

Numa rápida prospecção, encontrei informações sobre quatro, propondo as seguintes ligações: Iquique/Antofagasta (Chile) – Santos (SP/Brasil), rodoviária; Lima (Peru) – Vitória (ES/Brasil), ferroviária; Bayovar (Colômbia) – Porto do Açu (RJ/Brasil), rodoviária; e Antofagasta (Chile) – Paranaguá (PR/Brasil), rodoviária. Isso sem incluir a eventual retomada da ligação que inclui o "Túnel Água Negra".

Salvo engano, o único efetivamente em execução é o Iquique/Antofagasta – Santos, com obras em andamento entre Porto Murtinho (MS) e o Chile, inclusive com uma ponte estaiada com vão livre de 630 m sobre o Rio Paraguai. Ligará Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Entre Santos e Iquique, serão cerca de 3,2 mil km; e entre Santos e Antofagasta, 3,1 mil km.

A ligação Vitória – Lima teria aproximadamente 5 mil km, não muito diferente da extensão do corredor a partir do Porto do Açu – Bayovar, que tem custo estimado em US\$ 8 bilhões. A ligação Paranaguá-Antofagasta seria um pouco mais curta do que a partir de Santos.

Todas têm em comum a necessidade de transpor centenas de quilômetros pela Cordilheira dos Andes, seja por via ferroviária, seja rodoviária, incluindo pântanos, florestas e comunidades isoladas. A questão da altitude também deve ser considerada. Assim, todas precisarão contornar questões ambientais, além

da complexidade de acordos internacionais entre países que nem sempre têm uma relação amistosa ou contínua.

Embora a preocupação não seja exclusiva da ligação bioceânica, também há aspectos de segurança a serem considerados, bem como de eficiência energética do modo de transporte a ser adotado.

No caso de rodovias, por exemplo, a necessidade de manter as estradas em boas condições de circulação, sobretudo em áreas sujeitas a inundações e acúmulo de neve, é mandatória. Isso sem falar na necessidade de utilidades de apoio e descanso para os motoristas, mesmo que haja revezamento na condução. Condução autônoma seria uma opção, dentre várias, mas, aí, entra a questão social.

A implantação de qualquer uma delas permitirá uma nova via de escoamento do agronegócio brasileiro a partir do Centro-Oeste, agregada aos corredores rodoferroviários do Sudeste/Sul e Arco Norte.

É sempre importante lembrar que o principal destino de nossas exportações de commodities agroalimentares do Brasil é a China. Não à toa, aquele país tem interesse na criação desse tipo de corredor, e caixa para financiar sua construção do tipo turn key. A diferença é que o histórico recente de empreendimentos chineses em outros países, inclusive na América Latina, mostra que a tradução em português dessa expressão – "chave na mão" – é mais adequada ao modus operandi, pois quem fica com a chave são eles. Cabe aos governos definirem se isso é do interesse estratégico de seus países.

Como o comércio exterior brasileiro é fortemente baseado na exportação de commodities do agronegócio e do extrativismo mineral, é preciso avaliar como isso impactará a logística nacional, sobretudo o sistema portuário.

O Plano Nacional de Logística - PNL 2035, em sua versão de 2021, considerou como cenário base o ano de 2017. Nele, são identificadas rodovias, ferrovias, hidrovias e dutovias que chegam às fronteiras com outros países. Algumas dessas vias integram os trajetos dos corredores bioceânicos anteriormente mencionados, mas é notório que sua adequação à demanda implicará em licenciamentos ambientais e acordos internacionais. No caso do Brasil, os problemas com licenciamentos ambientais e judicializações são bem conhecidos. Nesse cenário, a matriz de transporte é 57,66% rodoviária (automóveis), 24,75% aeroviária, 16,83% rodoviária (caminhões), 0,55% hidrovária e 0,20% ferroviária. Não foi encontrada menção a percentual relativo ao dutoviário.

A partir dessa base, o PNL 2035 considerou nove cenários, tendo como premissas: aumento da participação do modo ferroviário acima de 30%, em qualquer cenário; aumento da participação dos modos de grande capacidade (ferroviário, hidrovário e cabotagem), também acima de 30%, em qualquer cenário; redução de até 14% no nível de emissão de poluentes; aumento da segurança rodoviária em até 9%, para citar os aspectos mais diretamente ligados ao transporte de cargas. Essa racionalização da matriz de transportes implicaria, segundo

OPINIÃO

SE HÁ ALGUMA COISA QUE DEVEMOS TER A CHINA COMO REFERÊNCIA, É NA VISÃO ESTRATÉGICA E NA OBJETIVIDADE NA CONCRETIZAÇÃO DE PLANOS.

o PNL 2035, em crescimento do PIB da ordem de 6 a 11%.

Iniciativas com a BR do Mar e a BR dos Rios tendem a incrementar a utilização do transporte aquaviário, demandando diretamente o sistema portuário. No caso de hidrovias, o desafio continua sendo o licenciamento ambiental, pois, sua implantação envolve obras de Engenharia (retificações e/ou transposições de cursos d'água, e eclusagem, por exemplo). Portos marítimos e estuarinos e suas retroáreas também seguem a mesma sina.

Consta que um participante de comitiva brasileira, numa viagem técnica à Europa, teria perguntado sobre o impacto ambiental de uma grande hidrovia em construção naquele continente. O responsável, algo surpreso com o questionamento, respondeu que a utilização desse modo representaria significativa redução da utilização de caminhões e, conseqüentemente, emissões de poluentes.

Será que os "russos" brasileiros entendem da mesma forma?

Parece que não, pois, esse também foi o argumento da proposta de transporte aquaviário de sal do Armazém 23 do Porto de Santos para a planta industrial da Unipar (antiga Carbocloro), em Cubatão. Segundo a proposta, cerca de 60 mil viagens de caminhão ao ano seriam substituídas pelo transporte por barcaças, de melhor eficiência energética. Passados mais de 15 anos, essa solução ainda não foi viabilizada, por questões econômicas decorrentes das restrições ambientais impostas.

Voltando ao PNL 2035, o Cenário 9 foi o que apresentou o conjunto de empreendimentos que apresentaram os impactos positivos mais significativos, com previsão de investimentos da ordem de R\$ 408,9 bilhões, sendo: R\$ 168,6 bilhões em ferrovias; R\$ 158,2 bilhões em rodovias; R\$ 59,5 bilhões em portos; R\$ 19,0 bilhões em aeroportos e R\$ 3,6 bilhões em hidrovias. No entanto, os responsáveis pelo Plano reconhecem que há necessidade de flexibilização da base regulatória para viabilizar a expansão necessária. A participação da iniciativa privada nos investimentos também é condicionante.

No geral, o PNL 2035 foi elaborado visando contribuir para a competitividade nacional, a sustentabilidade ambiental, o bem-estar social, o desenvolvimento regional e a integração nacional.

No âmbito da sustentabilidade ambiental, é preciso considerar o quanto a legislação ambiental atual afeta esse Plano, independentemente dos rearranjos ministeriais em debate. A definição do marco temporal também é relevante, para evitar que todo o anúncio de intenção de empreendimento seja entendido, por alguns setores, como uma oportunidade de criar dificuldades, em nome de outros interesses. A legislação ambiental também precisa ser racionalizada, para equilibrar aspectos econômicos e sociais, configurando, assim, sustentabilidade plena, pois, a falta dessa visão holística acaba por prejudicar o meio ambiente. Medidas mitigadoras e compensatórias existem para isso!

No mapa correspondente ao Cenário 9, traçados rodoferroviários previstos nos corredores bioceânicos mencionados aparecem, potencializando alternativas de escoamento da produção do agronegócio brasileiro. Os investimentos em portos são bastante significativos. Porém, qual será o impacto efetivo das rotas alternativas nos portos brasileiros, já que as exportações de commodities agroalimentares para nosso principal cliente, a China, poderá ocorrer pelo Oceano Pacífico? Haverá intercâmbio de cargas entre os portos extremos? Em caso positivo, de que tipo de carga?

O interesse do exportador é que a crescente produtividade do agronegócio conte com logística que assegure competitividade nos mercados externo e interno. Nesse sentido, a tendência natural é buscar a alternativa mais eficiente.

Assim, parece que esses corredores bioceânicos serão efetivamente mais interessantes em uma ou outra direção, a partir do interior do continente sul-americano. O mesmo vale para o Arco Norte, em relação aos portos do Sul e Sudeste. Haverá carga suficiente para "gregos e troianos"?

As alternativas de escoamento para o agronegócio devem ser estudadas, como também deve ser avaliada a inclusão de outros tipos de cargas, de maior valor agregado, com potencial competitivo no mercado internacional. O anunciado e necessário processo de reindustrialização do Brasil, com produção idealmente próxima aos portos, como fator de redução de custos, exige.

Ainda quanto ao agronegócio, é necessário ampliar exportações para países da América do Sul, América Central, Caribe, África, Oriente Médio e Europa, o que não é simples, considerando que alguns vivem em intermináveis crises econômicas, políticas e guerras, enquanto outros exercem protecionismos internos exacerbados.

A iniciativa privada não investe quando há instabilidade política, regulatória, política, ou quando identifica risco de inadimplência. Investimentos públicos também deveriam fazer isso, exceto para evitar convulsões sociais internas que, aliás, podem ser evitadas quando a economia é forte e dinâmica.

É discurso comum que, em vez de exportar grãos, poderíamos exportar óleo e outros produtos industrializados, de maior valor agregado.

Por conta disso, há alguns anos consultei um especialista em agronegócio sobre essa possibilidade. Ele respondeu que, ao menos naquele momento, isso não era viável. Explicou que nosso principal importador era a China (isso só aumentou, posteriormente), que havia criado plantas industriais de processamento de grãos próximas a seus portos, para fazer exatamente isso. Ah, o planejamento estratégico!

A ideia é viável, mas, é preciso saber para quais mercados.

Seguramente, a produção industrial em setores de tecnologia e bens de consumo também não terá como destino a China. Também é preciso prospectar mercados.

Os Planos Mestres e Planos de Desenvolvimento e Zoneamento Portuários consideram alguns cenários, normalmente baseados em cargas já operadas. No caso de portos públicos, os terminais são arrendados considerando uma tipologia específica de operação, por um período relativamente longo. Como flexibilizar ou redefinir essas operações, caso surjam novas mercadorias?

Produtos de maior valor agregado normalmente são operados via contêineres, ro-ro ou cargas de projeto. Caso o processo de reindustrialização seja efetivamente implementado, com potencial competitivo para exportações, os portos brasileiros estão aptos para atender essa demanda?

Novos terminais ou readequações levam anos para serem licenciados e entrarem em operação. Isso, mesmo que não haja intercorrências no processo, que envolvem também aspectos políticos, internos e externos.

Em suma, os corredores bioceânicos, o Arco Norte, diversificação sustentável da matriz de transportes e qualquer outra iniciativa que melhore a logística são importantes e bem vindas. Mas, também é indispensável que nossa carteira de produtos de exportação seja diversificada e de maior valor agregado e tecnologia.

Se há alguma coisa que devemos ter a China como referência, é na visão estratégica e na objetividade na concretização de planos.