



portalbenews.com.br

GRÃOS Nova estimativa da safra 2023/24 aponta queda de 8% em relação à temporada anterior ▶ **p3**

RIO GRANDE DO SUL Após autorização da Antaq, Porto de Arroio do Sal aguarda licenças para sair do papel ▶ **p5**

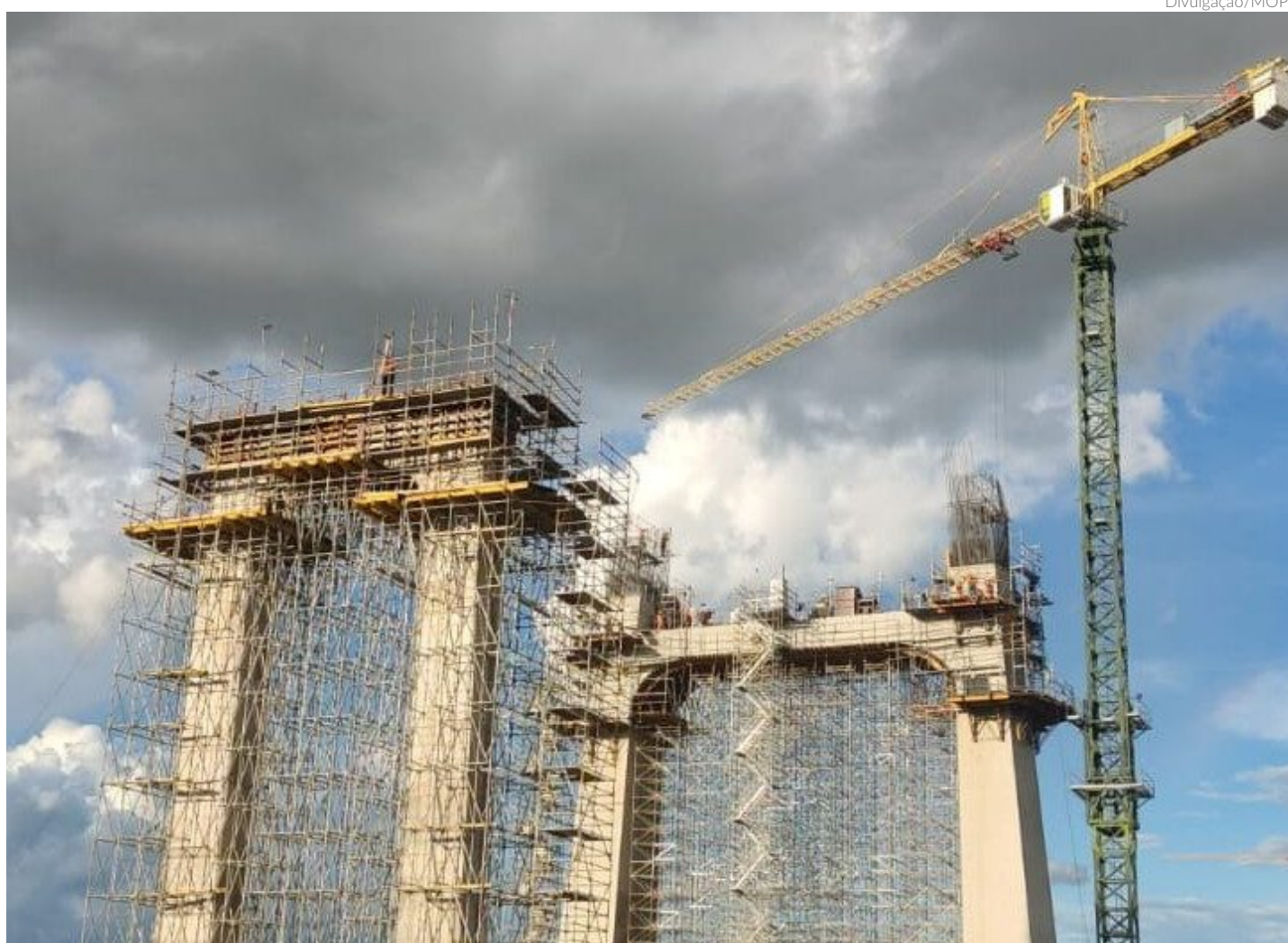
Divulgação/Ultracargo

IBI quer desnacionalizar demandas de infraestrutura



Instituto, que deu o primeiro passo nesse sentido com o Pernambuco Day, visa analisar separadamente as prioridades de cada estado para o setor ▶ **p4**

Divulgação/MOPC



MERCOSUL
Obras da Ponte Bioceânica estão quase 50% concluídas ▶ **p5**

BEJob

Empresas de transportes e logística contratam profissionais ▶ **p7**

OPINIÃO Hudson Carvalho fala um pouco de sua carreira para incentivar o leitor a escrever sua própria história ▶ **p8**

OPINIÃO Waldeck Ornelas analisa como fica a Bahia após o anúncio da saída da FCA de sua malha ferroviária tradicional ▶ **p9**

OPINIÃO Criar uma mobilidade cidadã é o primeiro passo para facilitar a participação social, defende Augusto Cesar Barreto Rocha ▶ **p10**

EDITORIAL

Justa compensação

A aprovação, pela Comissão de Infraestrutura do Senado, do projeto de lei que autoriza a União a compensar os municípios próximos afetados pela atividade portuária, representa um avanço significativo na busca por soluções que possam mitigar os impactos negativos da atividade portuária nas cidades onde terminais estão instalados e nas regiões dos complexos marítimos. Essa iniciativa reconhece a necessidade de promover uma distribuição mais equitativa dos recursos gerados pelos empreendimentos portuários, de forma a impulsionar o desenvolvimento econômico das comunidades afetadas.

O texto do projeto, proposto pelo senador Flávio Arns (PSB-PR), estabelece que parte da receita líquida dos portos poderá ser destinada aos municípios próximos, levando em consideração suas particularidades regionais e locais. Esses recursos poderão ser direcionados para obras complementares que visem ao melhoramento, à ampliação da capacidade, à conservação e à sinalização das rodovias afetadas pelo intenso tráfego de veículos de carga vindos ou com destino a portos.

A emenda apresentada pelo relator ad hoc, Laércio Oliveira (PP-SE), reforça ainda mais o alcance e a eficácia do projeto, permitindo que os estados delegados destinem até 1,5% da receita auferida no objeto da delegação para fins de compensação dos municípios impactados.

É crucial que o projeto de lei avance em sua tramitação no Congresso de forma célere, sendo aprovado pela Comissão de Assuntos Econômicos e pelo plenário. Essa medida é fundamental para garantir que as comunidades afetadas pela atividade portuária recebam a devida compensação pelos impactos negativos enfrentados, promovendo assim uma distribuição mais justa e equilibrada dos benefícios gerados pelo setor portuário.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 4 IBI inicia desnacionalização das pautas de infraestrutura no Legislativo

HUB

- 3 Negociações entre Vale e Ministério dos Transportes devem avançar nesta semana, diz Renan Filho

NACIONAL

- 3 Nova estimativa da safra de grãos 2023/24 aponta redução de 8%
- 4 CI aprova repasse de receitas para cidades afetadas por atividade portuária

REGIÃO SUL

- 5 Após autorização da Antaq, Porto de Arroio do Sal aguarda licenças

MERCOSUL

- 5 Obras na Ponte Bioceânica beiram os 50%, diz governo paraguaio

INTERNACIONAL

- 6 Irã apreende navio que diz ser de Israel

BE JOB

- 7 Empresas de transportes e logística contratam profissionais

OPINIÃO

- 8 “Uma vida que só serve para mim, mas, se ajudar... é sua”, por Hudson Carvalho
- 9 “O day after da FCA na Bahia”, por Waldeck Ornelas
- 10 “Mobilidade urbana: pessoas primeiro”, por Augusto Cesar Barreto Rocha



Sistema BE News de Comunicação

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
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo - Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Editora-executiva - Portal BE News
Vanessa Pimentel

Editor-executivo - TV BE News
Gustavo Zanaroli

Editora de Arte - Jornal BE News
Mônica Mathias

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Marília Sena, Paulo José Ribeiro,
Yousefe Sipp e Vitória Malafati (estagiária)

Colunistas
Cândice La Terza e Ivani Cardoso

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@redebenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenenews.com.br

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

(11) 91615.1200



**LEOPOLDO FIGUEIREDO
E COLABORADORES**
leopoldo.figueiredo@redebenews.com.br

A proposta da Vale 1

As negociações entre a Vale e o Ministério dos Transportes, sobre a renovação antecipada dos contratos de concessão das estradas de ferro Carajás (EFC) e Vitória-Minas (EFVM), firmados com a mineradora, devem avançar nesta semana. No final da semana passada, o ministro Renan Filho (MDB) afirmou que havia recebido, há quase 15 dias, uma proposta formal da companhia sobre o valor adicional a ser pago à União pelas outorgas das duas linhas férreas. Ele disse que a oferta foi “boa” e defende que o Governo “faça um esforço”.

A proposta da Vale 2

Segundo Renan Filho, “a proposta foi boa. Na minha visão, acho que o Governo deveria fazer um esforço no sentido de encontrar um caminho”. E complementou: “o problema é que a proposta de pagamento tem um espaçamento no prazo. Mas as obras ferroviárias também. E esse prazo não dialoga diretamente com os desafios de governos”.

A proposta da Vale 3

Os recursos obtidos com essa negociação serão destinados a investimentos que o Governo planeja fazer no setor ferroviário e que serão reunidos no Plano Nacional de Ferrovias, a ser anunciado por Renan Filho ainda neste mês. Segundo o ministro, o valor a ser pago pela Vale representará a maioria das verbas que serão utilizadas nas ações do plano, que vão somar aportes de R\$ 20 bilhões. O plano será formado por projetos de parcerias público-privadas (PPPs), que serão leiloadas e terão como vencedoras as empresas que oferecerem o maior desconto ao gasto público nesses empreendimentos.

Cidade maravilhosa

O Rio de Janeiro vai sediar o maior evento da Organização Mundial das Aduanas (OMA), o World Customs Organization's Technology Conference & Exhibition 2024, que ocorrerá de 12 a 14 de novembro. O objetivo do evento, segundo a organização, é explorar como a inovação e a tecnologia podem apoiar as alfândegas em suas funções de facilitação do comércio internacional, proteção da sociedade e arrecadação de receitas, “ao mesmo tempo em que colocam as pessoas no centro do processo de transformação digital”.

Nova estimativa da safra de grãos 2023/24 aponta redução de 8%

Dados do Conab indicam que serão colhidas 25 milhões de toneladas a menos do que na temporada anterior



Divulgação

A mais recente estimativa da safra de grãos para 2023/2024, divulgada pela Conab, indica que a produção total de grãos no Brasil deve alcançar 294,1 milhões de toneladas

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A mais recente estimativa da safra de grãos para 2023/2024, divulgada pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) no último dia 11, indica que a produção total de grãos no Brasil deve alcançar 294,1 milhões de toneladas. Isso representa uma diminuição de 8% em relação à temporada anterior, equivalente a 25,7 milhões de toneladas a menos a serem colhidas.

Apesar da área cultivada permanecer estável, estimada em 78,53 milhões de hectares, a redução na produção é atribuída principalmente à forte influência do fenômeno El Niño, que afetou negativamente o plantio e o desenvolvimento das lavouras em todo o país durante 2023. Isso resultou numa queda na produtividade média, de 4.072 quilos por hectare para 3.744 kg/ha.

À medida que a colheita da primeira safra de culturas chega à fase final, a atenção agora se volta para as safras de segunda e terceira e para as culturas de inverno. O comportamento

climático continua sendo um fator determinante para o desempenho final deste ciclo. Em comparação com a previsão anterior da Conab, divulgada no início de março, houve uma redução na produção total de 1,52 milhão de toneladas, com as maiores quedas registradas no milho, com 1,79 milhão de toneladas, e na soja, com 336,7 mil toneladas. Por outro lado, há perspectivas de aumento na produção de arroz, algodão, gergelim, sorgo e, principalmente, feijão em relação ao último levantamento.

Com a colheita avançada nos principais estados produtores, atingindo cerca de 76,4% da área cultivada no país, a estimativa para a produção de soja é de 146,52 milhões de toneladas, uma redução de 5,2% em relação à safra anterior. Essa diminuição é atribuída à escassez de chuvas e às temperaturas acima da média no Centro-Oeste e Sudeste, o que causou atrasos no plantio e perdas na produtividade.

Milho

O milho, principal cultura da segunda safra, tem uma produção total estimada em 110,96 milhões de toneladas. De acordo com o Progresso de Safra publicado pela Conab nesta semana, a colheita da primeira safra do cereal, com uma pro-

dução esperada de 23,36 milhões de toneladas, atingiu 51% da área cultivada. A semeadura da segunda safra está praticamente concluída. Em estados como Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais, a maioria das lavouras está bem desenvolvida. No entanto, em Mato Grosso do Sul e no Paraná, a redução das chuvas em março causou estresse hídrico em várias áreas, afetando seu potencial produtivo. Nas demais regiões produtoras, apesar do atraso no plantio, as lavouras estão se desenvolvendo bem. A estimativa para a segunda safra de milho é de 85,62 milhões de toneladas.

Feijão

Para o feijão, que tem três ciclos de cultivo durante a temporada, espera-se um aumento de 18,4% na produção da segunda safra, com uma colheita estimada em 1,5 milhão de toneladas. Esse desempenho positivo contribui para o abastecimento interno de um produto importante para os brasileiros, já que a produção total de feijão é estimada em 3,2 milhões de toneladas. Também há sinais de recuperação na produção de arroz. Com uma área de plantio estimada em 1,5 milhão de hectares, 4,4% maior que na safra anterior, espera-se uma produção de 10,57 milhões de toneladas, um aumen-

to de 5,3% em relação ao ciclo anterior.

Algodão

A área cultivada com algodão também está em crescimento, passando de 1,7 milhão de hectares para 1,9 milhão de hectares, principalmente devido às boas perspectivas de mercado. As condições climáticas continuam favoráveis às lavouras, e estima-se uma colheita de cerca de 3,6 milhões de toneladas de algodão, um aumento de 13,4%. Quanto ao trigo, a estimativa atual é de uma produção de 9,73 milhões de toneladas.

Mercado

Neste levantamento, a Conab ajustou as estimativas de exportação de milho para a safra 2023/24, devido à redução na produção total do cereal. A nova expectativa é de um volume de 31 milhões de toneladas embarcadas, 43,3% a menos que no ciclo anterior. O consumo interno de milho é projetado em cerca de 84 milhões de toneladas. Com o aumento na produção de feijão, espera-se um incremento nos estoques do produto. Para o arroz, as projeções de suprimento permanecem praticamente estáveis, com um aumento no consumo nacional para 10,5 milhões de toneladas.

NACIONAL

IBI inicia desnacionalização das pautas de infraestrutura no Legislativo

Iniciativa foi anunciada durante o Pernambuco Day, evento promovido pelo instituto

MARÍLIA SENA
marilia.sena@redebeneews.com.br

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) promoveu na última quarta-feira, 10, o Pernambuco Day. O evento foi o primeiro da série que vai discutir as demandas de infraestrutura dos estados brasileiros. A ocasião contou com a participação do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e com autoridades e representantes do setor aeroportuário de Pernambuco.

O presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA), Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), ressaltou a importância do evento para desnacionalizar a discussão sobre a infraestrutura brasileira.

“Nessa missão do instituto (IBI) e da Frente Parlamentar, (...) a nossa meta é realizar eventos por estado. Cada estado tem o seu planejamento estratégico, a sua agenda de prioridades setor portuário e aeroportuário, e a ideia é aproximar as autoridades do Governo Federal”, afirmou o deputado.

No evento, um protocolo de intenções foi assinado para viabilizar a parceria do IBI com a FPPA para elaborar estudos em apoio às pautas prioritárias do setor em Pernambuco. A ideia é



O Pernambuco Day, realizado no dia 11, foi o primeiro da série que vai discutir as demandas de infraestrutura dos estados brasileiros e teve a participação do ministro Silvio Costa Filho

que a Frente Parlamentar leve ao Congresso Nacional prováveis demandas do setor como Projeto de Lei (PL), por exemplo.

O ministro Silvio Costa Filho destacou que o Porto de Suape e outros empreendimentos de Pernambuco não fortalecem apenas o estado, mas toda a região Nordeste e, consequentemente, o Brasil. Para ele, é importante pensar nas obras estaduais para o fortalecimento do país. “A gente sabe a importância de Suape para nossa economia e que não é uma vitória de um governador. Suape é um ativo do nosso estado”, afirmou,

reforçando a importância nacional do terminal.

“Na década de 1980, o Porto de Santos detinha 50% das importações e exportações do Brasil. Na década de 1990, o percentual desceu para 40%. Em 2023, chegou a 32%. Isso significa que outros portos cresceram, mas ainda precisamos avançar muito no setor (...) Precisamos avançar em Pernambuco com obras na BRs 423 e 104, com a duplicação da BR-232, além de destravar o Arco Metropolitano e retomar obras da Transnordestina”, completou Silvio Costa Filho.

O diretor-presidente do IBI, Mário Povia, também ressaltou que o evento é importante para aproximar as pautas regionais do Governo Federal. Para ele, a iniciativa vai ajudar a derrubar entraves como a burocracia, por exemplo. De acordo com ele, um investimento portuário leva em média três anos para aprovação, o que afasta investidores que acabam apostando em outros países.

Também estiveram presentes no evento o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, representantes das empresas Agemar, Maersk, Tecon Suape e

Dislub Equador.

“Nós, da Maersk e APM Terminals, valorizamos iniciativas como esta promovida pela FPPA e pelo IBI. Acreditamos que debates como este são essenciais para fomentar discussões de alto nível e fortalecer o ambiente de negócios do nosso setor, impulsionando investimentos e melhorias nas áreas portuária e de infraestrutura do Brasil e, neste caso, mais especificamente na região Nordeste”, destacou Danilo Veras, representante da Pulic Affairs, do Grupo Maersk para a América Latina.

CI aprova repasse de receitas para cidades afetadas por atividade portuária

Projeto de Lei diz que recursos de compensação vão levar em conta as características regionais e locais dos municípios

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redebeneews.com.br

A Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado Federal aprovou na terça-feira, dia 9, o Projeto de Lei (PL) que autoriza a União a compensar os municípios próximos afetados pela atividade portuária.

Segundo o texto do senador Flávio Arns (PSB-PR), os estados poderão receber recursos de compensação de

uma parte da receita líquida dos em-preendimentos, os quais serão destinados para impulsionar a economia das cidades afetadas pelos portos, levando em conta suas características regionais e locais.

A matéria modifica a Lei de 1996, a qual restringe a aplicação das receitas portuárias ao local onde os portos estão instalados, impedindo assim o uso dos recursos para compensar territórios vizinhos.

O PL foi lido pelo relator ad hoc, Laércio Oliveira (PP-SE),

que apresentou uma emenda ao projeto. “A receita auferida será aplicada em obras complementares no melhoramento, na ampliação da capacidade, na conservação e sinalização da rodovia em que for cobrada e nos trechos rodoviários que lhe dão acesso, ou nos portos que lhe derem origem. No caso dos portos delegados a estados, estes poderão cobrar até 1,5% da receita auferida no objeto da delegação para fins de compensação de municípios afetados pela atividade”, explicou.

O PL agora será analisado pela Comissão de Assuntos Econômicos antes de ser votado em plenário.

Nova Frente Parlamentar

A Comissão de Infraestrutura também aprovou o projeto de resolução do Senado que cria a Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aéreo Nacional. Segundo a matéria, o segmento é importante para o desenvolvimento regional e para a integração nacional, razão pela qual

deve receber fomento e tratamento prioritário pelo poder público.

“Você ter um transporte aéreo forte significa melhorar turismo, mais empregos, mais apoio, por exemplo o aeromédico e tudo mais. Sem dúvida nenhuma é uma frente que precisa ser desenvolvida com apoio de muitos senadores de muitos lugares do país”, afirmou o autor, senador Astronauta Marcos Pontes (PL-SP).

O texto segue para a Comissão Diretora do Senado.

REGIÃO SUL

Após autorização da Antaq, Porto de Arroio do Sal aguarda licenças

Ativo terá investimento total de R\$ 6 bilhões e capacidade para movimentar 53 milhões de toneladas por ano

Divulgação/Prefeitura de Arroio do Sal

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

Após a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizar, no último dia 9, a construção do Porto de Arroio do Sal (RS), a DTA Engenharia, empresa responsável pela obra, vai se concentrar no Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) junto ao Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis).

Os estudos estão sendo conduzidos há mais de um ano, sendo necessário cumprir o rito ordinário, que inclui audiências públicas e as emissões das licenças Prévia e de Instalação (LP e LI). Finalizadas estas etapas, o próximo passo é o início da construção do complexo para posterior entrada em operação. A previsão é de que o empreendimento seja entregue em 2026, quando começará a



O projeto do Porto de Arroio do Sal contempla dez berços para atracação de grandes navios: oito para contêineres, granéis sólidos, líquidos e gás e dois para transatlânticos

receber os primeiros navios.

“A liberação pela Antaq é um passo muito importante pois reconhece a necessidade desse porto, sua localização, e que está em consonância com a polí-

tica de desenvolvimento logístico do Governo Federal”, destacou o presidente da DTA, João Acácio Gomes de Oliveira Neto.

Quando se trata do crono-

grama de obras, ele destaca que já foram realizadas dezenas de levantamentos nos meios físico, biótico e sócio ambiental, além do projeto básico de engenharia e estudos específicos

para a elaboração do EIA/Rima, em atendimento ao Termo de Referência (TR) do Ibama.

Em meio ao cumprimento das fases que antecedem o início das obras, a DTA também segue com a negociação de contratos com empresas interessadas no projeto. Já são seis memorandos de entendimentos assinados com empresas que representam 30% das cargas do Porto de Arroio do Sal, segundo a companhia.

A construção do porto em Arroio do Sal conta com um investimento total de R\$ 6 bilhões e o ativo terá capacidade para movimentar 53 milhões de toneladas por ano, praticamente o dobro do Porto de Rio Grande.

O projeto contempla dez berços para atracação de grandes navios, sendo oito para contêineres, granéis sólidos, líquidos e gás e dois para transatlânticos. Dessa forma, além do escoamento de produtos e da movimentação de cargas no porto, ele servirá como impulsionador do mercado turístico no estado do Rio Grande do Sul após a sua finalização nos próximos anos.

MERCOSUL

Obras na Ponte Bioceânica beiram os 50%, diz governo paraguaio

Via vai conectar as cidades de Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul, e Carmelo Peralta, no país vizinho

Divulgação/MOPC

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

estrada que irá conectar os oceanos Atlântico e Pacífico passando por quatro países: Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

As fundações estão agora completamente instaladas, e o progresso é evidente tanto nos dois pilares principais quanto no tabuleiro dos viadutos de acesso da Ponte Bioceânica.

No Paraguai, esta estrutura terá uma extensão de cerca de 1.294 metros, dividida em três seções: dois trechos compreenderão os viadutos de acesso em ambas as margens do Rio Paraguai, enquanto um será dedicado à porção estaiada, com 632

A Ponte Bioceânica, que ligará as cidades de Porto Murtinho em Mato Grosso do Sul, e Carmelo Peralta, no Paraguai, está praticamente na metade de seu processo de construção, segundo informou o Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai (MOPC). A obra é considerada o principal elo da Rota Bioceânica, a mega-



As fundações estão agora completamente instaladas, e o progresso é evidente tanto nos dois pilares principais quanto no tabuleiro dos viadutos de acesso da Ponte Bioceânica

metros de comprimento, incluindo um vão central de 350 metros.

O governo paraguaio enxerga neste megaprojeto uma oportunidade para uma melhoria substancial na infraestrutura física e na integração regional com o Brasil. A ponte promete facilitar o tráfego transfronteiriço e agilizar os procedimentos aduaneiros, contribuindo assim para uma eficiência logística aprimorada e uma maior competitividade econômica. A construção está sob a supervisão do MOPC e conta com financiamento da Itaipu Binacional.

INTERNACIONAL

Irã apreende navio que diz ser de Israel

Helicóptero da Guarda Revolucionária Iraniana abordou a embarcação no Estreito de Ormuz

Reprodução/IRNA

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

Um navio de carga português foi apreendido pela Guarda Revolucionária Iraniana no sábado (13), no Estreito de Ormuz, por estar "ligado a Israel", segundo a mídia estatal IRNA.

A embarcação, chamada MSC Aries, foi abordada por um helicóptero das forças especiais da Marinha da Guarda Revolucionária e levada para águas territoriais do Irã.

A MSC confirmou a apreensão e disse que trabalha com as autoridades competentes para o regresso seguro do navio e dos 25 tripulantes a bordo.

O ministro das Relações Exteriores de Israel, Israel Katz, disse em sua rede social que o Teerã "pratica pirataria" e deve-

ria ser sancionado por isso. "O regime do aiatolá de Khamenei é um regime criminoso que apoia os crimes do Hamas e que está conduzindo uma operação pirata que viola o direito internacional", disse Katz no X.

Ele também apelou à União Europeia e ao mundo "que declarem imediatamente o corpo da Guarda Revolucionária Iraniana como uma organização terrorista e para que sancionem agora o Irã".

Daniel Hagari, porta-voz militar de Israel, disse que "o Irã sofrerá as consequências por escolher agravar ainda mais esta situação".

Tensão

A apreensão do navio ocorre em meio ao aumento da tensão entre Irã e Israel. A crise começou depois que autoridades



O navio de carga português MSC Aries foi abordado por um helicóptero das forças especiais da Marinha da Guarda Revolucionária e levado para águas territoriais do Irã

iranianas acusaram Israel de um bombardeio ao consulado do país na Síria, que matou um comandante e seis oficiais da Guarda Revolucionária Iraniana -o governo israelense não assumiu a autoria.

Segundo alguns veículos de imprensa norte-americana, o presidente Joe Biden disse ao primeiro-ministro israelense

Benjamin Netanyahu que os Estados Unidos não irão participar de ações retaliatórias. A conversa por telefone foi confirmada a agência de notícias Reuters por um funcionário da Casa Branca.

No domingo, dia 14, o principal porta-voz de segurança nacional dos Estados Unidos, John Kirby, disse à emissora de

TV ABC que o país continuará dando suporte a Israel, mas não quer a guerra.

A Rússia demonstrou preocupação e apelou a todas as partes envolvidas para que exerçam contenção. O país, no entanto, acredita que o clima em todo o Oriente Médio continuará tenso enquanto o conflito entre Israel e Palestina prosseguir.

Os Estados Unidos posicionaram navios de guerra para proteger Israel e o presidente americano Joe Biden disse que uma retaliação ao bombardeio pode acontecer "em breve". Biden ainda garantiu que Washington vai proteger Israel caso o governo iraniano decida atacar.

Outros países como França, Reino Unido e Alemanha pediram aos cidadãos que evitem viagens para a região, por precaução.

SANTOS EXPORT 2024

22 de abril

VISITA TÉCNICA

Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam)

VLI

Atividade exclusiva para inscritos no fórum regional que não são residentes no estado de São Paulo

Saiba mais em: forumbrasilexport.com.br

SANTOS EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

PATROCÍNIO



INICIATIVA E REALIZAÇÃO



Nesta semana, o BE Job traz em destaque vagas oferecidas por diversas empresas dos setores de logística e transporte. A Santos Brasil busca por profissionais para o cargo de Gerente Comercial na Região Sudeste do país. No Nordeste, a Hidrovias do Brasil seleciona especialista em engenharia. Confira essas e outras oportunidades.

REGIÃO NORTE

Ensino Superior

ESPECIALISTA EM ENGENHARIA

Cidade: Manaus (AM)
Empresa: Hidrovias do Brasil
Período: Tempo Integral
Atividade: Manter atualizado os registros diários de obra com apontamento de ocorrências, desvios, avanços, efetivos e demais temas relevantes à administração de um contrato de implantação, domínio de métodos executivos relacionados às etapas de implantação de um projeto e elaboração de Planos de Trabalho que integrem os interesses da HBSA, órgãos concessionários (quando aplicável), órgãos reguladores (quando aplicável) e Empreiteiras Contratadas.
Requisitos: Formação em engenharia Naval e Inglês: Intermédio ou superior
Inscritos:
<https://encurtador.com.br/uFGJ2>

Ensino Médio

LABORATORISTA I - GERÊNCIA DE GEOCIÊNCIAS E LABORATÓRIOS

- Vaga afirmativa para mulheres
Cidade: Parauapebas (PA)
Empresa: Vale
Período: Tempo Integral
Atividade: Amostragem e coleta de amostras de minério ferro e manganês, realizar, sob orientação técnica, ensaios físicos, metalúrgicos, microestruturais, beneficiamento de minério, granulométricos e espectrométricos, analisando seus resultados mediante conhecimento técnico devido às diversidades dos tipos e procedimentos.
Requisitos: Disponibilidade para trabalhar no turno noturno e Pacote Office Básico.
Inscritos:
<https://encurtador.com.br/wALU5>

REGIÃO NORDESTE

Empresas de transportes e logística contratam profissionais

Ensino Técnico

TÉCNICO MANUTENÇÃO LINHA I - REC

Cidade: Recife (PE)
Empresa: Azul
Período: Tempo Integral
Atividade: Desenvolver suas atividades sempre focado nos conceitos de Safety e Security, assim como identificar e reportar formalmente ao SGSO AZUL não só as ocorrências, mas principalmente as principais ou condições de perigo que possam oferecer riscos às operações, agindo de forma preventiva, executar a rotina de atendimento à aeronave na pista e acompanhar o abastecimento de aeronaves.
Requisitos: Ter 1 CHT (GMP/CEL/AVI) válida na ANAC e Inglês Intermediário para interpretação de manuais.
Inscritos:
<https://encurtador.com.br/tXCH7>

Ensino Médio

Cidade: Recife (PE)
Empresa: Azul
Período: Tempo Integral
Atividade: Atendimento às atividades de trabalho dentro e fora de sua estação de manutenção de linha de trabalho regulamentar no atendimento de aeronaves em condições técnicas críticas onde envolvem conhecimento mais específico, liderar equipes de técnicos de manutenção no desempenho de suas atividades e suporte ao técnico de manutenção no desempenho de suas atividades.
Requisitos: Inglês Intermediário e 3 CHTs - Certificação de Habilitação Técnica.
Inscritos:
<https://l1nq.com/Yjcs8>

REGIÃO CENTRO-OESTE

Ensino Superior

LÍDER OPERAÇÕES TRANSPORTES

Cidade: Três Lagoas (MS)
Empresa: Eldorado Brasil Celulose
Período: Tempo Integral
Atividade: Gerir o controle e armazenamento de discos de tacógrafo, garantindo o seu correto preenchimento, realizar as rotinas de segurança do trabalho (DDS e teste de alcoolemia) e

monitorar, orientar e evitar irregularidades relacionadas ao meio ambiente nas áreas de atuação.
Requisitos: Formação em Logística, Mecânica ou Mecatrônica, experiência na área de transportes de cargas e experiência com Excel.
Inscritos:
<https://abrir.link/siSAm>

Ensino Fundamental

MONITOR FLORESTAL | DIRETORIA FLORESTAL

Cidade: Água Clara (MS)
Empresa: Eldorado Brasil Celulose
Período: Tempo Integral
Atividade: Realizar o monitoramento de formigas cortadeiras, realizar avaliações de eficiência de controle de formiga e auxiliar na implantação de experimentos.
Requisitos: Residir em Água Clara ou disponibilidade de mudança e noções básicas de manuseio de smartphone.
Inscritos:
<https://abrir.link/UxZVB>

REGIÃO SUDESTE

Ensino Superior

ESPECIALISTA GESTÃO DE FORNECEDORES

Cidade: São Bernardo do Campo (SP)
Empresa: EcoRodovias
Período: Tempo Integral
Atividade: Coordenar o processo de gestão de fornecedores do Grupo, incluindo avaliação de desempenho, ESG (Ambiental, Social e Governança) e indicadores de performance, gerenciar os sistemas e processos de Cadastro & Homologação, Gestão de Riscos Financeiros e o programa de Avaliação de Desempenho, garantindo a conformidade com os regulamentos vigentes e estabelecer e implementar objetivos, estratégias e KPIs para o programa de Gestão de Fornecedores.
Requisitos: Formação em Administração, Engenharia, Sustentabilidade ou áreas afins. experiência prévia significativa em funções de gestão de fornecedores, sustentabilidade e/ou ESG e excelentes habilidades de comunicação e capacidade de influenciar partes interessadas em todos os níveis da

organização.
Inscritos:
<https://abrir.link/IGUKw>

ANALISTA DE SUPRIMENTOS PLENO

Cidade: Santos (SP)
Empresa: Hidrovias do Brasil
Período: Tempo integral (híbrido)
Atividade: Realizar Projetos de melhoria, receber requisições de compra e executar processo de cotação de serviço, produto e/ou equipamentos e aprimorar SAP, realizar o cadastro de material.
Requisitos: Formação não especificada, experiência na área de Suprimentos e conhecimento avançado no Pacote Office.
Inscritos:
<https://abrir.link/KhmKN>

PESSOA ANALISTA DE INFRAESTRUTURA SR

Cidade: Santos (SP)
Empresa: Santos Brasil
Período: Tempo Integral
Atividade: Avaliar o desempenho dos ativos da empresa por meio de indicadores e ferramentas específicas, desenvolver e implementar programas de manutenção preventiva para prolongar a vida útil dos ativos e identificar e mitigar, por meio de Engenharia de Confiabilidade, riscos associados aos ativos, garantindo a conformidade com regulamentações e normas.
Requisitos: Formação em Engenharia ou áreas correlatas, experiência com gestão de ativos e muito desejável conhecimento em SAP PM.
Inscritos:
<https://abrir.link/voUaQ>

GERENTE COMERCIAL

Cidade: São Paulo (SP)
Empresa: Santos Brasil
Período: Tempo Integral
Atividade: Gerenciar, monitorar e garantir a fidelidade dos clientes, promovendo uma agenda estratégica que permita identificar o nível de interesse desses clientes, através de visitas e contatos periódicos, elaborar e negociar os contratos de prestação de serviços de movimentação e armazenagem e promover agenda de reuniões operacionais com os clientes para gestão dos indicadores de performance e revisão de

metas quando necessário.
Requisitos: Formação Engenharia, Administração de empresas, Economia ou Comércio Exterior Desejável pós-graduação em Economia, Marketing, Logística, Pelo menos 10 anos de experiência profissional e 3 anos em área comercial.
Inscritos:
<https://abrir.link/CqMXs>

REGIÃO SUL

Ensino Superior

TÉCNICO SEGURANÇA TRABALHO I

Cidade: Pelotas (RS)
Empresa: EcoRodovias
Período: Tempo Integral
Atividade: Realizar inspeções rotineiras nas frentes de serviço para analisar o cumprimento das normas de segurança vigentes e exigências legais, Realizar treinamento, campanhas e palestras sobre Segurança do Trabalho, bem como treinar os colaboradores próprios e terceiros nos procedimentos operacionais definidos e Participar da identificação básica das condições de ocorrência dos incidentes, elaborando relatórios com avaliação de causa raiz e plano de ação.
Requisitos: Registro de Técnico de Segurança do Trabalho ativo, CNH B e experiência com auditoria interna.
Inscritos:
<https://abrir.link/rqNVR>

ANALISTA DE OPERAÇÕES DE REBOCADORES JR

Cidade: Rio Grande (RS)
Empresa: Wilson Sons
Período: Tempo Integral
Atividade: Gerenciar abastecimento, acompanhar visitas, vistorias e fiscalizações à bordo, preparar e enviar / entregar documentação para renovação / solicitação junto a entidades marítimas e apurar cancelamentos, postergações e desistências de manobras, lançar valor de afretamento no nosso sistema (TugSys - SAMA).
Requisitos: Formação na área Portuária e/ou Administração e Finanças, conhecimentos no segmento marítimo e de rebocadores e conhecimentos básicos de marinharia e normas do porto de Rio Grande.
Inscritos:
<https://encurtador.com.br/foLN7>

OPINIÃO



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas
opinio@portalbenews.com.br

▶ ESTRATÉGIA

Uma vida que só serve para mim, mas, se ajudar... é sua

((I've lived a life that's full
(Eu vivi uma vida completa)
I travelled each and every highway
(Eu viajei por toda e qualquer estrada)
And more, much more than this
(E mais, muito mais que isso)
I did it my way
(Eu fiz isso do meu jeito))

Trecho de MY WAY, canção composta por Claude François, Jacques Revaux e Paul Anka, sucesso na voz do lendário Frank Sinatra

Antes de entrarmos no texto em si, um reparo ao grande Francis Albert Sinatra: fiz e ainda faço. Aliás, ainda há muito a fazer.

Também é verdade que quanto mais você vive, mais as pessoas esperam que você acerte nas decisões que toma e nos caminhos que trilha. Por isso, gostam de ouvir-nos, na esperança que tenhamos o "caminho das pedras".

Sinto dizer. Não existem aquelas palavras mágicas que tornam a vida de todos e de qualquer um mais fáceis e imunes a erros. Minha experiência, com acertos e erros, só serve para mim. O máximo que você pode fazer é comparar a situação que você estiver vivendo com o que fiz, e o resultado que obtive.

Por isso, me incomoda o pedido que atendi dias atrás: falar para um grupo de profissionais de Recursos Humanos, sobre minha carreira. Mas o pedido foi feito por grandes amigos, que pertencem, como eu, a uma Instituição mais do que centenária e absolutamente respeitada. Impossível dizer não.

Então, iniciei uma preparação clássica, com slides estruturados com formas, cores e movimentos. De cara, não gostei. Sou minimalista. Gosto de partir de um número, ou de uma palavra, para desenvolver junto com a plateia o caminho que nos leve, juntos, a um resultado que faça sentido para a maioria.

Sem verdades absolutas, nem raciocínios pré-concebidos. Nesse grupo, um ponto especial de atenção: não havia nada que eu pudesse dizer e que já não soubessem, portanto, o conteúdo – que era o que estava faltando nos slides bacanas – tinha que superar expectativas.

Assim, troquei tudo por um flip-chart, um pincel e uma conversa intimista, face a face. Uns falando mais, outros menos, pessoas discordando, revisão de conceitos, como é a vida profissional de cada um de nós. E deve ser. Não há crescimento na unanimidade.

Usei, como linha mestra de raciocínio a linha do tempo da minha carreira e o que fui aprendendo em cada lugar por onde passei. Um desafio, pois não estávamos falando de mim, apenas usando o meu caminho para um aprendizado que servisse a todos. Inclusive a mim, que "saquei" muitas coisas sobre as quais não havia compreendido antes.

Para que vocês entendam um pouco melhor do que se tratou, vou tentar reproduzir aqui o que fizemos lá, desde já, sentindo que você que me lê não tenha a condição de me interromper e contar como aconteceu com você. Seria muito mais rico.

A brincadeira inicial foi escrever no flip os números 60-40-26. O que seriam? Sessenta anos de idade, quarenta de carreira e vinte e seis no RH. Então não começou sua carreira no RH? Não! Foram doze anos em Engenharia (dois em Banco). Essa

passagem Engenharia-RH me deu o primeiro aprendizado, o qual carrego até hoje: GENTE TEM BOTÃO. Explico: meus antigos colegas diziam: "Cuidado! Gente NÃO tem botão", querendo dizer que não responderiam a comandos diretos, como as máquinas.

Não é verdade. Todos temos o botão da motivação. Por que fazemos determinadas coisas com mais prazer, dedicação e resultados do que outras? Achar esse "botão" e saber apertá-los da forma e no tempo exige tempo de observação e o real desejo de fazer o melhor pela organização e pelas pessoas que lá estão conosco.

Dessa empresa, onde investi doze anos em Engenharia mais dois em RH, parti para cinco anos em Consultoria. Dirigi projetos grandes e – na saída – aprendi como é difícil não ter sobrenome profissional. Fulano da tal Empresa. Você é sozinho e tem que se virar com o que é e tem de recursos. Só.

Dali para uma grande empresa inglesa de inspeções, testes e certificações. Quando cheguei, só havia uma Divisão, atuando em Óleo e Gás. Montamos mais duas, para atender Agronegócio e Mineração. Contratações em massa, espalhadas por todo o País. Aprendi a respeitar as diferenças regionais desse Brasilão e como elas influenciam no resultado do negócio. Forma de tratar as pessoas, de capacitá-las, de conceder benefícios, de negociar com Sindicatos difíceis.

Em seguida um - hoje - grande Terminal de Contêineres, mas que começou com apenas seis pessoas na Equipe. Tudo por construir. Além da obra em si, que incluía enormes dificuldades ambientais, construir e consolidar relações institucionais e com a comunidade. Aprendi muito rápido a importância do networking e de manter alinhados discurso e prática, sob pena de fazer ruir num instante, a confiança construída com stakeholders, sob enorme sacrifício. Foi também, a primeira oportunidade de planejar, construir e colocar para funcionar um Departamento de Recursos Humanos que dirigi por sete, dos dez anos em que fiquei nessa companhia. Além do trabalho, a gratidão por ter a oportunidade de devolver à Cidade onde nasci, um projeto do qual me orgulho e que proporciona emprego e oportunidade a milhares de pessoal e suas Famílias.

Nos últimos seis anos, de volta para a Consultoria. Dessa vez a minha própria. Desafiador, fundar e manter o negócio com o dinheiro do próprio bolso. Ou você tem realmente algo de valor para oferecer ao mercado ou está fora. Simples assim.

Entendi também que, com uma Equipe pequena, seria difícil crescer. Foi e está sendo difícil reconhecer que há limites para quase tudo na vida, por mais que haja vontade. Mas entendi também que, se encontrarmos parceiros que além de capacidade técnica tenham – principalmente – os mesmos valores, é possível ampliar a ação e crescer. Por isso ELABORE ONLINE – Resultados através das pessoas e WISDOM – Gestão Organizacional, caminham juntas. Harmonia técnica e de princípios.

Por fim, talvez o maior aprendizado, algo que nem todos gostam: seguir o caminho difícil. Ou: "O que não nos mata, nos fortalece."

Sair da zona de conforto, assumir desafios, coloca outra perspectiva dos fatos perante nossos olhos. Somado ao autoconhecimento e ao autodesenvolvimento, nos torna imbatíveis.

Bora escrever a sua própria história?

NÃO EXISTEM AQUELAS PALAVRAS MÁGICAS QUE TORNAM A VIDA DE TODOS E DE QUALQUER UM MAIS FÁCEIS E IMUNES A ERROS. MINHA EXPERIÊNCIA, COM ACERTOS E ERROS, SÓ SERVE PARA MIM. O MÁXIMO QUE VOCÊ PODE FAZER É COMPARAR A SITUAÇÃO QUE VOCÊ ESTIVER VIVENDO COM O QUE FIZ, E O RESULTADO QUE OBTIVE

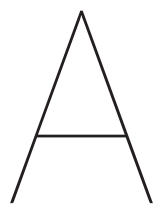


WALDECK ORNELAS

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.
opinio@portalbenews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

O day after da FCA na Bahia



Bahia precisa estar preparada e ter uma clara e efetiva estratégia para o dia seguinte à saída da concessionária de sua malha ferroviária tradicional – a SR-7 da antiga Rede Ferroviária Federal. O divórcio foi antecipado pela própria Ferrovia Centro Atlântica (FCA), atual concessionária, quando comunicou ao Ministério dos Transportes que, na renovação antecipada de sua concessão, não deseja manter sob sua gestão qualquer trecho de ferrovia em território baiano. Já vai tarde! Mas é preciso virar a página.

A Bahia vai ficar com uma verdadeira sucata, herança maldita que será preciso reverter no menor lapso de tempo possível. Para isto, é indispensável agir com rapidez para fazer com que este tempo seja realmente mínimo, sob pena de, mesmo depois do desfecho do caso, permanecerem os efeitos nefastos deixados para trás. Para tanto, é preciso planejamento e decisão.

Embasamento técnico não falta. Estudos já foram realizados pela Fundação Dom Cabral, conceituada entidade de consultoria e projetos, primeiro, para a Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM) e, agora, para a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), ambos órgãos e entidades integrantes da estrutura do governo do Estado.

É certo que as decisões são de competência federal, mas nem por isto a Bahia pode – nem deve – omitir-se ou manter-se alheia ao curso dos acontecimentos. Não é possível deixar ao deus-dará questão desta magnitude, e de importância crucial para o presente e futuro da sociedade baiana – Poder Público, classes empresariais, academia, entidades profissionais, imprensa, toda a sociedade. É o interesse de todo o povo baiano que está em jogo!

A disponibilidade de infraestrutura é questão estratégica, de suma importância para o desenvolvimento econômico e social de qualquer área territorial. No caso da Bahia, o isolamento logístico a que estamos relegados – ferrovias, portos e rodovias – compromete as perspectivas, possibilidades e alternativas de desenvolvimento deste importante ente da federação. Não é sem razão que já perdemos uma posição no ranking do PIB dos estados e estamos rolando ladeira abaixo na participação relativa no PIB do Nordeste.

Vamos aos fatos: embora tenha a obrigação de manter as operações da malha ferroviária até 30 de agosto de 2026, a FCA já está se desfazendo dos poucos contratos que ainda tem por aqui, ou seja, está encerrando, imediata e antecipadamente, as suas atividades, independente e antes mesmo da decisão do Governo Federal quanto à renovação antecipada de sua concessão. Isto significa que o cenário tende ainda a se agravar.

Só há uma atitude a ser tomada: precipitar o desfecho, segregando de imediato a malha baiana da concessão vigente para, de pronto, criar as condições jurídico-legais necessárias e indispensáveis para disponibilizar a malha, ou parte dela, para novas soluções. É uma pré-condição. E é o que foi feito no caso da Transnordestina, em relação ao acesso ao Porto de Suape, em Pernambuco. Depende apenas da chamada “vontade política”!

Aliás, observe-se como os pernambucanos agiram com rapidez, mobilizando-se seu governo e a bancada federal, e conseguindo, de imediato, um compromisso político que viesse a preencher rapidamente a lacuna. É preciso não ter vergonha de copiar esse exemplo de eficiência e de unidade em defesa dos interesses do Estado.

Como já se dispõe dos estudos técnicos, precisa-se agora estabelecer a estratégia a ser seguida para repor, em padrões modernos e atuais, as condições operacionais do sistema ferroviário baiano.

Embora ainda não tenha sido concluída, está em andamento a

implantação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), cujo trecho I, de Ilhéus a Caetitê, está concedida à Bahia Mineração (Bamin), enquanto o trecho II, de Caetitê a Barreiras, tem suas obras a cargo do próprio Governo Federal. Neste momento, o Ministério dos Transportes realiza a licitação de um último lote nesse trecho, o que criará as condições para uma nova concessão. Assim, a Fiol está se tornando realidade inquestionável. Estrada de bitola larga, este passa a ser um novo paradigma para o sistema ferroviário em território baiano.

Para o futuro, deve a Bahia passar a contar com dois grandes eixos ferroviários: o Leste-Oeste que, com a integração Fico-Fiol, se estenderá até o coração do estado de Mato Grosso; e a ligação Sudeste-Nordeste, a ser desenvolvida sobre os destroços da antiga malha da Rede Ferroviária Federal, hoje FCA. Esta é a configuração da nova equação ferroviária baiana. Mas este segundo eixo depende do encaminhamento que vier a ser dado ao espólio da FCA.

Tratando-se de uma malha muito extensa, é inviável retomá-la por inteiro de uma só vez. Será preciso reconstituí-la por partes. Sim, da terra arrasada que nos deixa a FCA só se aproveita o lastro. Será preciso, de fato, construir uma nova ferrovia. E em bitola larga.

A prioridade que se impõe é a reabilitação da antiga Linha Sul, que se estende por 1.154km, de Salvador a Corinto (MG). Ainda assim, trata-se de um desafio de grande porte, sendo recomendável, para torná-la exequível em menor prazo, que sua implementação seja dividida em dois tramos: um de Salvador a Brumado, e outro, de Brumado a Corinto, a serem executados simultaneamente. Brumado é o marco divisório porque aí a Linha Sul cruza com a Fiol, ainda no seu trecho I, cuja conclusão está prevista para 2027.

Esse trecho permite vislumbrar a reintegração da Região Metropolitana de Salvador, do Polo Industrial de Camaçari – o maior do Nordeste – e da Baía de Todos os Santos – o melhor porto natural do País – com o novo sistema ferroviário nacional, uma vez que a Fiol terá seu engate com a Fico em Mara Rosa (GO), no cruzamento com a Ferrovia Norte-Sul, rompendo o isolamento porto-ferroviário do Estado.

Numa perspectiva de mais longo prazo, a Linha Sul tornará possível reativar a articulação ferroviária do Nordeste. Sergipe e Alagoas são estados que precisam do trem baiano para terem ferrovia, chegando a Pernambuco, para integrá-los todos à nova malha ferroviária nacional.

Mas há detalhes importantes a serem observados. E nos detalhes é que mora o perigo. Primeiro, é que não é mais possível fazer uma “meia-sola” na ferrovia pré-existente. Não apenas por seu total estado de degradação, mas também porque toda a nova malha ferroviária nacional é de bitola larga, e a malha antiga é de bitola métrica.

Segundo, a necessidade de constituição de um funding que conte com recursos da indenização devida pela FCA e parcela significativa da outorga a ser paga na renovação antecipada, para custear parte do empreendimento. Ainda que o tempo seja curto, fato é que a VLI, controladora da FCA, almeja a renovação de seus interesses no trecho da malha que serve aos estados do Espírito Santo e de Minas Gerais. O Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais, todo em bitola larga, conta, aliás, com a manutenção da nossa Linha Sul – de Salvador a Corinto.

Terceiro porque, institucionalmente, é preciso avaliar com exatidão qual a melhor opção para a retomada da ferrovia baiana: se o antigo sistema de concessões ou a nova alternativa do regime de autorização, certamente mais atrativo ao setor privado, uma vez que não está sujeito ao pagamento de outorga e tem prazo de 99 anos (nas concessões, o prazo é de 30 anos). No caso de ser adotado o regime de autorização, a União deverá abrir um chamamento público para que se manifestem os interessados.

É indispensável que sejam criadas as condições para que a União abra, de imediato, ainda em 2024, um chamamento público para toda a Linha Sul, dividida nos dois tramos acima referidos: Salvador-Brumado e Brumado-Corinto. Esta parece ser a alternativa que melhor atende aos interesses nacionais e da Bahia.

A BAHIA VAI FICAR COM UMA VERDADEIRA SUCATA, HERANÇA MALDITA QUE SERÁ PRECISO REVERTER NO MENOR LAPSO DE TEMPO POSSÍVEL. PARA ISTO, É INDISPENSÁVEL AGIR COM RAPIDEZ PARA FAZER COM QUE ESTE TEMPO SEJA REALMENTE MÍNIMO, SOB PENA DE, MESMO DEPOIS DO DESFECHO DO CASO, PERMANECEREM OS EFEITOS NEFASTOS DEIXADOS PARA TRÁS. PARA TANTO, É PRECISO PLANEJAMENTO E DECISÃO

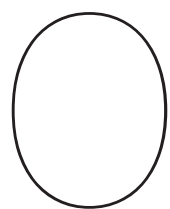
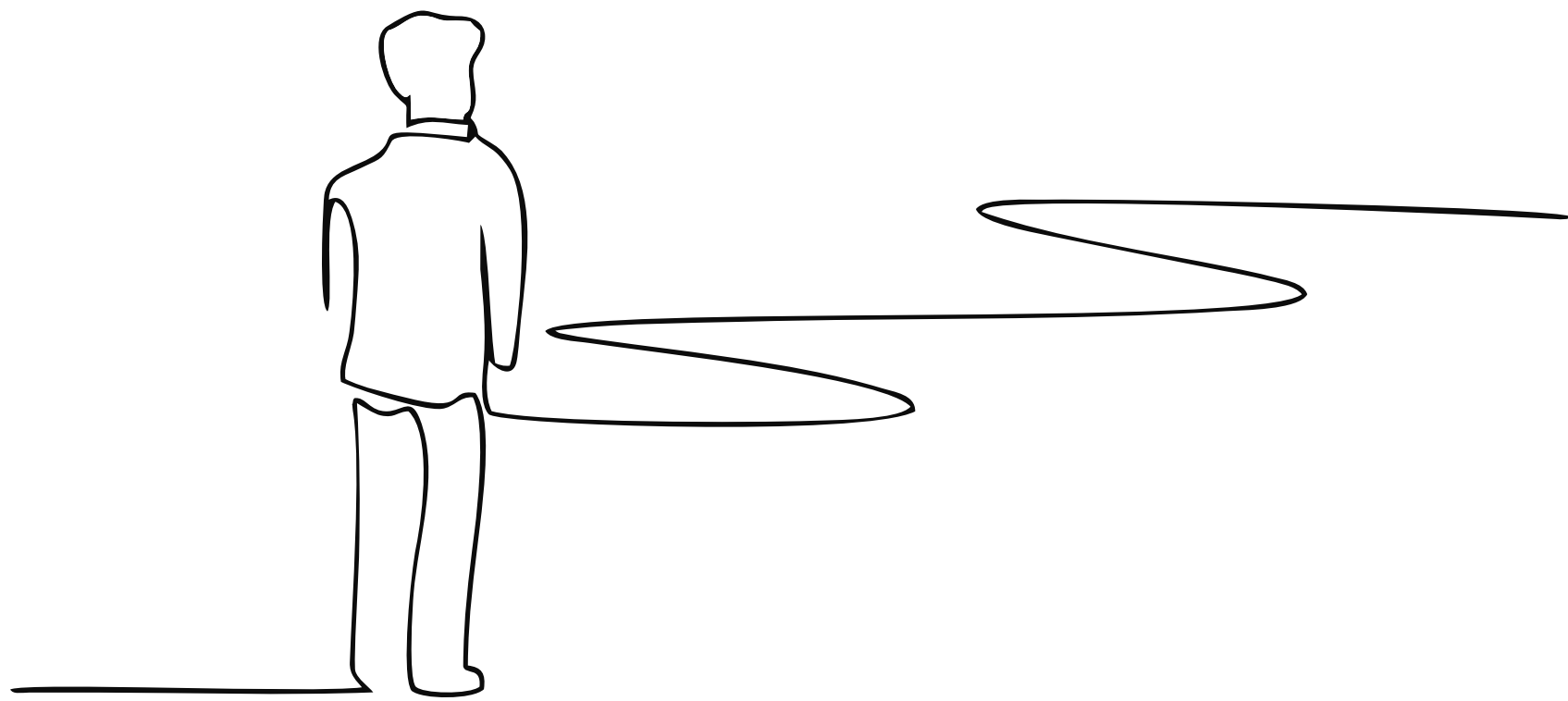
OPINIÃO

**AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA**

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opinio@portalbenews.com.br

► INFRAESTRUTURA

Mobilidade urbana: pessoas primeiro



propósito das cidades é servir às pessoas e não aos automóveis. Este conceito é fundamental antes de qualquer discussão sobre mobilidade urbana, pois usualmente se delibera sobre os efeitos do trânsito e não suas causas. Enquanto atuarmos de maneira antiquada, seguiremos a obter cidades feias

e desumanas. A troca de perspectiva é fundamental na discussão do problema de movimentação de pessoas, para devolvermos o centro das atenções às pessoas, estejam ou não nos automóveis, tenham ou não muito dinheiro.

A cidade é o lugar onde os cidadãos enfrentam seus problemas básicos, pois é nela que moramos, antes de qualquer outra esfera administrativa mais abrangente, como planeta, país ou estado. Se nos sentimos bem onde moramos, temos a chance de desenvolver todas as nossas capacidades. Caso contrário, sempre estaremos irritados e sujeitos a desgastes de toda a sorte, que diminuirão os nossos potenciais pessoais e de comunidade. Criar uma mobilidade cidadã é o primeiro passo para facilitar a participação social - e possibilitar isso é o alicerce da construção de uma política realmente voltada para pessoas.

Os carros são os vilões na movimentação de pessoas, porque eles ocupam muito espaço, transportando poucas pessoas, com pesada contrapartida ambiental e financeira, reduzindo a interação com o ambiente e desumanizando as relações. É claro que sempre haverá um espaço para automóveis, tal qual haverá espaço para calçadas, bicicletas ou drones. E a mobilidade do futuro próximo ainda terá veículos autônomos e voadores. Assim, a integração dos novos conceitos de movimentação de pessoas envolve uma grande diversidade

de soluções que devem conviver em harmonia nas cidades.

Em meio à diversidade de formas de movimentação, a tecnologia se torna um elemento indispensável, tanto na concepção das soluções quanto no uso das pessoas em seu cotidiano, quer a cidade esteja pronta ou não para isso. As empresas de tecnologia perceberam esta lacuna e várias delas têm ofertado para as pessoas aplicativos que selecionam as melhores formas de se movimentar nas cidades, em qualquer meio de transporte.

Estamos distantes da discussão do básico na eleição municipal que se avizinha. Se seguimos com a pauta do século XX, certamente, colheremos resultados do passado. Para evoluirmos ao século XXI, precisaremos começar a colocar na mesa a gestão da mobilidade inteligente, que usa dimensões como: condução conectada, cooperativa e automatizada; tecnologia veicular; mobilidade compartilhada & verde; mobilidade de massa e sob demanda; big data e cibersegurança; IA e aprendizado de máquina; e novos modos de mobilidade. Enquanto não conseguirmos trazer estas questões para o País, seguiremos com movimentos caros em todas as dimensões.

A vida nas cidades é dispendiosa e lenta por causa do trânsito, o que deixa grande parte das pessoas frustrada e sem tempo livre para se desenvolver. Esse descontentamento com o que não têm, cria uma raiva que se reflete nos votos, formando uma estrutura política onde o interesse individual prevalece sobre o resto e onde os carros se tornam objetos de desejo, levando a uma quase escravidão da indústria automobilística, para a renda média brasileira, onde muitas pessoas vivem para comprar e financiar seu carro, quase como vítimas de um sistema de juros altos e de automóveis caros.

A CIDADE É O LUGAR ONDE OS CIDADÃOS ENFRENTAM SEUS PROBLEMAS BÁSICOS, POIS É NELA QUE MORAMOS, ANTES DE QUALQUER OUTRA ESFERA ADMINISTRATIVA MAIS ABRANGENTE, COMO PLANETA, PAÍS OU ESTADO. SE NOS SENTIMOS BEM ONDE MORAMOS, TEMOS A CHANCE DE DESENVOLVER TODAS AS NOSSAS CAPACIDADES. CASO CONTRÁRIO, SEMPRE ESTAREMOS IRRITADOS E SUJEITOS A DESGASTES DE TODA A SORTE, QUE DIMINUIRÃO OS NOSSOS POTENCIAIS PESSOAIS E DE COMUNIDADE