



portalbenews.com.br

RS Porto de Rio Grande tem calado reduzido pela segunda vez após enchentes no estado ▶ **p4**

ESTILO BE Em entrevista à coluna, engenheiro Jurandir Picanço diz que o hidrogênio verde é uma grande oportunidade para o Brasil ▶ **p12**



Divulgação/Wilson Sons

Tecon Salvador entre os melhores do mundo



Vem aí
Nordeste Export

Terminal de contêineres operado pela Wilson Sons fica em 6º lugar em ranking até 500 mil TEU ▶ **p3**

Divulgação/APS



SANTOS
Concais prevê novos operadores com projeto do novo terminal de passageiros ▶ **p6**

SÃO PAULO Governo do Estado cria linha de crédito para transição energética de indústrias ▶ **p5**

SENADO Nova rodovia ligando o Brasil à Bolívia será discutida por grupo de trabalho ▶ **p8**

OPINIÃO Luiz Dias Guimarães detalha a história da compra de um cachorro de louça em Buenos Aires ▶ **p9**

EDITORIAL

Calado reduzido em Rio Grande

A recente decisão da Portos RS de reduzir o calado máximo permitido nas vias de navegação do Porto do Rio Grande, o maior do estado, para 11,9 metros, gera reflexões acerca da segurança da navegação e dos impactos na economia local. A medida, tomada em caráter excepcional e provisório, é compreensível diante da necessidade de garantir a segurança das manobras dos navios. As fortes correntezas e o assoreamento do canal externo, causados pelas enchentes que assolaram o Rio Grande do Sul no início de maio, exigem cautela para evitar acidentes.

No entanto, é crucial que essa condição seja resolvida o mais breve possível. A redução do calado impacta diretamente na capacidade de operação do porto, limitando o tamanho dos navios que podem atracar e, conseqüentemente, o volume de carga que pode ser movimentado.

Esse cenário gera diversos desafios para o escoamento da produção agrícola do estado, um dos principais pilares da economia gaúcha. Com o porto operando abaixo de sua capacidade, há o risco de aumento dos custos logísticos e atrasos nas entregas, impactando negativamente a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

Além disso, a redução do calado pode afetar o fluxo de investimentos no porto, desestimulando a instalação de novas empresas e a geração de empregos. É fundamental que as autoridades competentes trabalhem em conjunto para encontrar soluções duradouras para o problema do assoreamento do canal.

Dragagens regulares e medidas de contenção de sedimentos são algumas das alternativas que podem ser exploradas. É importante que haja um planejamento estratégico e investimentos adequados para garantir a navegabilidade do canal e a competitividade do Porto do Rio Grande no longo prazo.

Enquanto as soluções definitivas não são implementadas, é fundamental que a comunicação entre a Portos RS, os operadores portuários, os armadores e demais stakeholders seja clara e transparente. A comunidade precisa estar informada sobre os impactos da medida e sobre as ações que estão sendo tomadas para minimizar os transtornos.

Em suma, as autoridades competentes têm a responsabilidade de agir com rapidez e eficiência para solucionar o problema do assoreamento do canal e restaurar as condições normais de operação do Porto do Rio Grande. A economia do estado e o futuro do porto dependem disso.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 3 Tecon Salvador é eleito 6º melhor terminal do mundo até 500 mil TEU

HUB

- 3 Galpões logísticos serão valorizados com a retomada das operações no Porto de Itajaí

REGIÃO SUL

- 4 Rio Grande tem calado reduzido pela segunda vez após enchentes no RS

Complexo de Porto Alegre vai retomar operações em caráter contingencial

REGIÃO SUDESTE

- 5 Governo de SP cria crédito para transição energética de indústrias

- 6 Novo projeto de terminal de passageiros anima Concais, que prevê novos operadores

REGIÃO NORTE

- 7 Ultracargo oferece 30 vagas gratuitas para Programa de Formação Operacional

INTERNACIONAL

- 8 Nova rodovia entre Brasil e Bolívia será discutida em grupo de trabalho

OPINIÃO

- 9 “A viagem do cão”, por Luiz Dias Guimarães

- 10 “Calado, já está errado”, por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

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



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

Fabício 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

REGIÃO NORDESTE

**Galpões valorizados 1**

A retomada das operações no Porto de Itajaí (SC) deve impulsionar significativamente a valorização dos galpões logísticos na região, de acordo com empresários do setor. No mês passado, o Ministério de Portos e Aeroportos informou que a JBS, por meio de sua subsidiária Seara, vai assumir as operações do pátio de contêineres do complexo portuário, que está com as operações paralisadas desde o fim do 1º semestre do ano passado. Com a previsão de início das operações para o segundo semestre, a demanda por espaço logístico deve aumentar, elevando o valor do metro quadrado tanto para venda quanto para locação acima de 20% nos próximos anos, segundo o setor.

Galpões valorizados 2

A valorização dos galpões logísticos também está diretamente ligada ao aumento do comércio internacional e ao crescimento do e-commerce no país. Segundo a Wepayments, o Brasil é o país da América Latina que mais realiza compras em sites internacionais, com 75% dos brasileiros fazendo pelo menos uma compra online nos últimos 12 meses. Esse crescimento, com projeção de um salto de R\$ 349 bilhões em 2023 para R\$ 557 bilhões em 2027, aumenta a demanda por infraestrutura logística.

Galpões valorizados 3

“O restabelecimento da operação portuária em Itajaí trará, além da geração de novos empregos, uma maior competitividade dos portos da região, melhorando significativamente os serviços. Com a capacidade de receber navios maiores, devido à dragagem feita no final de 2023, Itajaí pode se consolidar como um hub estratégico para grandes players do mercado. A reabertura do porto vai impulsionar a valorização dos galpões logísticos na região, oferecendo um cenário favorável para investimentos a longo prazo”, afirma Douglas Curi, sócio da Sort Investimentos, empresa especializada no setor.

Masterplan 1

A empresa pública Infra S.A. apresentou, nessa sexta-feira, a nova metodologia do Plano Mestre ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de Paranaguá (PR). Os portos de Paranaguá e Antonina serão os primeiros a receber o novo modelo, considerado um dos mais importantes no ambiente portuário, pois avalia as necessidades de cada setor e direciona as ações e investimentos.

Masterplan 2

“Considerando a relevância que Paranaguá tem para o contexto nacional, sendo um ativo estratégico portuário, é de extrema importância a gente começar por esta cidade. Estamos avançando com Paranaguá na vanguarda e quando temos condição de planejar e ter previsibilidade, conseguimos perceber e olhar através do nosso plano mestre, das nossas ferramentas de planejamento”, explicou o presidente do CAP e secretário nacional de Portos, Alex Sandro Ávila.

Tecon Salvador é eleito o 6º melhor terminal do mundo até 500 mil TEU

Operado pela Wilson Sons, terminal recebeu mais de R\$ 1 bilhão em investimentos

Divulgação/Wilson Sons



Em 2021, a Wilson Sons ampliou a disponibilidade de berços de atracação no Tecon Salvador, duplicando o principal berço, que passou a contar com 800 metros

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

O Tecon Salvador, que pertence à Wilson Sons, foi eleito o sexto melhor terminal de contêineres do mundo até 500 mil TEU de acordo com o Índice Global de Desempenho Portuário de Contêineres (CPPI). O ranking, relativo a 2023, é baseado em ranking divulgado pelo Banco Mundial e pela S&P Global Market Intelligence, que avaliaram a eficiência operacional a partir do tempo de permanência dos navios porta-contêineres nos portos.

Segundo o COO da Wilson Sons, Arnaldo Calbucci, a empresa busca o desenvolvimento sustentável de longo prazo, sempre orientado à criação de valor para seus stakeholders. “Com esse foco, investimos em equipamentos de ponta e sustentá-

veis e ampliamos a eficiência operacional do Tecon Salvador, onde os navios de até 366m já podem escalar, contribuindo assim para aumentar a capacidade de atendimento e competitividade dos portos brasileiros”, afirma ele.

Para elaborar o estudo, o CPPI classificou 405 portos globais no ano passado, avaliando mais de 182 mil escalas de navios, 238,2 milhões de movimentações e cerca de 381 milhões de TEUs. De acordo com o Banco Mundial e a S&P, o objetivo é identificar “áreas de aprimoramento para o benefício de várias partes interessadas no sistema de comércio global e nas cadeias de suprimentos, de portos a companhias de navegação, governos nacionais e consumidores”.

O banco destaca que mais de 80% do comércio de mercadorias são transportados por via marítima, portanto, “a resiliência, a eficiência e o desempenho geral dos portos são cruciais para os mercados globais e o desenvolvimento econômico”.

“Estamos localizados na Baía de Todos-os-Santos, considerada capital da Amazônia Azul, dadas suas condições na-

turais privilegiadas com excelente acessibilidade marítima e rodoviária. Os investimentos contínuos, com destaque para a ampliação do terminal e a aquisição de novos equipamentos, performam sob os comandos de pessoas capacitadas e comprometidas com a experiência dos nossos clientes e o progresso do negócio”, afirma o diretor-executivo do Tecon Salvador, Demir Lourenço.

A performance do Tecon Salvador reflete os investimentos recentes da Wilson Sons em obras de ampliação, com foco em inovação, sustentabilidade e capacitação de pessoal, que tornaram o terminal uma opção relevante para empresas de navegação, que conectam o Brasil com o comércio global.

A Wilson Sons já investiu mais de R\$ 1 bilhão no Tecon Salvador em obras de ampliação e modernização, desde que passou a administrar o terminal. Com uma área de 163.200 m², o terminal tem posição privilegiada no litoral brasileiro. Entre os segmentos movimentados estão frutas, algodão, fertilizantes, couro, celulose, suco, eletrônicos, produtos químicos, além de cargas granéis e cargas soltas, de grandes dimensões

direcionadas a projetos, a exemplo do segmento de energia renovável.

Em 2021, a Wilson Sons ampliou a disponibilidade de berços de atracação no Tecon Salvador, duplicando o principal berço, que passou a contar com 800 metros, capaz de atracar dois super navios porta-contêineres New Panamax (366 m) ao mesmo tempo, além de navios menores para operações de projetos em seu cais secundário.

Atualmente, o local atende a mais de 470 navios ao ano e a mais de 750 caminhões/dia e dispõe de um moderno sistema de gestão, permitindo otimizar o gerenciamento de cargas no pátio e no navio, com mais segurança e eficiência.

O terminal é, ainda, pioneiro no uso de equipamentos elétricos. No ano passado, a companhia investiu em mais 12 tratores de pátio elétricos, chamados de TTs (terminal tractors), utilizados para o transporte interno entre as embarcações e áreas de armazenagem de contêiner. Os equipamentos possibilitam a redução de até 341 toneladas de CO₂ que não serão emitidas na atmosfera anualmente.

REGIÃO SUL

Rio Grande tem calado reduzido pela segunda vez após enchentes no RS

Antes em 14,2 metros após campanha de dragagem, novo calado foi para 11,9 metros

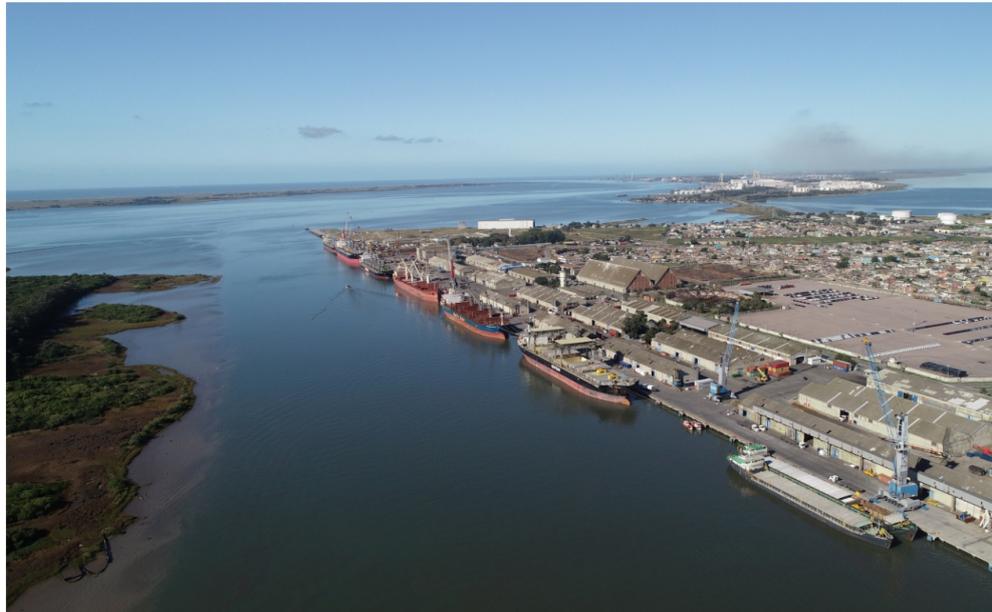
Divulgação/Portos RS

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebnews.com.br

A Portos RS, Autoridade Portuária dos portos públicos do Rio Grande do Sul, anunciou a redução de calado no Porto do Rio Grande, o maior do estado, para 11,9 metros. Desde a conclusão da última campanha de dragagem de manutenção realizada pela Autoridade Portuária, concluída em fevereiro, o canal anteriormente possuía calado de 14,2 metros.

Segundo a Autoridade Portuária, a redução de calado ocorre em caráter excepcional e provisório, enquanto o estado segue no processo de recuperação e reconstrução após as enchentes.

A medida, anunciada na sexta-feira (14), foi tomada após reunião conjunta com autoridades marítimas gaúchas.



Segundo a Portos RS, a redução de calado ocorre em caráter excepcional e provisório, enquanto o estado segue no processo de recuperação e reconstrução após as enchentes

Anteriormente, em razão da tragédia climática que atingiu o estado no início de maio, a Portos RS já havia anunciado a redução de calado para 12,8 metros por questões de segurança das manobras dos navios, devido às fortes correntezas no canal de Rio Grande.

Na época, a medida foi anunciada para a região dos terminais da Bunge, Bianchini e Terminal Marítimo Luiz Fogliatto (Termasa) e do Terminal Graneleiro (Tergrasa), trecho em que empresas operam e movimentam grãos no complexo portuário.

“Constatamos a presença de grandes quantidades de detritos e sedimentos das mais variadas espécies, carregados pela corrente das águas, através da hidrovía até o canal, curso natural do lago Guaíba para o mar. Isto proporcionou um assoreamento do canal externo

em uma taxa extraordinária, evidenciando a gravidade das enchentes aqui vividas”, afirmou a Portos RS, em comunicado oficial.

Dragagem

No ano passado, a Portos RS assinou o contrato para as obras referentes à segunda etapa da dragagem de manutenção do canal de acesso ao porto do Rio Grande. O vínculo foi firmado com a empresa Van Oord Serviços de Operações Marítimas, que foi a vencedora da licitação.

Os trabalhos tiveram início em novembro e foram concluídos em fevereiro deste ano.

De acordo com a Portos RS, somente neste ano, foram retirados 3,5 milhões de metros cúbicos, o que possibilitou um calado de 14,2 metros.

Para a realização da obra, dívida em duas etapas, a Portos RS realizou um investimento de mais de R\$ 105 milhões com a utilização de verbas próprias.

Complexo de Porto Alegre vai retomar operações em caráter contingencial

Primeira operação de longo curso no cais da capital gaúcha vai ocorrer no próximo dia 25

Divulgação/Portos RS

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebnews.com.br

A Portos RS, Autoridade Portuária dos portos públicos do Rio Grande do Sul, informou que vai retomar as atividades no complexo de Porto Alegre em caráter contingencial. O comunicado oficial foi divulgado para a comunidade portuária na sexta-feira (14).

Segundo divulgado pela Autoridade Portuária, a primeira operação de longo curso no complexo da capital gaúcha vai ocorrer no terminal arrendado à empresa Serra Morena, localizado na área POA02, no dia 25 de junho.

A embarcação Nord Mississippi, de bandeira do Panamá, vai descarregar insumos para a produção de fertilizantes no porto.



Por causa do aumento do nível do Lago Guaíba, que alagou as principais ruas e avenidas da capital, o complexo de Porto Alegre suspendeu as atividades desde o dia 2 de maio

após o fechamento de comportas para tentar impedir o avanço das águas em trecho urbano.

Recuperação

A Portos RS informou que, com a normalização dos níveis de água do Lago Guaíba, equipes estão intensificando as atividades de limpeza, coleta e destinação dos resíduos restantes no cais. Além disso, estão sendo realizadas ações de avaliação e manutenção das instalações elétricas, geradores de energia, balanças de pesagem, servidores de rede e computadores.

A Portos RS disse, ainda, que há duas semanas já realiza a manutenção da sinalização náutica avariada nas hidrovias do estado.

Conforme o comunicado da Portos RS, ainda seguindo o plano de contingência, será necessário a solicitação formal de terminais interessados em operar no Porto de Porto Alegre, para que a Autoridade Por-

tuária promova, junto com seus intervenientes, as autorizações necessárias, em especial, às equipes da Receita Federal e da Marinha do Brasil (MB).

As solicitações deverão ser encaminhadas ao e-mail: proto-

colo@portosrs.com.br.

Por causa do aumento do nível do Lago Guaíba, que alagou as principais ruas e avenidas da capital, o complexo de Porto Alegre suspendeu as atividades desde o dia 2 de maio,

REGIÃO SUDESTE

Governo de SP cria crédito para transição energética de indústrias

Estimativa é movimentar mais de R\$ 420 milhões em crédito, beneficiando até 425 indústrias

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redeneews.com.br

A Desenvolve SP, agência de fomento do estado de São Paulo, anunciou nesta semana que vai gerir o chamado Fundo de Aval da Eficiência (FAEE), criado para facilitar o acesso a crédito e estimular a indústria paulista na aquisição de maquinários mais modernos e eficientes, além da geração de energia elétrica própria, para implementar a transição energética. A estimativa do estado é movimentar mais de R\$ 420 milhões em crédito.

O fundo de aval recém-criado ganhou um aporte inicial de 8 milhões de euros (R\$ 45,9 milhões) da agência alemã GIZ, especializada em projetos de cooperação tecnológica e de

desenvolvimento sustentável em escala mundial.

O FAEE será uma ferramenta que vai ajudar essas empresas a adquirirem o crédito por meio do PotencializEE (Programa Investimentos Transformadores de Eficiência Energética na Indústria).

O programa é uma parceria entre a agência paulista, vinculada à Secretaria do Desenvolvimento Econômico e a Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil). O PotencializEE conta também com o apoio do Senai, que vai prestar consultoria especializada às empresas participantes.

A estimativa é movimentar mais de R\$ 420 milhões em crédito, beneficiando pelo menos 425 indústrias de até médio porte. Uma das estratégias para chegar ao número é reduzir as garantias normalmente exigidas



Divulgação

O programa do Governo de SP ajuda na redução dos custos de produção e de consumo de energia, através da transição energética, resultando em menos emissão de carbono

de 130%, 150% de garantia para trocar uma máquina. O custo da energia é uma das maiores dores da indústria. As máquinas industriais têm hoje, em média, 20 anos de uso", afirmou Brito.

Segundo o Governo do estado, o PotencializEE pode gerar uma economia de mais de 7 bilhões de quilowatts-hora no consumo de energia até 2025 e reduzir a emissão de 1,1 milhão de toneladas de CO² (gás carbônico).

"Estamos dando mais um importante passo para impulsionar a descarbonização almejada e tornar as pequenas e médias indústrias paulistas mais competitivas", destacou Natália Resende, secretária da Semil.

nas operações de crédito.

De acordo com Ricardo Brito, diretor-presidente da Desenvolve SP, com o PotencializEE, depois de passar por uma consultoria do Senai, a indústria vai precisar de 20% de garantia para a aquisição do crédito.

Além disso, o programa

ajuda na redução dos custos de produção e de consumo de energia, através da transição energética, resultando em menos emissão de carbono.

"Os pequenos e médios industriais não deixam de trocar máquina porque não querem, mas sim porque precisam

Participe do webinar

CICLO ESG

Descarbonização no setor de transportes e liderança em sustentabilidade



FABRICIO JULIÃO
CEO do Grupo
Brasil Export



FELIPE QUEIROZ
Diretor da ANTT



GUILHERME PEIXOTO
Superintendente de
Licitações da B3



JOÃO AMARAL
Presidente do
Conselho ESG do
Brasil Export



NATÁLIA MARCASSA
CEO da Moveinfra

26 DE JUNHO QUARTA-FEIRA - 15H00

Transmissão nos canais
do BE News e da ANTT

Acesse pelo QR code



REGIÃO SUDESTE

Novo projeto de terminal de passageiros anima Concais, que prevê novos operadores

Transferência para a área do Valongo, na região central de Santos, foi debatida em sessão pública

Cássio Lyra/BE News



Conforme expôs durante a audiência pública, a APS acha que o novo local do terminal tende a ser benéfico para recepção de passageiros e atratividade de novos armadores.

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) promoveu na sexta-feira (14) a audiência pública para debater o projeto que prevê a transferência do terminal de passageiros do Porto de Santos, administrado pelo Concais, para a região do Valongo. Na visão da empresa, o novo local, que dispõe de uma área maior que a atual, tende a ser benéfico para recepção de passageiros e atratividade de novos armadores.

Esta foi a segunda sessão pública promovida pela APS. Na quinta-feira, a companhia reuniu autoridades e a população para apresentar os planos de expansão de novas áreas da poligonal do porto.

Seguindo o projeto, o investimento estimado do ter-

minal de passageiros para a região do Valongo é de R\$ 1,4 bilhão. A divisão do aporte ficaria dividido em R\$ 662 milhões pelo Concais e R\$ 748 milhões pela Autoridade Portuária. O projeto consiste que o futuro terminal tenha berços para receber três navios de cruzeiro simultaneamente.

Segundo Leandro Chiachio, diretor de Engenharia do Grupo ABA Infra, que representa o Concais, o terminal tem total interesse na transferência, pois vê o potencial para operação de mais armadores.

“Hoje temos duas companhias que operam em Santos, a Costa Cruzeiros e MSC. Entendemos que, com essa nova área, a gente tenha condições de atrair outros operadores. Acreditamos que a gente conseguiria aumentar para quatro empresas operando na temporada, com uma certa facilidade por conta dessas melhorias projetadas. A gente está bem ansioso para que tudo caminhe da forma mais rápida”, comentou o executivo.

Em sua apresentação na sessão pública, Chiachio pontuou que uma das preocupações com o cronograma é que ele não crie descontinuidade da qualidade das operações no atual espaço.

“Gostaríamos que esse assunto acontecesse de forma célere. Então, precisamos primeiro definir o contorno, a acomodação da empresa, de uma forma que todos sejam beneficiados. Esperamos que dentro de quatro anos tenhamos condições de operar ou então de condições próximas de iniciar as operações”, analisou o executivo.

Incentivo ao turismo

A transferência do terminal para a área do Valongo é uma das propostas tanto da APS, quanto da Prefeitura de Santos, para incentivar a indústria do turismo na cidade, bem como melhorar o receptivo aos turistas de cruzeiros. A ideia é fortalecer o comércio na região do centro his-

tórico.

Na última temporada, que durou oito meses, entre 2023 e 2024, Santos movimentou mais de 1 milhão de turistas, com injeção direta de cerca de R\$ 1 bilhão na economia do município.

“Santos é responsável por 60% dos embarques e desembarques de navios de cruzeiros no Brasil. Queremos oferecer a melhor experiência para turistas, que tenham um melhor receptivo. Entendemos que seja uma nova localização muito importante”, comentou Selley Storino, secretária de Empreendedorismo, Economia Criativa e Turismo de Santos.

O Concais já fez a apresentação do EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental). Após a etapa das contribuições e sugestões, o documento será encaminhado para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

“O porto vai encaminhar (o estudo) para a Antaq, que tem por objetivo analisar quais os

impactos nas operações portuárias. Na sequência, vamos precisar definir os números, quais os investimentos da empresa, e o quanto o porto poderá arcar. Estamos na fase documental formal: Antaq, Tribunal de Contas da União, para ter transparência e responsabilidade. Volta para cá, assinamos e criamos um cronograma em conjunto e implementamos a área”, disse Anderson Pomini, presidente da APS.

Após a finalização de duas audiências públicas na semana, Pomini destacou os projetos para o Porto.

“Qualquer dúvida que envolva diretamente o Porto de Santos, há necessidade de colher boas informações para que não se haja dúvidas do crescimento global do porto. Esse é um projeto dos mais modernos do mundo, a se comparar com a infraestrutura portuária de Miami. O Porto de Santos ficaria classificado dentre as melhores infraestruturas de turismo do mundo”, completou.

REGIÃO NORTE

Ultracargo oferece 30 vagas gratuitas em Programa de Formação Operacional

Podem se candidatar moradores de Palmeirante e Colinas do Tocantins; 50% das vagas são afirmativas para mulheres

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Ultracargo, empresa de armazenagem de graneis líquidos, está com inscrições abertas para o Programa de Formação Operacional, em Palmeirante (TO). Ao todo, são oferecidas 30 vagas, sendo 50% afirmativas para mulheres.

O objetivo da formação, que é gratuita e tem dois meses de duração, é promover a qualificação profissional e preparar profissionais das comunidades locais para futuras vagas de trabalho, tanto na Ultracargo quanto em outras empresas da região.

O programa terá início em 5 de agosto, com conclusão prevista para 1º de outubro. As aulas ocorrerão de segunda a sexta-feira, das 18h30 às 22h, e o



Divulgação/Ultracargo

A Ultracargo iniciou neste ano a construção do Terminal de Palmeirante, que movimentará combustíveis e biocombustíveis para o interior do Maranhão, Tocantins, Pará e Mato Grosso

vagas afirmativas para mulheres mostra a importância que a diversidade tem para a Ultracargo", diz Patrícia Gomes, Diretora de Recursos Humanos, Comunicação e Sustentabilidade da Ultracargo. Ela ainda pontua que a formação traz reflexos positivos na empregabilidade das mulheres, que já mostraram em programas anteriores uma sinergia com valores importantes da empresa, como segurança e eficiência.

A companhia iniciou em janeiro deste ano a construção do Terminal de Palmeirante, que movimentará combustíveis e biocombustíveis para o interior do Maranhão, Tocantins, Pará e Mato Grosso.

formato (online ou presencial) será divulgado nas próximas etapas.

Para participar é necessário ter mais de 18 anos, morar em Palmeirante ou Colina do Tocantins, ter Ensino Médio completo, desejável nível técnico e experiência com carga e descarga. As inscrições estarão abertas até 29 de junho. Para se inscrever, basta mandar o currículo

para o e-mail projeto.palmeirante@atrativarh.com.br.

Três outras edições do programa já foram realizadas em estados onde a Ultracargo opera terminais portuários: Bahia (Aratu), Pará (Vila do Conde), Maranhão (Itaqui), Pernambuco (Suape) e São Paulo (Santos). A formação reforça o compromisso da empresa com o desenvolvi-

mento das comunidades do entorno de suas operações. O foco em vagas afirmativas tem ajudado a elevar o percentual de mulheres em uma função tipicamente ocupada por homens.

"Construir um terminal em uma região tão estratégica quanto Palmeirante, ao mesmo tempo que iniciamos um trabalho de formação com 50% das

InfraJUR

Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes

NORDESTE EXPORT 2024

20 DE JUNHO

Local: Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC), Auditório Waldyr Diogo

Painel do InfraJur

Reflexos da litigância predatória no setor de portos e aeroportos

Apresentação

Debatedores



Larry Carvalho
Sócio da RC Law |
Rabb Carvalho
Advogados
Associados



Ataíde Mendes Filho
Consultor Jurídico
da FENOP e Sócio
do Mendes & Brack
Sociedade de
Advogados



Bruna Esteves Sá
Sócia da
Sammarco
Advogados



Fábio Silveira
Sócio do Gallotti
Advogados
Associados



Jurema Monteiro
Presidente da
Associação
Brasileira das
Empresas Aéreas
(ABEAR)

Transmissão ao vivo e gratuita pela TV BE News



Programação atualizada diariamente no site do Brasil Export:
forumbrasilexport.com.br

NORDESTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

PATROCÍNIO

REALIZAÇÃO

APOIO INSTITUCIONAL

PRODUÇÃO

MÍDIA OFICIAL



INTERNACIONAL

Nova rodovia entre Brasil e Bolívia será discutida por grupo de trabalho

Desafios e as oportunidades do empreendimento foram discutidos em audiência pública promovida por comissões do Senado

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

Representantes dos governos do Brasil e da Bolívia vão formar um grupo para agilizar as demandas do projeto de implantação da rodovia binacional entre os países. Os desafios e as oportunidades do empreendimento foram discutidos em audiência pública promovida pelas comissões de Infraestrutura e de Relações Exteriores do Senado.

O debate proposto pelos senadores Wellington Fagundes (PL-MT) e Wilder Morais (PL-GO) foi realizado na terça-feira (11), sob a justificativa de que a construção da rodovia binacional proporcionará fortalecimento econômico e atrairá novos investimentos. “Este em-

preendimento é um verdadeiro corredor de oportunidades e desenvolvimento capaz de impactar positivamente diversos setores da nossa sociedade”, afirmou Fagundes.

O secretário-executivo do Ministério da Agricultura e Pecuária, Irajá Lacerda, explicou que o Governo Federal já negocia para viabilizar o projeto. Para ele, os desafios envolvem não apenas o financiamento da pavimentação, mas também questões de confiabilidade da logística.

Os participantes avaliaram que a rodovia, quando autorizada e concluída, poderá fortalecer significativamente o agronegócio e as exportações brasileiras.

O governador de Mato Grosso, Mauro Mendes (União), apontou que a implantação da rodovia tem sido discutida há décadas e cobrou ações concretas do Governo para o avanço do pro-



Geraldo Magela/Agência Senado

O debate proposto pelos senadores foi realizado sob a justificativa de que a construção da rodovia binacional proporcionará fortalecimento econômico e atrairá novos investimentos

jeito, que viabiliza 11 milhões de consumidores potenciais com o país latino.

Mendes informou que Mato Grosso já contratou o projeto para o asfaltamento de 40 quilômetros iniciais da estrada, de Vila Bela da Santíssima Trindade até a fronteira com a Bolívia. “Se houver um compromisso do outro lado, contratamos imediatamente a obra total e asfaltamos até a fronteira, permitindo

esse novo eixo”, disse.

Para o presidente da Associação dos Transportadores de Carga de Mato Grosso, Miguel Mendes, a implantação da rodovia vai permitir novas rotas de escoamento da produção brasileira.

O diretor do Movimento Pró Logística de Mato Grosso, Edeon Vaz Ferreira, destacou o interesse do setor produtivo em acessar os portos do Pacífico

para aumentar as exportações.

“Temos uma preocupação de buscar alternativas que possam reduzir o custo do frete. Já é notório que o produtor de Mato Grosso é muito competitivo da porteira para dentro, mas perde boa parte dessa competitividade da porteira para fora”, declarou Edeon, que é presidente do Conselho do Centro-Oeste Export..

Também integraram o debate o secretário-chefe da Casa Civil, Fábio Garcia; o presidente da MT Gás, Aécio Rodrigues; o prefeito de Vila Bela da Santíssima Trindade, André Bringsken (MDB); e o subsecretário da Receita Federal Fausto Vieira Coutinho.

NORDESTE EXPORT 2024

21 DE JUNHO 09H15 - FORTALEZA - CE

PALESTRA

do presidente da Praticagem do Brasil, Bruno Fonseca, prático sênior no Ceará

TEMA: DESAFIOS NA ZONA DE PRATICAGEM



Bruno Fonseca
Presidente da Praticagem do Brasil



Local: Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC), Auditório Waldyr Diogo

Transmissão ao vivo e gratuita pela TV BE News



Acompanhe a programação do fórum regional:

www.forumbrasilexport.com.br



PATROCÍNIO



APOIO INSTITUCIONAL





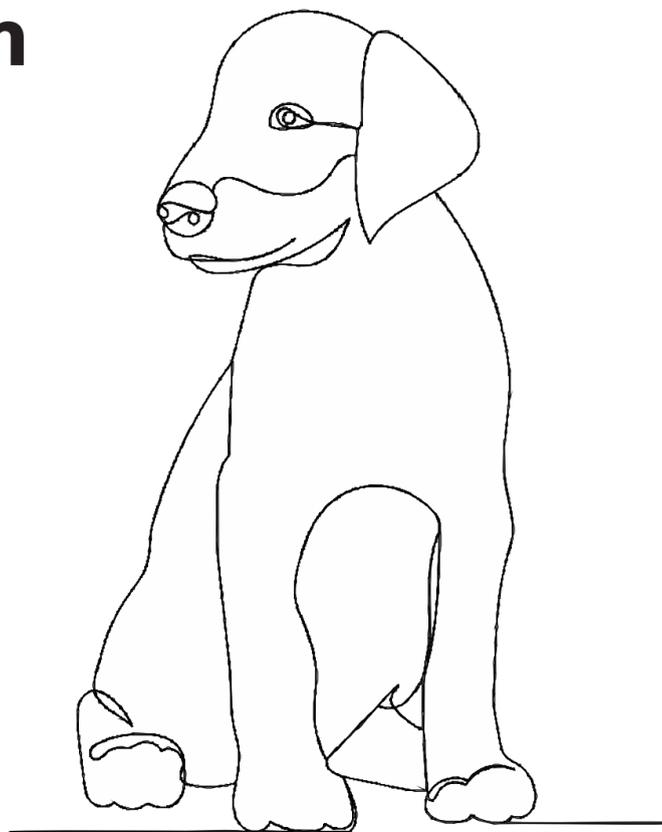
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebeneews.com.br

► GESTÃO

A viagem do cão



Em uma tarde serena de sol, perambulávamos pelo pequeno shopping na estação de trem de San Isidro, à beira do Rio Tigre, depois de comprar na catedral neo-gótica uma pequena imagem do papa João Paulo II acolhido nos braços de Nossa Senhora de Czestochowa, padroeira da Polônia, quando levou um tiro. O fervor artístico das freiras do convento portenho, autoras da obra, repousa há anos na minha sala. É a melhor lembrança que trago daquela viagem.

Ao contrário do imponente cão que exibia sua soberba na vitrine da loja de decoração. Era uma peça de 1 metro de altura, belo cão Cavalier King Charles Spaniel, sentado sobre as patas traseiras e as posteriores esticadas com uma bandeja, em trajes de mordomo. O Cavalier é espécie sempre associada à nobreza. Esse tinha a pompa disfarçada de serventia.

Levados pelo impulso e encantamento, compramos também a peça decorativa, que foi envolta em papelão. Não requeria grande esforço para carregar, já que era oca, de louça fina. Até que descemos na Estação Retiro, no centro de Buenos Aires, a longas quadras do nosso hotel.

O calor era intenso, o volume fazia-me caminhar com os braços abertos a meia altura, e já começava a brotar-me arrependimento. O suor escorria, nem o vento antártico da Bacia do Prata aliviava.

Dia seguinte, hora de partir, precisei de muita maestria para acomodar meu companheiro no avião, para desgosto das comissárias de bordo.

Com tanto sacrifício, em hipótese alguma faria desfeita com o elegante cão, que não poderia ser humilhado no compartimento de bagagens.

Mas o pior estava por vir. Na chegada ao aeroporto de Guarulhos, eu já cansado de puxar as malas e carregar no colo meu lorde canino, fui intimado pelo funcionário da imigração a apresentar documentos, o que exigia dispor o cão no soalho. Foi o suficiente para suspeitar de ter ouvido um leve estalo. Comecei a lembrar onde estaria a cola, mortificado diante da hipótese do infortúnio.

Já passava da meia-noite, eu cansado e com fome, sonhando em chegar em casa e me refestelar na varanda, com as mãos totalmente dedicadas a uma boa taça de vinho. Mal sabia eu que era o ato final de uma tragédia, que nunca se anuncia.

Para entrar em casa era preciso buscar a chave que deixara escondida dentro da mala. E para isso só repousando no chão meu cão portenho. Mas, convenhamos, no estado em que já me encontrava seria pedir demais repousá-lo com a dignidade que o personagem requeria. Pronto! Foi o suficiente para que ouvíssemos sucessivos estalos que mais pareciam rajada de metralhadora.

Demorou até que eu pudesse me recompor e me estatelar na varanda, depois de juntar tantos cacões do elegante Cavallier e dispor seus despojos mortais na lixeira. Foi quando decidi nunca mais me render a exóticas compras durante viagem, especialmente se tivessem tão aparente requinte. Restou-me a discreta presença da Santa na minha sala. Essa sim serve ao meu clamor e, além de a mim, a si própria protege.

ERA UMA PEÇA DE 1 METRO DE ALTURA, BELO CÃO CAVALIER KING CHARLES SPANIEL, SENTADO SOBRE AS PATAS TRASEIRAS E AS POSTERIORES ESTICADAS COM UMA BANDEJA, EM TRAJES DE MORDOMO. O CAVALIER É ESPÉCIE SEMPRE ASSOCIADA À NOBREZA. ESSE TINHA A POMPA DISFARÇADA DE SERVENTIA

OPINIÃO



ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras

opinião@redenews.com.br

► ESTRATÉGIA

Calado, já está errado!

Essa frase já foi usada inúmeras vezes e com múltiplas intenções.

Pode ser referenciada a pessoas que só falam bobagem, de fato; ou como uma reação de fanáticos a opiniões contrárias, com risco de, dependendo do radicalismo, descambar em ofensas e agressões, sobretudo quando em turbas, dessas que, quando perdem a razão ou argumentos plausíveis, apelam para “palavras de ordem”, para calar até quem está certo.

Porém, não é esse tipo de calado errado que será abordado neste texto. Refiro-me ao calado do Porto de Santos, o que é extensivo a outros complexos portuários públicos brasileiros, e a alguns terminais de Uso Privado (TUPs).

As críticas aos calados operacionais dos complexos portuários nacionais são cada vez mais intensas, frequentes e, até, dramáticas, tema recorrente em vários eventos especializados. Armadores e agências argumentam que o Brasil corre o risco de ficar fora das linhas de longo curso, que utilizam navios cada vez maiores. E mesmo no caso de portos homologados para receberem navios de 366 m de LOA, argumentam que, ademais de restrições de acesso em função de marés, eles não operam com plena capacidade.

A dragagem é a solução para assegurar competitividade aos portos brasileiros! Sem ela, os riscos são imensos, impactando diretamente nossa balança comercial, empregos e tributos, sem os quais os governos não disporão de recursos financeiros para outros investimentos de interesse público, como educação, habitação, saúde e segurança.

Essa é a verdade que não quer calar!

Mas é preciso explicar isso a alguns “russos”, principalmente aqueles responsáveis por licenciamentos ambientais e judicializações. É certo que alguns deles têm boas intenções, mas falta um pouco de visão holística, e a legislação brasileira favorece interdições e protelações, sem que os autores sejam responsabilizados por suas consequências.

Irregularidades em alguns processos licitatórios em portos públicos podem ocorrer, até por exigir termos de referência de alta complexidade. Porém, a interrupção de operação de um berço de atracação por falta de dragagem tem efeitos negativos significativos para as operações portuárias.

Seria possível adotar outros meios de esclarecimento e correção, inclusive punição, que não prejudiquem a continuidade dos serviços e, por consequência, a economia do País?

No caso específico do Porto de Santos, a profundidade natural do Canal do Estuário era de -6 m a -9 m, dependendo da fonte e do trecho.

A evolução das dimensões das embarcações, principalmente após o início das operações do Porto Organizado de Santos, levou à construção de berços de atracação adequados e a dragagens de aprofundamento, seguidas de manutenção.

Aqui vale um esclarecimento, visto que ainda há alguma confusão sobre a correta utilização de palavras: profundidade se refere ao canal de navegação, enquanto calado tem a ver com a embarcação, sendo a “distância vertical entre a parte

inferior da quilha e a linha de flutuação”. A diferença entre a profundidade e o calado é conhecida como “pé-de-piloto” ou folga abaixo da quilha (“under keel clearance” - UKC), normalmente correspondente a um décimo da profundidade do canal, se bem que o “calado dinâmico” permite valores ainda menores, isso sem falar em “lama fluída”.

Como o Canal do Estuário é naturalmente assoreável, por conta dos cursos d’água afluentes, quanto maior o aprofundamento, maior a necessidade de dragagem de manutenção, o que implica em maiores volumes e, conseqüentemente, custos.

O Canal do Estuário do Porto de Santos é dividido em quatro trechos, sendo que o calado máximo varia de -12,70 m a -14,50 m.

Para se ter uma ideia das limitações que essa condição implica, tomemos como exemplo o MSC Natasha XIII, que veio ao Porto de Santos este ano. Trata-se de um navio porta-contêineres com 366 m de LOA, 48 m de boca e 15,9 m de calado máximo, com capacidade para transportar 13.092 TEUs.

Considerando o calado operacional atual do Porto de Santos, um navio desse porte não poderia entrar ou sair com carga plena.

Algumas fontes mencionam que cada metro de calado corresponde a aproximadamente 700 contêineres.

Mesmo que sejam atingidos os -17 m de profundidade ao longo de todos os trechos do Canal do Estuário, o que representaria um calado operacional de 15,3 m, navios como esse operariam abaixo de sua capacidade máxima, se bem que isso seria possível, considerando a competência dos práticos locais e da Capitania dos Portos. Ainda assim, as manobras em alguns trechos são complexas, exigindo apoio de rebocadores.

Agora, quando se fala em embarcações com 400 m de LOA, tomemos por referência o CSL Globe, que tem boca de 60 m e calado máximo de 16 m.

Com uma profundidade de -17 m, seu acesso ao Porto de Santos não seria muito diferente de embarcações de 366 m: o problema maior seria a manobrabilidade, ainda mais complexa e custosa.

-17 m... Acompanho esse tema desde 1999, quando tive conhecimento do estudo elaborado pela empresa Figueiredo Ferraz, para a então Codesp, sobre um túnel ligando Santos a Guarujá, aproximadamente na mesma localização proposta atualmente. Ao que consta, já era previsto o aprofundamento do Canal do Estuário para -17 m.

Estudos posteriores (DERSA e APS) definiram que a geratriz superior do túnel ficaria na cota -21 m, considerando a mesma cota de profundidade do canal.

Essa cota foi objeto do Projeto Santos 17, que reuniu empresários, capitaneados pelo saudoso Antonio Passaro e pelo sempre atuante Roberto Teller, em busca de uma parceria com o Governo Federal para viabilizar o aprofundamento do Canal do Porto de Santos. Infelizmente, essa iniciativa não teve sucesso, mas o assunto nunca saiu de pauta.

No entanto, uma coisa ficou clara e evidente: o calado atual ►

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 10

AS CRÍTICAS AOS CALADOS OPERACIONAIS DOS COMPLEXOS PORTUÁRIOS NACIONAIS SÃO CADA VEZ MAIS INTENSAS, FREQUENTES E, ATÉ, DRAMÁTICAS, TEMA RECORRENTE EM VÁRIOS EVENTOS ESPECIALIZADOS. ARMADORES E AGÊNCIAS ARGUMENTAM QUE O BRASIL CORRE O RISCO DE FICAR FORA DAS LINHAS DE LONGO CURSO, QUE UTILIZAM NAVIOS CADA VEZ MAIORES

está errado! Melhor dizendo, não atende às projeções de expansão das atividades portuárias de Santos e de outros complexos nacionais.

Em 2017, a Autoridade Portuária de Santos contratou a USP e fundações a ela associadas, para elaborar um estudo sobre o tema. Em 2018, esse contrato resultou na apresentação do Estudo e Pesquisa de Obras para a Otimização Morfológica, Náutica e Logística do Canal de Acesso do Porto de Santos. Ele confirmou que a máxima profundidade economicamente viável do canal seria de -17 m.

Hans Landa, do filme "Bastardos Inglórios" (EUA, 2019), magnificamente interpretado por Christoph Waltz, talvez dissesse: "Isso é um bingo!". Mas o ideal seria, considerando o CSL Globe como referência, -17,6 m ou, arredondando, -18 m.

Seria economicamente viável? Bem, para responder, será necessário refazer os estudos da USP, considerando o que se deixaria de operar e arrecadar com a profundidade limitada a -17 m.

E o túnel? Vale a mesma revisão, que pode considerar a execução de uma laje de transição sobre ele, ou outra solução de Engenharia que assegure a integridade da obra.

Tudo é possível em Engenharia! O problema é quanto custa e no que isso pode interferir no tráfego marítimo, durante sua execução.

A Lei nº 12.815/2013, ora em revisão, ao permitir que TUPs operassem carga de terceiros, sem considerar critérios geográficos, colocou os portos públicos em desvantagem, por conta da burocracia estatal e do risco de ingerências político-partidárias na indicação de gestores.

Posteriormente, mecanismos foram criados para contornar o segundo problema. No entanto, mesmo com alguns ajustes, a burocracia continuou a prejudicar contratações, inclusive de serviços de dragagem.

Na época, alguns empresários chegaram a afirmar que o Porto de Santos seria seriamente impactado num prazo de 5 anos! Felizmente, nosso complexo portuário vem dando seguidas provas de resiliência e capacidade de superação, registrando seguidos recordes. Mas não é possível ou admissível adiar ainda mais o que já está atrasado.

Para tentar viabilizar a dragagem de aprofundamento para -17 m, o Governo Federal da gestão anterior propôs a desestatização de algumas autoridades portuárias, inclusive a de Santos. Localmente, seria um dos compromissos de investimento do futuro concessionário. Antes disso, já havia quem postulasse a gestão condominial para algumas das atribuições da Autoridade Portuária, incluindo a dragagem. Não houve unanimidade em relação a essa proposta.

O Governo Federal atual descartou a desestatização de portos públicos.

Em 2023, a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA (portos delegados pelo Poder Concedente ao Governo do Estado do Paraná) teve a iniciativa de licitar a concessão do canal de acesso. A concessão – proposta inédita no Brasil – abrangerá a ampliação, manutenção e exploração do canal de acesso aquaviário pelo prazo de 25 anos.

Desde então, esse processo vem sendo monitorado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, podendo se tornar uma referência, caso bem-sucedido.

Pela recente delegação de competência, a Autoridade Portuária de Santos tem interesse direto, pois a concorrência está aí, firme, forte e menos presa aos rigores impostos aos portos públicos.

O TUP de Itapoá (SC) tem profundidade natural de -16 m; o TUP Portonave (SC) tenciona aprofundar canal de acesso do Itajaí para -17 m; o TUP Porto Central (ES) tem previsão de até -25 m; e o TUP Superporto Barra Sul (SC) projeta -18 m, apenas para mencionar alguns. Eles têm em comum a proximidade com o Porto de Santos e a operação de contêineres.

No Brasil, tudo é complicado, demorado e sujeito a chuvas e trovoadas, que não apenas as decorrentes de fatores climáticos.

Pode ser que alguém diga que basta esperar as previsões decorrentes das mudanças climáticas, no caso, a elevação do nível do mar, para aumentar o calado operacional do Porto de Santos. Afinal, 2100 é logo ali...

Nazareno, personagem criado por Chico Anysio, diria: "Caalaado!".

Ironias à parte, é importante salientar que não basta aprofundar o canal, pois serão necessárias obras de reforço de cais, de maneira que os berços de atracação estejam aptos a receber as futuras embarcações-tipo de grande porte.

Tampouco está descartada a futura implantação de um complexo portuário mar adentro, em águas profundas. Existem estudos conceituais sobre o assunto, sendo que já orientei um Trabalho de Conclusão de Curso de Engenharia Civil nesse âmbito.

Isso não seria um problema, como não é na Holanda, em Singapura, na China e em outros países que consideram o sistema portuário e seus acessos uma questão estratégica. Por aqui, com certeza será mais uma "via crucis".

Não cabe usar a expressão "água mole em pedra dura...". Alguém pode associar a ressacas... Mas a insistência e o clamor dos que defendem o desenvolvimento sustentado do Brasil em algum momento deve prevalecer, superando os entraves atuais. Sobre isso, ninguém pode nem deve ficar calado!



IVANI CARDOSO
ivani@redebenews.com.br



Sem respostas

SIM, TODOS TEMOS UMA CAIXINHA DE SEGREDOS E SOMBRAS. TEMOS LADOS QUE NEM MESMO RECONHECEMOS QUANDO APARECEM. TEMOS ATITUDES INESPERADAS QUE NOS SURPREENDEM. E TEMOS AQUELES DESLIZES QUE NOS MOSTRAM O QUANTO AINDA TEMOS QUE APRENDER. MAS TEM UMA CAIXA QUE NOS ABRE A PORTA DA VIOLÊNCIA DO DIA A DIA, QUE SÓ AUMENTA, E QUE GOSTARÍAMOS DE PODER FECHAR PARA SEMPRE. HISTÓRIAS ABSURDAS QUE PARECEM FICÇÃO. OS CRIMES SÃO TANTOS E TÃO MEDONHOS QUE A BREVE LEITURA NOS SUFOCA. POR QUE A CRUELDADE ESTÁ TÃO BANAL? EU NÃO TENHO RESPOSTAS E TODAS AS QUE EU PROCURO NÃO ENCONTRO. COMO ESTÁ DIFÍCIL ENCONTRAR REFÚGIOS NESSES TEMPOS.

FOCO

“Hidrogênio verde é a grande oportunidade do Brasil”

“O Brasil tem um potencial de energias renováveis gigantesco e o hidrogênio verde é nossa grande oportunidade, poderá ser produzido em larga escala”. A frase otimista é do engenheiro **Jurandir Picanço**, um dos maiores especialistas brasileiros no tema, consultor de Energia da Federação das Indústrias do Estado do Ceará. Seu nome foi escolhido para o Troféu do Sindienergia/CE que homenageia personalidades do setor de energia no Ceará.

Com 59 anos de atuação no setor de energia, em diversas atividades exercidas esteve ligado às energias renováveis, sendo um dos responsáveis pelas primeiras iniciativas de desenvolvimento das energias eólica e solar, e agora, do hidrogênio verde no Ceará.

Um grande passo foi dado essa semana com a aprovação do projeto de lei que estabelece o marco regulatório para a produção do hidrogênio de baixa emissão de carbono e determina incentivos fiscais e financeiros para o setor. A proposta segue agora para a análise no Plenário do Senado. “Esse projeto na sua tramitação foi muito melhorado. Será ótimo que seja aprovado com brevidade. Temos vários investidores interessados na nossa produção de hidrogênio verde, mas sabemos que nenhum deles vai tomar qualquer decisão sem o marco legal do hidrogênio. Qual o empresário que vai fazer um investimento de grande monta sem segurança legal e sem saber quais as regras do jogo? Felizmente o processo está avançando e acreditamos que em breve teremos o nosso marco legal”, ele espera.

O uso do hidrogênio é apontado como uma solução para desacelerar o aquecimento global e reduzir impactos das mudanças climáticas, com eficiência energética similar a de combustíveis fósseis. “O Brasil tem potencial de energias renováveis gigantesco, o hidrelétrico, que é o que predomina na nossa matriz elétrica, um potencial de biomassa, muito maior de energia eólica, e um potencial quase inesgotável de energia solar. A Europa não tem potencial de energias renováveis para atender suas demandas atuais, não tem o vento, não tem o sol e nem as mesmas condições que temos aqui”, Jurandir esclarece.

O hidrogênio é abundante, é limpo, está no ar, na água e existem inúmeros processos que podem produzir o hidrogênio com baixa emissão de carbono, que não vai comprometer o meio ambiente, garante o consultor. “O principal é produzir energia renovável a partir da eletrólise. A energia hidrelétrica tem sido difícil ampliar porque tem restrições ambientais, conflitos com áreas indígenas. A grande chance é a energia eólica e solar”.

Jurandir nasceu em Fortaleza e se formou em Engenharia Mecânica e Elétrica. “Sempre tive tantas possibilidades no setor de energia, a vida foi encaminhando minha carreira, nunca pensei em outra alternativa. Já estou há muitos anos no segmento de energia, e particularmente no segmento de energia renovável. Tudo aconteceu por acaso, fui levado a esse tema e tive a possibilidade de investigar prematuramente que o hidrogênio verde é o futuro”.

O Ceará está à frente desse processo, foi o primeiro a se preocupar em criar um ambiente para o desenvolvimento do hidrogênio verde. “Foi feito um acordo entre Governo do Estado, Federação das Indústrias, Universidade Federal do Ceará e o próprio Complexo de Pecém para dar apoio a empreendedores privados que



Divulgação

quissem desenvolver o seu projeto no Ceará. Temos condições muito favoráveis e logo muitos se interessaram em vir para cá, cabe ao Governo propiciar as condições necessárias para que os projetos aconteçam”.

A maior parte dos empreendedores é de estrangeiros, e a inclinação pelo Brasil aconteceu a partir de fevereiro de 2021, em plena pandemia, e não parou mais. “Já temos 36 memorandos de entendimento, eles não têm compromisso de fazer investimentos, por enquanto seriam só estudos, mas alguns já avançaram e já alugaram áreas no complexo de Pecém, estão pagando aluguel para essas áreas, estão providenciando licença ambiental. O movimento não para”.

O Nordeste, segundo ele, tem a melhor oferta de energia eólica e de energia solar, com as condições de atender à demanda de hidrogênio da União Europeia, que terá que importar metade do hidrogênio de que precisam para descarbonizar os seus processos. No Complexo de Pecém, a produção estimada de hidrogênio verde deve chegar a um milhão de toneladas/ano em

2030, um potencial para atender a 25% da demanda de importação de Roterdã

Por enquanto, os governos estaduais do Nordeste estão comprometidos, como Ceará, Piauí, Bahia, Rio Grande do Norte, mas há uma pedra no caminho: “A nível federal eu não vejo tanto comprometimento e determinação, tem o lobby do óleo e gás pressionando. É um processo que beneficiará o setor de energia renováveis e a instalação é quase semiautomatizada, não vai empregar um número grande de pessoas. Os empregos ocorrerão em toda cadeia produtiva desde os parques eólicos e solares à produção de derivados de hidrogênio. No mundo todo são poucos os fabricantes de eletrolisadores é um dispositivo que permite produzir hidrogênio por meio de um processo químico (eletrólise) capaz de quebrar as moléculas da água em hidrogênio e oxigênio através da eletricidade. Os principais estão na Alemanha e na China, provavelmente teremos que importar porque o Brasil não tem essa indústria, quiçá no futuro teremos”, acredita.

Estudando energias renováveis desde a década de 70, Jurandir conta que a participação em um programa de visitas a uma feira tecnológica do setor na Alemanha, em 2016, despertou seu interesse: “Eu me deparei com pesquisas sobre hidrogênio e constatei que seria o vetor adequado para descarbonizar vários segmentos industriais e de mobilidade. Quando surgiram as notícias que a União Europeia queria importar o hidrogênio eu despertei para as nossas condições e percebi que as nossas condições são as melhores do mundo em função de estudos internacionais de vários consultores. Na irradiação solar, os piores locais do Brasil ainda superam os melhores da Alemanha”.

Agora é preciso tempo para consolidar o futuro: “O que está previsto é que esses projetos devem se realizar a partir de 2028. Temos uma condição especial que é o Complexo de Pecém, administrado pela Companhia Industrial e Portuária do Pecém - CIPP que tem zona de processamento exportação (ZPE), área industrial e um porto em expansão. É administrado em parceria com o Governo do Ceará e o Porto de Roterdã e está se preparando para ser o principal porto de hidrogênio verde para a Europa, o Ceará é uma vitrine”.

Jurandir mora em Fortaleza e é apaixonado pela região: “É uma cidade que agrada a todos, temos uma beira-mar que é local de excelência. Eu faço caminhadas pela manhã e fico encantado com o movimento de pessoas jogando, correndo, nadando, é um movimento, tem feirinhas para os turistas. Saindo de Fortaleza tem a praia do Porto das Dunas, Jericoacoara, muitos hotéis e restaurantes, é um paraíso. E agora a grande procura é o kitesurf, praticado na água utilizando a força do vento, quer melhores condições do que aqui?”

VISUAIS

No mundo de um gênio

Divulgação



Já imaginou o delírio de entrar nas profundezas da imaginação do pintor e multiartista espanhol Salvador Dalí? A mostra “**Desafio Salvador Dalí**”, em cartaz no Museu de Arte Brasileira, da FAAP, traz 100 conteúdos expositivos inéditos no país. As obras icônicas são apresentadas em formatos inovadores e interativos, na área de 1.200 metros quadrados que recria a mente inovadora do mestre do surrealismo. Um dos destaques dos seis espaços expositivos é o túnel onde os visitantes participarão de uma inserção sensorial nos quadros mais representativos da obra de Dalí.

Serviço

Museu de Arte Brasileira

Até 30 de junho

MAB FAAP

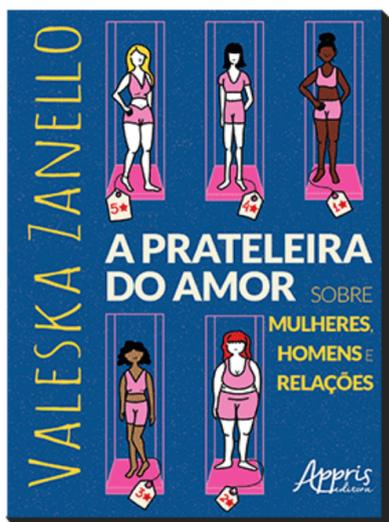
Rua Alagoas, 903 – Higienópolis - São Paulo (SP)

Terça-feira à Domingo das 10h às 21h, último horário de entrada às 20h

LEITURA

Quem escolhe quem?

Divulgação



No livro “**A prateleira do amor**” (Appris Editora), a Doutora em psicologia clínica, pesquisadora e professora da UnB **Valeska Zanello** vai fundo para responder perguntas que afligem a muitas mulheres, de todas as idades: por que a beleza ainda é um capital tão importante? Por que os homens se sentem no direito de julgar o corpo das mulheres, mesmo quando eles estão em péssima forma? Por que uma mulher solteira ainda é vista como alguém que não deu certo? Pois é, Valeska mostra que relações heterossexuais são assimétricas e que o principal fator de vulnerabilização das mulheres é se sentir escolhida (ou não). Para explicar essas questões, relacionadas às hierarquias de gênero, ela propõe a metáfora da prateleira do amor, que reforça a profunda diferença qualitativa e de investimento que o amor romântico tem para mulheres e homens.

MÚSICA

Dobradinha boa

Para celebrar os **90 anos da Universidade de São Paulo**, a cantora **Marisa Monte** se apresentará com a **Orquestra Sinfônica da USP** (Osusp) no concerto gratuito marcado para dia 22 de junho (sábado), a partir das 15h. O concerto terá a regência do maestro André Bachur e contará com a presença de 60 músicos no palco montado na Praça do Relógio da USP, marco arquitetônico da Universidade, na Cidade Universitária, em São Paulo. Marisa apresentará os maiores sucessos da carreira em arranjos especiais para orquestra. O evento arrecadará alimentos não perecíveis e agasalhos para serem doados para a Central Única das Favelas (Cufa). No dia do concerto, as portarias da Cidade Universitária estarão abertas para recebimento do público e o evento contará com estrutura de food trucks, pontos de hidratação e sanitários.

Serviço

Dia 22/6 a partir das 15h

Local:

Rua da Praça do Relógio, 109 – Butantã, São Paulo (SP)

Gratuito

Divulgação

**BE+**

Divulgação



- As microalegrias diárias têm efeito positivo em vários aspectos das nossas vidas. Artigo publicado no *The Conversation* revela que é preciso praticar: se o pensamento negativo aparecer, logo em seguida lembre algo bom. De acordo com os estudos, experimentar cinco emoções positivas para uma emoção negativa é a proporção ideal para alcançar o bem-estar. **Vamos tentar?**

- Boa notícia: a USP continua sendo a universidade brasileira mais comprometida com objetivos sustentáveis, de acordo com o estudo da consultoria britânica Times Higher Education, no ranking THE University Impact.

- Várias vezes encontramos nos supermercados produtos vencidos, mas o preço não justifica a compra. Nesses estabelecimentos, essa perda pode chegar a 50%. A startup Wasteless, que tem sede em Israel e na Holanda, usa Inteligência Artificial para oferecer aos varejistas preços dinâmicos, em vez de fixos, para produtos alimentícios perecíveis. **Li na Exame.**

BE-

- A saúde mental no Brasil está mal! A segunda edição do Índice Contínuo de Avaliação da Saúde Mental (ICASM) mapeou diferentes grupos para analisar o cenário brasileiro, concluindo que pessoas transgênero, de baixa renda e indígenas têm os piores índices de bem-estar.

- Os especialistas estão preocupados com a alta incidência de câncer entre os mais jovens. Estudo da BMJ Oncology revelou aumento de 79% nos casos da doença em adultos jovens. **Obesidade, consumo de carne e uso prolongado de antibióticos podem ser fatores de risco.**

- Cada vez mais vigiados: a United Airlines anunciou que vai usar dados dos passageiros para personalizar os anúncios que aparecem nas telas durante o voo. **Nem no avião você escapa!**