



portalbenews.com.br

TRANSPORTES Setor privado vê com bons olhos portaria que exige sustentabilidade em concessões ▶ **p4**

TRANSPORTES Nova portaria exige estudos de vulnerabilidade em concessões rodoviárias vigentes ▶ **p5**

Marcio Ferreira/MT

Novas locomotivas reforçam Ferrovia Centro Atlântica



Adquirido pela VLI, lote de 12 veículos busca ampliar a capacidade logística do corredor Centro-Sul, conectando terminais integradores ▶ **p3**

Roberto Dziura Jr./AEN

PR cria fundo para investir em infraestrutura e sustentabilidade

▶ **p5**



SANTA CATARINA Portos de Imbituba e Laguna auxiliam em acidente ambiental no Sul do estado ▶ **p6**

BEJob

Empresas dos setores de transporte e logística estão com vagas abertas ▶ **p7**

EDITORIAL

Um passo crucial para a infraestrutura resiliente no Brasil

A portaria do Ministério dos Transportes exigindo sustentabilidade em concessões rodoviárias federais marca um passo crucial para a infraestrutura brasileira. Diante da intensificação das mudanças climáticas e seus impactos cada vez mais frequentes e severos, como os desastres naturais que assolaram o Litoral Norte de São Paulo, no ano passado, e o Rio Grande do Sul, nos últimos meses, investir em infraestrutura resiliente se torna uma necessidade urgente.

A exigência de que no mínimo 1% da receita bruta dos contratos de concessão seja direcionado para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente é um bom começo. Essa medida pode contribuir para a adaptação das rodovias brasileiras aos eventos climáticos extremos, como inundações, deslizamentos de terra e erosão, garantindo sua funcionalidade e minimizando os custos de reparos e reconstrução após desastres.

É importante ressaltar que a responsabilidade pela construção de uma infraestrutura resiliente não recai apenas sobre o Governo. As empresas do setor de transporte também precisam se comprometer com medidas que garantam a sustentabilidade de suas operações. A CEO do MoveInfra, Natalia Marcassa, reconhece essa necessidade e afirma que as empresas associadas ao movimento já estão desenvolvendo planos de resiliência para suas infraestruturas.

Além da infraestrutura resiliente, é fundamental que as empresas do setor de transporte adotem medidas para descarbonizar suas operações. O Plano Clima, em construção pelo Ministério do Meio Ambiente, visa estabelecer metas de emissões de gases de efeito estufa (GEE) para cada setor da economia, incluindo o transporte. As empresas que se anteciparem nesse processo estarão mais bem preparadas para atender às demandas do mercado e contribuir para um futuro mais sustentável.

A construção de uma infraestrutura resiliente e a descarbonização do setor de transporte são desafios complexos que exigem o engajamento de todos os envolvidos: Governo, empresas, sociedade civil e academia. A portaria do Ministério dos Transportes é um passo importante na direção certa, mas ainda há muito a ser feito. É fundamental que todos os setores se unam em um esforço conjunto para garantir que a infraestrutura brasileira esteja preparada para enfrentar os desafios do futuro.

Investir em infraestrutura resiliente e descarbonizada não é apenas uma questão de responsabilidade ambiental, mas também de competitividade econômica. As empresas que se comprometem com essas práticas demonstram uma visão de longo prazo e se posicionam como líderes em um mercado cada vez mais preocupado com a sustentabilidade.

O Brasil tem o potencial de se tornar um exemplo global em infraestrutura resiliente e descarbonizada. Ao unirmos forças e trabalharmos juntos, podemos construir um futuro mais sustentável e próspero para o País.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

3 Ferrovia Centro Atlântica recebe nova frota de locomotivas

HUB

3 Após um ano e meio sem atividades, o complexo marítimo de Itajaí (SC) volta a receber navios contêineres

NACIONAL

4 Setor privado vê com bons olhos portaria que exige sustentabilidade em concessões

5 Nova portaria exige estudos de vulnerabilidade em concessões rodoviárias vigentes

REGIÃO SUL

5 Paraná cria fundo para investir em infraestrutura e sustentabilidade

6 Portos de Imbituba e Laguna auxiliam em acidente ambiental no Sul de SC

BE JOB

7 Empresas dos setores de transporte e logística estão com vagas abertas

OPINIÃO

8 "Onde anda você?", por Hudson Carvalho

9 "Oportunismo na seca amazônica de 2024?", por Augusto Cesar Barreto Rocha

10 "Reestruturar o Complexo Petroquímico do Nordeste", por Waldeck Ornélas

11 "Que o fracasso na Copa América, dessa vez não seja em vão!", por Frederico Bussinger



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.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

(11) 91615.1200



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

Retomada 1

Um ano e meio depois de ter suas operações de contêineres interrompidas, devido à saída de armadores do porto público, o complexo marítimo de Itajaí (SC) voltou a receber navios contêineres nesse domingo. Às 16h30, atracou no cais catarinense o cargueiro Star Lysefjord, de bandeira norueguesa e vindo de Singapura. Em seus porões, estão 600 contêineres, trazendo 1901 carros da montadora chinesa BYD, que serão desembarcados.

Retomada 2

O navio atracou nos berços 3 e 4, explorados pela SC Portos em parceria com a Seara, do Grupo JBS, que venceu a licitação para operar o terminal de contêineres de Itajaí, nos berços 1 e 2 - a área aguarda a obtenção de seu alvará de funcionamento (autorização da Alfândega para receber cargas de importação e exportação) para iniciar suas atividades. A descarga dos contêineres está programada para começar na manhã desta segunda-feira, dia 8, terminando até amanhã, quando o cargueiro deve deixar o porto.

Hidrovia 1

As obras de ampliação de profundidade do canal de Nova Avanhandava, na Hidrovia Tietê-Paraná, iniciadas no primeiro semestre do ano passado, devem terminar no primeiro semestre de 2026. Os trabalhos foram visitados pela secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil) do Estado de São Paulo, Natália Resende, e o subsecretário de Logística e Transportes, Denis Gerage, na última semana, quando passaram pelo canteiro do Departamento Hidroviário (DH), em Buritama, na região de Araçatuba (SP).

Hidrovia 2

O projeto prevê o aprofundamento do canal de Nova Avanhandava em 3,5 metros, por 16 quilômetros. Para isso, o DH está fazendo o derrocamento especial do leito, retirando o material rochoso a partir de sua explosão - 552 mil metros cúbicos de pedras devem ser retirados.

Hidrovia 3

“É importante ressaltar que todo o processo de detonação é realizado com responsabilidade ambiental. Preocupamo-nos com os peixes e a fauna local. Temos uma rede de bolhas que é colocada ao redor da explosão e, de novembro a março, não realizamos essa explosão, pois é o período de defeso e de reprodução”, explicou o subsecretário Denis Gerage.

Ferrovias Centro Atlântica recebe nova frota de locomotivas

Com um investimento de cerca de R\$ 300 milhões, a VLI busca atender à crescente demanda de carga nas regiões de Goiás, Minas Gerais e São Paulo

Marcio Ferreira/MT



Autoridades federais e da VLI, responsável pela operação na Ferrovia Centro Atlântica, participaram da cerimônia de entrega das 12 locomotivas, na cidade mineira de Contagem

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

nistério dos Transportes, George Santoro, durante a cerimônia de inauguração do lote pela empresa responsável do trecho, a VLI SA.

A FCA é a maior ferrovia do país, atravessando sete estados e desempenhando um papel crucial no escoamento de grãos, açúcar, fertilizantes e outros produtos. Com um investimento de cerca de R\$ 300 milhões, a administradora VLI adquiriu as novas locomotivas para atender à crescente demanda de carga nas regiões de Goiás, Minas Gerais e São Paulo.

“Esse ativo, apesar de ter sido comprado pela VLI, ele é um ativo nacional, ele pertence à nação brasileira”, declarou o CEO interino e diretor de Finanças, Supply Chain e Serviços da VLI, Fábio Marchiori.

As novas locomotivas irão reforçar o corredor Centro-Sudeste, um sistema logístico essencial para o fluxo de importação e exportação no país. Este corredor conecta os terminais integradores de Uberaba (MG) e Guará (SP) ao Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), em Santos (SP), facilitando o transbordo e o transporte ferroviário

de cargas.

“Essa é a missão que o presidente Lula deu pra gente, junto ao ministro Renan: aumentar o volume de carga transportada em trens no Brasil. Ou seja, aumentar a participação do modal ferroviário, e isso só é possível fazer quando a gente trabalha com união de esforços”, afirmou Santoro. “Com a entrega de locomotivas para a concessão da FCA, entendemos que poderemos ter uma operação ferroviária mais eficiente, com maior velocidade comercial, e com isso trazer demanda de usuários para a ferrovia, aumentando a capacidade operacional. O Brasil vai entrando nos trilhos”, completou Leonardo Ribeiro, secretário nacional de Transporte Ferroviário.

A cerimônia de entrega contou com a presença de diversas autoridades, incluindo o governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), o diretor-geral substituto da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Sampaio, e a prefeita de Contagem, Marília Campos, além de representantes da VLI e outras autoridades locais.

Características

Adquiridas da Wabtec Brasil, as locomotivas ES43BBi são do tipo heavy-haul, projetadas para maximizar o desempenho em rampas íngremes e curvas acentuadas. Elas apresentam baixo custo de ciclo de vida, longos intervalos entre revisões e preparação para integração com soluções de software que aumentam a eficiência e a segurança das operações ferroviárias.

“Tenho 42 anos de vida com ferrovias. Comecei aos 13 anos ainda como office boy e construí minha carreira, minha vida profissional neste ramo. É uma alegria muito grande fazer parte disso, porque sei que é um trabalho que atravessa o Brasil”, disse o gerente industrial da Wabtec, Renato Moreno.

Com a adição dessas novas locomotivas, a VLI eleva para 23 o número de unidades adquiridas em pouco mais de um ano, totalizando investimentos superiores a R\$ 500 milhões. Em março, a empresa anunciou a compra de mais oito locomotivas, também fabricadas no Brasil, com previsão de entrega para o final de 2025.

NACIONAL

Setor privado vê com bons olhos portaria que exige sustentabilidade em concessões

Grupos associados do MoveInfra já estão desenvolvendo planos de resiliência para suas infraestruturas

Divulgação/Dnit



No período mais grave das enchentes, entre abril e maio, o Rio Grande do Sul chegou a ter 75 trechos de 44 rodovias com bloqueios totais ou parciais, entre estradas, pontes e balsas

Divulgação/Wenderson Araújo

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redenebnews.com.br

Natalia Marcassa, a CEO do MoveInfra, movimento que reúne os seis principais grupos de infraestrutura do país (Eco-rodovias, Rumo, Santos Brasil, Ultracargo, Hidrovias do Brasil e CCR) disse que o setor privado considerou “uma importante medida” a portaria publicada pelo Ministério dos Transportes, no dia 1º de julho, que exige sustentabilidade em concessões rodoviárias.

A portaria (nº 622/2024) estabelece o direcionamento de, no mínimo, 1% da receita bruta dos contratos de concessões rodoviárias federais ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente, ou seja, uma infraestrutura capaz de voltar ao seu estado original após uma situação de estresse - como o causado por desastres naturais.

Modificações em, por

exemplo, pavimentos utilizados em rodovias que possuam melhor capacidade de drenagem; realocação ou redesenho de estradas críticas localizadas em zonas de inundação; realização de plantio de vegetação ao longo das vias para diminuir a exposição das rodovias à inundação, são algumas das ações que podem trazer durabilidade às infraestruturas logísticas brasileiras, que assim como em outros lugares do mundo, vêm sofrendo com o impacto dos fenômenos climáticos associados ao aquecimento global.

“Nós já sabemos que os eventos climáticos estão avançando em severidade e também em frequência. Então, precisamos ter um olhar para essa infraestrutura resiliente. No ano passado, o desastre que atingiu o Litoral Norte (SP) afetou também a infraestrutura de uma das nossas associadas. O mesmo ocorreu neste ano, no Rio Grande do Sul”, citou Natalia.

As chuvas citadas por Marcassa que castigaram o litoral norte de São Paulo em 2023 foram as maiores registradas na história do país, com 638 mm

em 24 horas, de acordo com os dados do Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (Cemaden). À época, mais de 20 pontos das rodovias que dão acesso à região ficaram bloqueados, sendo a Rio-Santos a mais prejudicada.

Neste ano, foi o Rio Grande do Sul que enfrentou a força da natureza. Após chuvas ininterruptas entre abril e maio, o estado contabilizou 180 mortes, 470 cidades alagadas e mais de 2,281 milhões de pessoas afetadas, segundo dados mais recentes do boletim da Defesa Civil. No período mais grave, o Rio Grande do Sul chegou a ter 75 trechos de 44 rodovias com bloqueios totais ou parciais, entre estradas, pontes e balsas.

Para reparar tantas rodovias destruídas, o governador do Estado, Eduardo Leite, estimou pelo menos R\$ 3 bilhões. E para os próximos anos, R\$ 10 bilhões devem ser direcionados para realizar adaptações nesses ativos frente às mudanças climáticas em curso.

Neste novo cenário, Natalia garantiu que as empresas associadas ao MoveInfra tam-



Segundo a CEO do MoveInfra, Natalia Marcassa, é preciso ter um olhar mais atento para a infraestrutura resiliente, pois os eventos climáticos estão avançando “com mais severidade”

bém já estão desenvolvendo os planos de resiliência de suas infraestruturas. Além de mapear os locais mais propícios aos impactos, os dados indicarão onde e como fazer os investimentos necessários.

Além da infraestrutura, Marcassa lembra que as companhias precisam adotar medidas para descarbonizar suas operações. “Está em discussão agora o Plano Clima, pelo Ministério do Meio Ambiente, e estamos participando deste debate. Ele deve trazer um limi-

te de emissões (de GEE) para cada setor, então é preciso sim ter um olhar do setor público para avançarmos com essas questões”, ressaltou.

Segundo o Ministério do Meio Ambiente, o Plano Clima será construído “com base sólida na ciência e em sintonia com o conhecimento obtido na escuta de diferentes setores da sociedade”. Ele será composto por 15 planos setoriais que trarão metas, formas de implementação e meios de financiamento necessários.

NACIONAL

Nova portaria exige estudos de vulnerabilidade em concessões rodoviárias vigentes

Regulamentação publicada pelo Ministério dos Transportes também prevê que ANTT e concessionárias definam ações a serem implementadas

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redebeneews.com.br

A nova portaria publicada pelo Ministério dos Transportes, que exige ações sustentáveis nas concessões rodoviárias, determina que, para os contratos vigentes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deve, em conjunto com as concessionárias, realizar estudos para identificar áreas vulneráveis e definir ações necessárias a serem implementadas. Os recursos destinados a ações de adaptação da infraestrutura rodoviária devem ser limitados, preferencialmente, a 1% da receita bruta da concessão. Já os investimentos para mitigação de impactos ambientais devem ser restritos a 1% da Tarifa Básica de Pedágio.

Após a aprovação dos impactos tarifários pelo Ministério dos Transportes, a ANTT promoverá a adequação dos contratos, incluindo novos



O secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, estima que cerca de R\$ 300 milhões por ano serão aplicados em infraestruturas e medidas mitigadoras

investimentos que não estavam previstos e que foram identificados como prioritários nos estudos realizados.

Em entrevista exclusiva ao BE News publicada em maio, o secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, destacou que os gastos públicos com reparos em infra-

estrutura rodoviária e ferroviária impactada por eventos climáticos estão em constante aumento. Em 2022, esses custos chegaram a R\$ 150 milhões; em 2023, quase R\$ 800 milhões foram investidos, e neste ano, antes mesmo da crise que afetou o Rio Grande do Sul, o Ministério já havia desembolsa-

do R\$ 600 milhões para obras emergenciais. A previsão é que o Brasil encerre 2024 com um total de R\$ 2 bilhões em gastos com reparos na infraestrutura do setor.

“São gastos expressivos e a gente vem trabalhando no Ministério para construir uma agenda de desenvolvimento de

infraestruturas mais resilientes”, citou Santoro. Ele ressaltou a necessidade urgente de preparar a infraestrutura do país para resistir aos impactos das mudanças climáticas, que têm se intensificado e se tornado mais frequentes.

Com a portaria, George Santoro estimou que cerca de R\$ 300 milhões por ano serão aplicados em infraestruturas resilientes e em medidas mitigadoras, como a transição energética.

“Estamos deixando no programa a liberdade para a concessionária tomar a decisão, mas estamos induzindo os caminhos através desta portaria”, explicou.

Em nota, a ANTT informou que também está trabalhando em um Plano de Sustentabilidade em concessões rodoviárias e ferroviárias federais – atualmente em fase de audiências públicas. A iniciativa visa integrar critérios socioambientais e de governança corporativa às concessões, buscando o desenvolvimento sustentável do setor de transportes terrestres.

REGIÃO SUL

Paraná cria fundo para investir em infraestrutura e sustentabilidade

Feiin será financiado por royalties provenientes de empresas que atuam na extração de petróleo, gás e minerais, além da produção de energia elétrica

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O governador em exercício do Paraná, Darci Piana, sancionou na última quinta-feira (4) a lei nº 22.056/2024, que institui o Fundo Estadual em Infraestrutura Inteligente (Feiin). A iniciativa busca ampliar os investimentos públicos no estado, focando em projetos estratégicos nas áreas de infraestrutura rural, transportes, logística e sustentabilidade.

O Feiin será financiado por royalties provenientes de em-

presas que atuam na extração de petróleo, gás natural, xisto e outros recursos minerais, além da produção de energia elétrica em reservatórios localizados no Paraná. Entre as principais fontes de receita estão os royalties da Usina de Itaipu e da Unidade de Industrialização do Xisto, em São Mateus do Sul.

Para Darci Piana, a criação do Feiin é um passo essencial para o futuro do Paraná. “O novo fundo irá garantir os recursos necessários para projetos que impulsionarão nosso desenvolvimento econômico e social de forma sustentável”, declarou.

A gestão do Feiin ficará a cargo de um Conselho Deli-



José Fernando Ogura/Arquivo AEN

O Fundo Estadual em Infraestrutura Inteligente busca ampliar investimentos públicos, com foco em projetos nas áreas de infraestrutura rural, transportes, logística e sustentabilidade

do Desenvolvimento Sustentável, bem como do Instituto Água e Terra.

Segundo o Governo do Paraná, o objetivo central do Feiin é garantir uma destinação estratégica e eficiente para os royalties recebidos pelo estado, com foco no fortalecimento da infraestrutura de transporte, no incentivo ao setor agropecuário e em ações que promovam o desenvolvimento econômico equitativo e a resiliência às mudanças climáticas.

berativo, coordenado pela Secretaria de Estado da Fazenda, e composto por representantes das secretarias que serão beneficiadas pelos recursos, além da Casa Civil e da Procuradoria-Geral do Estado.

Os recursos serão direcionados para programas, ações e projetos voltados à melhoria da infraestrutura, sob a responsabilidade das secretarias da Agricultura e Abastecimento, de Infraestrutura e Logística e

REGIÃO SUL

Portos de Imbituba e Laguna auxiliam em acidente ambiental no Sul de SC

Colisão de um barco de pesca em um banco de areia provocou o vazamento de óleo diesel na Barra da Lagoa de Santo Antônio

Da Redação
redacao.jornal@redeneews.com.br

Os portos catarinenses de Imbituba e Laguna foram acionados pela Polícia Militar Ambiental e pelo Instituto de Meio Ambiente (IMA) para auxiliar nos trabalhos de rescaldo após o acidente com uma embarcação no sul do estado, ocorrido na quinta-feira, dia 4. O incidente, que envolveu o vazamento de óleo diesel, está mobilizando esforços para minimizar os impactos ambientais na região.

O acidente ocorreu com o barco de pesca Primavera XVI, de Itajaí, que colidiu em um banco de areia na Barra da Lagoa de Santo Antônio, perto de

Laguna. Os 17 pescadores a bordo conseguiram escapar ilesos.

Assim que o acidente foi reportado, a Delegacia da Capitania dos Portos em Laguna acionou a equipe de Busca e Salvamento (SAR) para uma inspeção no local. Em resposta, o Porto de Imbituba, juntamente com o Porto de Laguna, enviou uma equipe especializada composta por cinco profissionais para apoiar as operações de contenção iniciadas pela Marinha do Brasil, Polícia Militar Ambiental e pelo IMA.

A equipe do Porto de Imbituba utilizou barreiras de contenção e boias absorventes, ferramentas essenciais em suas operações diárias para o controle de derramamentos de óleo. Essas medidas visam estancar e mitigar os danos ambientais causados pelo vazamento. Uma



Divulgação/SCPAR Porto de Imbituba

Os portos de Imbituba e Laguna, enviaram equipes para apoiar as operações de contenção iniciadas pela Marinha, Polícia Militar Ambiental e pelo Instituto de Meio Ambiente

O acidente, provocado pelo mar agitado nas primeiras horas do dia 4, ocorreu quando a embarcação estava saindo do Porto de Laguna em direção ao litoral norte de Santa Catarina. A tripulação do Primavera XVI seguiu os procedimentos de emergência previstos e conseguiu evacuar a embarcação sem ferimentos.

O Governo do Estado, junto com a SCPAR Porto de Imbituba e o Porto de Laguna, informa que está comprometido em minimizar os impactos ambientais decorrentes do vazamento e garantir a segurança ambiental na região.

nova análise do ambiente está programada, juntamente com a dispersão mecânica do óleo derramado, para avaliar a extensão do impacto e determinar as próximas etapas de contenção.

Além do apoio com equipe

e equipamentos, a Autoridade Portuária de Imbituba ofereceu sua infraestrutura e expertise para auxiliar nos esforços de resposta ao incidente. O objetivo é garantir uma atuação eficaz e rápida para minimizar os danos ao meio ambiente.

O melhor e mais completo

Unimed Santos é o plano perfeito para todas as fases da sua vida.

Moderno
Centro Médico

Atendimento Exclusivo
em serviços próprios

Pronto Atendimento
Virtual 24 horas

Atendimento de urgência e emergência em todo o País, pelo **Sistema Nacional Unimed**



JRB&B
Gestão de Benefícios

VENDEAS
(13) **4009-8200**
www.jrb.com.br

Aqui tem gente.

Aqui tem cuidado.

Aqui tem Unimed.

Unimed
Santos

SIGA-NOS:

@UNIMEDSANTOSOFICIAL

/UNIMEDSANTOS

@UNIMED_SANTOS

UNIMED SANTOS

www.unimed santos.coop.br

O BE Job desta segunda-feira, dia 8, traz vagas de emprego para profissionais com Ensino Superior ou com Ensino Médio. No Norte, a Hidrovias do Brasil, empresa de soluções logísticas integradas com atuação no transporte hidroviário, que atua em todo continente sul-americano, contrata profissionais para o cargo de Especialista de Navegação (Náutica). Já no Sudeste, a Rumo, seleciona pessoas para a função de Coordenador de Programação de Vagões. Não perca essas e outras vagas que podem alavancar sua carreira.

REGIÃO NORTE

Ensino Superior

ESPECIALISTA DE NAVEGAÇÃO (NÁUTICA)

Empresa: Hidrovias do Brasil
Cidade: Belém (PA)

Período: Tempo integral

Atividade: Realizar check list da seção de convés e câmara de toda a frota fluvial, montar plano de ação e executá-lo visando redução do custo da seção de convés e treinamento das tripulações a bordo envolvendo manobras, atracação, desatracação, equipamentos de navegação, e demais disciplinas da seção de convés.

Requisitos: graduação em Ciências Náuticas (curso de nível superior), com conclusão na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) ou Adaptação ao Segundo Oficial de Náutica da Marinha Mercante (ASON) e/ou Adaptação a Segundo Oficial de Máquinas da Marinha Mercante (ASOM) ou Centro de Instrução Almirante Graça Aranha - (CIAGA) e/ou Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), com comprovação do aproveitamento, do Curso de Formação de Oficiais da Marinha Mercante e do Programa de Estágio (PREST).

Inscrições:
<https://abrir.link/mhbBI>

Ensino Médio

OPERADORA I

Afirmativa para mulheres
Empresa: Hidrovias do Brasil
Cidade: Belém (PA)
Período: Tempo integral
Atividade: Abrir e fechar tampas das barcaças, lançar com destreza e segurança, os cabos de atrelamento/ fixação dos cabos do NAVIO à barcaça e fazer Check-List dos

equipamentos móveis a cada turno, avaliando condições de funcionamento das máquinas e equipamentos.

Requisitos: Experiência em operações de empresas de armazenagem de grãos e operação de fertilizantes.

Inscrições:
<https://abrir.link/PjBEF>

REGIÃO NORDESTE

Ensino Superior

AGENTE MARÍTIMO PL

Empresa: Wilson Sons
Cidade: São Luís (MA)

Período: Tempo integral

Atividade: Controle de processos internos, elaboração de estimativas de custos e suporte aos clientes, aos atendimentos das normas da autoridade marítima, alimentação do Sistema interno de controle de vencimento de itens de inspeção e envio de alertas aos clientes, embarcações e coordenação de chegada, atracação, operação e saída do navio.

Requisitos: Formação em Administração, Logística, Comércio Exterior ou Relações Internacionais, Inglês avançado e Carteira de Habilitação.

Inscrições:
<https://abrir.link/qXhDT>

Ensino Médio

MECÂNICA OU MECÂNICO I

Exclusiva PCD

Empresa: VLI
Cidade: São Luís (MA)

Período: Tempo integral

Atividade: Executar, manter e orientar a limpeza e conservação em máquinas, equipamentos e conjuntos mecânicos, executar a manutenção mecânica em máquinas, conjuntos, equipamentos e instalações, componentes hidráulicos e pneumáticos e reparar ou substituir peças, fazer ajustes, regulagem, montagem e desmontagem de conjuntos e subconjuntos mecânicos, peças e equipamentos.

Requisitos: Curso de qualificação (aprendizagem) em Mecânica, disponibilidade para atuar no modelo de Escala e Turno e experiência em

Manutenção Industrial.

Inscrições:
<https://abrir.link/YSzQT>

REGIÃO CENTRO-OESTE

Ensino Superior

ALMOXARIFE

Empresa: Cargill
Cidade: Goianira (GO)

Período: Tempo integral

Atividade: Proceder a baixa do estoque em sistema próprio, inserindo os dados, através das ordens de serviços, para fins de inventário, controle de estoque e contabilização, efetuar o recebimento de mercadorias, conferindo notas fiscais de entrada com o pedido de compras, bem como com os produtos, separando não conformidades e informando a supervisão, para providências junto aos respectivos fornecedores.

Requisitos: Vivência anterior na função, CNH B e curso de Operador de Empilhadeira.

Inscrições:
<https://abrir.link/UUZDG>

Ensino Médio

LÍDER OPERAÇÕES FLORESTAIS

Empresa: Eldorado Brasil Celulose

Cidade: Santa Rita do Pardo (MS)

Período: Tempo integral

Atividade: Gestão de equipes nas operações florestais, visando o cumprimento das metas, mantendo a disciplina e as normas de segurança da equipe, registro da produção e as horas trabalhadas das equipes e dos equipamentos sob suas responsabilidades visando o alcance dos melhores resultados das nas operações florestais.

Requisitos: Conhecimento em operações de silvicultura, experiência com gestão de pessoas e CNH B.

Inscrições:
<https://abrir.link/TeyIM>

REGIÃO SUDESTE

Ensino Superior

PESSOA TÉCNICA DE MEIO AMBIENTE

Empresa: Santos Brasil

Cidade: Guarujá (SP)

Período: Tempo integral

Atividade: Realizar o cumprimento do Plano de Gerenciamento de Resíduos sólidos da unidade, apoiar a área de SSMA sempre que necessário por meio da aplicação de treinamentos e providenciar o cumprimento do calendário de inspeções ambientais.

Requisitos: Formação Gestão Ambiental / Química Ambiental / Engenharia Ambiental completa, Técnico em Meio Ambiente e conhecimento no Pacote Office.

Inscrições:
<https://abrir.link/OnmeM>

BUSINESS PARTNER

Empresa: Rumo
Cidade: Itu (SP)

Período: Tempo integral

Atividade: Prestar consultoria de RH para os gestores, atuar como Coach dos gerentes e gerentes executivos e comunicar, orientar claramente clientes (Diretores, Gerentes Executivos, Gerentes e Coordenadores) prezando pelo seu desenvolvimento e consequentemente da própria equipe.

Requisitos: Experiência prévia como Business partner, formação em Administração, Psicologia, Engenharias, Direito ou área similares e Pacote Office Avançado.

Inscrições:
<https://abrir.link/XIcXH>

COORDENADOR DE PROGRAMAÇÃO DE VAGÕES

Empresa: Rumo
Cidade: Santos (SP)

Período: Tempo integral, híbrido (3x presencial - 2x Home Office)

Atividade: Manter comunicação constante com clientes, stakeholders internos e externos para garantir o alinhamento das expectativas e a resolução de problemas, participar de reuniões e eventos relevantes para representar a área de Planejamento & Controle Operacional e discutir temas estratégicos, liderar e motivar a equipe de programação de vagões, delegando tarefas, fornecendo feedback e reconhecendo conquistas.

Requisitos: Formação em

Administração, Engenharia, Logística ou áreas afins, experiência em logística e transporte ferroviário ou negócios similares, com foco em programação de vagões e controle de produção e capacidade de análise crítica e resolução de problemas.

Inscrições:
<https://abrir.link/YCkek>

REGIÃO SUL

Ensino Superior

ANALISTA DE IMPORTAÇÃO JR

Empresa: Gerdau
Cidade: Sapucaia do Sul (RS)

Período: Tempo integral

Atividade: Análise de documentação dos processos de importação marítima, área e rodoviária (Commercial Invoice, Packing List, Conhecimento de Embarque, Certificado de Origem, etc), gestão na entrega das importações nas usinas juntamente com usuários, planejadores, transportadoras e emissão de Notas Fiscais de Importação (entrada e remessas).

Requisitos: Formação em Comércio Exterior ou Administração, experiência em processos de importação e Inglês Intermediário.

Inscrições:
<https://abrir.link/FmIEk>

Ensino Médio

ASSISTENTE ADMINISTRATIVO

Empresa: Bunge
Cidade: Paranaguá (PR)

Período: tempo integral

Atividade: Assegurar a conferência de todos os documentos necessários para liberação de Terceiros para executar serviços dentro do terminal, elaborar lista de terceiros liberados para entrada no Terminal, repassando para Portaria e fazer o acompanhamento do vencimento dos documentos entregue mensalmente pelos prestadores de serviço.

Requisitos: Experiência em rotinas administrativas, Pacote office e desejável conhecimento na área de Recursos Humanos.

Inscrições:
<https://abrir.link/chJzi>

OPINIÃO



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinio@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

► ESTRATÉGIA

Onde anda você?

((

E por falar em saudade ...Onde anda você?"

Canção da autoria de Hermano Thomaz da Silva e Marcus Vinicius da Cruz de Mello Moraes, sucesso nas vozes de grandes intérpretes brasileiros.

Em nossas conversas semanais nesse espaço, temos abordado muitas e muitas vezes as profundas mudanças pelas quais passam (e continuarão passando) nossas vidas pessoais, o mundo do trabalho e a vida corporativa.

Não é possível identificar com precisão quem e como inicia cada rápido ciclo de mudanças. Talvez nem seja necessário identificar, já que elas são rápidas ao chegar e mais rápidas ainda para sair. Às vezes nem compensa compreendê-las. A única certeza que temos é que elas continuarão a acontecer com velocidade ainda maior.

Minha impressão é que os novos costumes, valores e regras são incorporados ao nosso modo de viver e acabam desaguando, conseqüentemente, no mundo do trabalho, afinal cada novo jovem que o acessa, traz para o ambiente da empresa aquilo que aprendeu em casa, no ambiente e nas escolas que frequentou. E as empresas que contratam? Bem, elas que se adaptem (o correto seria dizer, rendam-se?) aos fatos.

Novas visões sobre questões sérias como gênero, igualdade, assédio, respeito à opinião dos outros e liderança estão em xeque, bem como questões de menor impacto como home office, hierarquia ou se é aceitável permanecer boa parte do tempo acessando o celular durante o horário de trabalho.

Frente a esse cenário, temos duas alternativas: ou somos simples espectadores ("deixa como está, para ver com fica") ou protagonistas nesse processo. Ficar na primeira opção é perigoso. Eu recomendo fortemente – se quisermos fazer sucesso em nossas carreiras – tomarmos as rédeas de nossos destinos em nossas mãos e assumirmos o controle do impacto das mudanças em nossas vidas, no trabalho e em casa. Veja que não estou pedindo que resistamos às mudanças, nem que tentemos mudar o mundo sozinhos. O que estou dizendo, é: cuidemos dos efeitos que as (inevitáveis) mudanças causam em nosso entorno.

Haveria muito a ser dito sobre como enfrentar esse processo, mas eu indico começar pela mais eficiente e eficaz de todas elas: cuide de sua educação. E no ambiente profissional, inclua o mais possível a sua prima-irmã, a qualificação profissional.

Sem base de conceitos você estará no pior dos mundos que é não conseguir sequer avaliar se o que está acontecendo a sua volta é bom ou ruim. Se vai ajudar ou atrapalhar sua vida e sua carreira. Significa nem saber que está errado, se estiver.

Nesse ponto me ocorre uma segunda preocupação, a qual confesso que chega a ser maior que a primeira: as oportunidades de qualificação profissional de boa qualidade estão aí, muitas sem custo ou a custo baixíssimo, mas há pouco interesse em aprender.

Baseio minha preocupação no que vejo ao meu redor, as dificuldades que enfrento diariamente para contratar e qualificar pessoal por falta de interesse. Além da minha observação, trago dois fatos que corroboram minha linha de pensamento, usando um texto que li recentemente, e que seria uma mensagem de um Secretário de Estado de Estado, falando do nível de investimento em novos negócios que está sendo trazido para o Estado de São Paulo e que – uma vez detectado que o entrave para sua implantação seria a falta de mão de obra qualificada - cinco grandes de qualificação foram lançados e divulgados, mas que infelizmente, até então, não havia nem vinte por cento de adesão a esses Programas.

Outra informação impressionante: segundo dados do I.B.G.E. (Instituto Brasileiro de Geografia Estatística), o número de habitantes entre catorze e vinte e quatro anos que não estudam, não trabalham nem estão procurando emprego é cerca de quatro milhões e seiscentos mil jovens. São os NEM-NEM.

Triste. Vivem de quê? Há outro dado que responde – em parte - essa questão: cinquenta e dois por cento dos domicílios brasileiros são sustentados por um aposentado ou pensionista do INSS.

Perceba que, se esses números estiverem corretos, estaríamos perdendo parte de uma geração, não por falta de oportunidades, mas por falta de interesse de cada um em desenvolver-se profissionalmente. É um fato grave por si só e que piora sob todas as perspectivas sociais em que for observado: do motoqueiro que quebra o espelho do seu carro ao trafegar por onde não deve, ao aluno que desrespeita o Professor e é defendido pelos Pais.

Sei que a situação é mais complexa, envolve outros aspectos. Quero focar aqui apenas no que cada um pode e deve fazer por si mesmo, por isso, vou além da questão do título: Onde você estará?

Tornar-se um profissional e um ser humano melhor, é com você e mais ninguém.

FRENTE A ESSE CENÁRIO, TEMOS DUAS ALTERNATIVAS: OU SOMOS SIMPLES ESPECTADORES ("DEIXA COMO ESTÁ, PARA VER COM FICA") OU PROTAGONISTAS NESSE PROCESSO. FICAR NA PRIMEIRA OPÇÃO É PERIGOSO. EU RECOMENDO FORTEMENTE – SE QUISERMOS FAZER SUCESSO EM NOSSAS CARREIRAS – TOMARMOS AS RÉDEAS DE NOSSOS DESTINOS EM NOSSAS MÃOS E ASSUMIRMOS O CONTROLE DO IMPACTO DAS MUDANÇAS EM NOSSAS VIDAS, NO TRABALHO E EM CASA



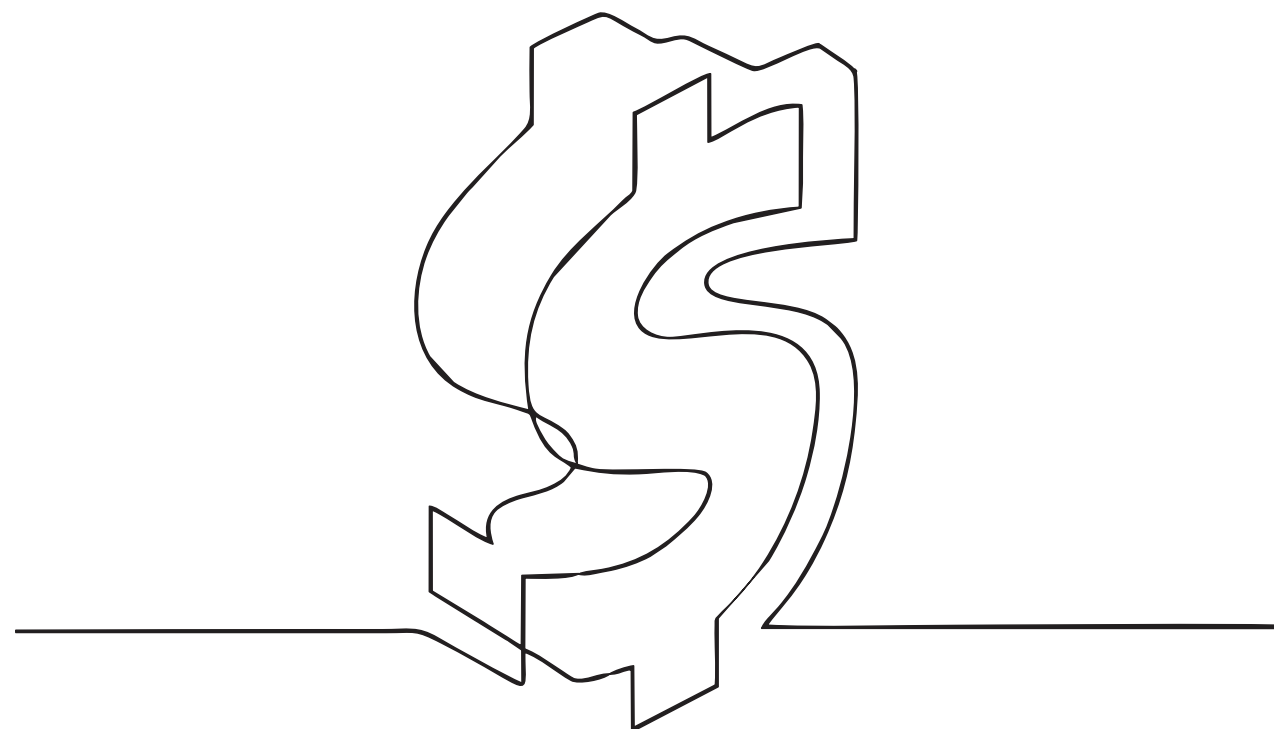
AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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

Oportunismo na seca amazônica de 2024?



Carcará é uma ave que pode ser avistada em diversas regiões das Américas. No Nordeste brasileiro é percebida como uma ave de rapina, que foi imortalizada pela dupla Chico Buarque e João do Vale, denunciando a opressão e ataques covardes. Muito associada com a seca nordestina, em nosso imaginário cultural, podemos neste instante de potencial repetição ou agravamento da seca de 2023, no 2024 amazônico, ver ressurgir a lembrança da ave de rapina com outro tipo de oportunista da seca, que mesmo sem a presença dela, já insere custos adicionais.

Em 02/07/2024 um armador internacional colocou alerta de sobrepreço por “águas baixas” a partir de 15/08/2024, para todas as rotas de ou para Manaus, com US\$ 5,900.00 de sobretaxas. Independentemente de todas as ressalvas aplicadas à notificação, o fato simples é que a cobrança adicional está posta, por mais que o mesmo grupo tenha noticiado que a restrição de calado possa acontecer entre 15/09/2024 e o início de 2025. A sobretaxa começa antes mesmo da confirmação do problema.

Mesmo que exista uma operação de emergência em curso, com a dragagem da região mais crítica em contratação pelo Governo Federal, pelo DNIT. A atitude do grande armador deixa implícito que não há perspectiva de a ação ser eficaz, mesmo que ela tenha sido apontada como a solução pelos próprios operadores de cabotagem da região. A propósito, no último ano, a mesma empresa cobrou, a partir de 28/08/2023, uma sobretaxa de US\$ 1,100.00 para exportação desde Manaus e US\$ 700.00 para importação, quando tivemos uma situação extrema e recorde.

O grande aumento me fez lembrar imediatamente do Carcará, afinal a ave de rapina é vista em todas as américas, seja em Manaus, Fortaleza ou algumas cidades do Caribe ou dos Estados Unidos, tal qual grandes armadores. Em 18/09/2023, o mesmo armador, subiu a tarifa de importação para US\$ 2,200.00 de sobrepreço, mas agora em julho, já anuncia para agosto, começar com US\$ 5,900.00. Assim, todos que imaginavam condições extremas, podem se preparar para condições ainda mais extremas, pelo lado da natureza humana.

Independente do autor do aumento de custos acima, é importante observar que os grandes navios que operam contêineres na Amazônia são parte de grupos internacionais. A Maersk, por exemplo, que opera longo curso (do exterior para Manaus), controla Hamburg Süd (antiga Aliança Navegação) que opera cabotagem (do Brasil para Manaus) é a maior do mundo, com mais de 600 navios, seguida pela MSC, com cerca de 500 navios e pela CMA CGM (que controla a Mercosul Line, que também opera em Manaus), com pouco mais de 500 navios, mas com menos TEUs do que a anterior.

Quando as indústrias se assustaram com os custos excessivos pela seca em 2023, que superaram R\$ 1,4 bilhão, esperavam melhor planejamento de toda a cadeia uma grande revisão de custos para viabilizar uma operação mais bem planejada e com custos contidos. Houve reuniões com armadores e interações com os agentes de governo ligados com a infraestrutura e tudo demonstrava algum caminho construtivo de soluções equilibradas. A nota de aumento preventivo e muito superior aos custos do ano passado eliminou a confiança em recuperação. Faz sentido ter esperança no cancelamento da decisão já anunciada?

EM 02/07/2024 UM ARMADOR INTERNACIONAL COLOCOU ALERTA DE SOBREPREGO POR “ÁGUAS BAIXAS” A PARTIR DE 15/08/2024, PARA TODAS AS ROTAS DE OU PARA MANAUS, COM US\$ 5,900.00 DE SOBRETAXAS. INDEPENDENTEMENTE DE TODAS AS RESSALVAS APLICADAS À NOTIFICAÇÃO, O FATO SIMPLES É QUE A COBRANÇA ADICIONAL ESTÁ POSTA, POR MAIS QUE O MESMO GRUPO TENHA NOTICIADO QUE A RESTRIÇÃO DE CALADO POSSA ACONTECER ENTRE 15/09/2024 E O INÍCIO DE 2025. A SOBRETAXA COMEÇA ANTES MESMO DA CONFIRMAÇÃO DO PROBLEMA

OPINIÃO

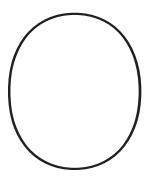
**WALDECK ORNÉLAS**

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinio@portalbenews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

Reestruturar o Complexo Petroquímico do Nordeste



Complexo Petroquímico do Nordeste, sediado em Camaçari, vive uma fase crítica, marcada pela perda de escala e defasagem tecnológica, carente de investimentos e enfrentando problemas de governança. Os ciclos naturalmente se esgotam e, por isto mesmo, as indústrias requerem constante atualização.

O que há pouco foi vanguarda, hoje, 46 anos depois da entrada em operação da sua central de matérias primas, enfrenta enormes desafios.

Embora cumpra, ainda, seu importante papel no modelo de “desconcentração concentrada” da industrialização brasileira para o Nordeste – conceito para aqui trazido por Rômulo Almeida – e continue sendo o maior complexo industrial integrado do Hemisfério Sul, o Copec corre o sério risco de, não apenas perder relevância mas, sobretudo, esvair-se. Tendo transformado Camaçari na capital industrial do Nordeste, a área que o abriga tornou-se um diversificado parque industrial, fortalecendo, com o passar do tempo, a condição local de principal base industrial da região.

Além de indústrias químicas e petroquímicas, aí encontram-se plantas de celulose solúvel, metalurgia do cobre, automobilística – com a BYD, chegando para substituir a Ford –, pneus, equipamentos de energia eólica, fertilizantes, químicas, fármacos, bebidas, além de uma diversificada oferta de serviços. O mais recente movimento de expansão deu-se com o complexo acrílico da Basf. O seu núcleo – a petroquímica – está, no entanto, comprometido.

O planeta conta, todavia, com vários exemplos de complexos petroquímicos, ainda mais antigos que o de Camaçari, que vêm sendo renovados e modernizados ao longo do tempo, para se atualizarem e continuarem competitivos.

Podendo até ser visto como um dos seus efeitos indiretos a jusante, a presença do Cimatec – Campus Integrado de Manufatura e Tecnologia, no atual cenário econômico da Bahia, constitui suporte local de fundamental importância para trabalho dessa natureza e magnitude, inclusive tendo em conta as suas inúmeras parcerias internacionais. Em duas décadas, esta unidade do Senai, dedicada à temática da indústria 4.0, tornou-se uma das maiores, mais importantes e qualificadas instituições de PD&I do país.

Mas, como se não bastassem as questões tecnológicas e econômicas, o Complexo Petroquímico enfrenta graves problemas na sua governança. Tendo sido implantado sob a égide do engenhoso modelo tripartite – em que o capital estatal, representado pela Petroquisa, subsidiária da Petrobras, assegurava o equilíbrio e exercia a liderança, o capital estrangeiro fornecia a tecnologia, e o capital nacional se incorporava, para ganhar experiência e expandir-se –

a Copene, Companhia Petroquímica do Nordeste, terminou migrando para a liderança da Norquisa, dando origem, posteriormente, à Braskem.

Desde que assumiu a liderança do Polo, a Braskem voltou-se para sua própria expansão e internacionalização, abandonando a base industrial que lhe deu origem e suporte. Ainda agora, embora não esteja investindo aqui, a Braskem continua fazendo investimentos em outras bases territoriais, de que é exemplo o acordo com a Shell, para produzir polipropileno a partir de resíduos plásticos... na Alemanha, onde inova em economia circular.

A Braskem posta à venda expõe o Complexo Petroquímico de Camaçari como um ativo que se deprecia, sem contar com os investimentos necessários e indispensáveis à sua reestruturação e modernização. É óbvio que todas as empresas do Polo precisam ser mobilizadas e estarem envolvidas no projeto e processo de reestruturação do complexo industrial, mas a Braskem é a peça-chave, por abranger as primeiras gerações da cadeia produtiva.

Novamente o papel da Petrobras – a depender das posições que adote – volta a ser determinante para a retomada e a sustentabilidade do Complexo Petroquímico do Nordeste. Sócia da Novonor (ex-Odebrecht) no controle acionário da Braskem, a Petrobras pode e deve, até para preservar este seu ativo, construir solução que permita a retomada imediata dos investimentos na petroquímica de Camaçari.

Neste momento, o Polo Petroquímico precisa ser reestruturado. Se algo não for feito de imediato, o futuro é nebuloso. Na Bahia, vivenciamos o fechamento da fábrica da Ford, e não aprendemos nada?

Neste momento, para a Bahia, mais importante do que a Petrobras reassumir o controle de Mataripe é resgatar o Complexo Petroquímico, que substituiu o cacau como principal suporte da economia baiana. Em caso de colapso da petroquímica, a Bahia não desenvolveu, desde então, outro pilar para a sua economia.

Já é passada a hora de uma grande mobilização, com o governo do Estado, em articulação local com a Fieb e o Cofic, e nacional, com o Mdic, Bndes e Finep, outra vez sob a liderança executiva da Petrobras, para reestruturar o Complexo Petroquímico do Nordeste, ao abrigo da política nacional de neointustrialização, resgatando e atualizando este que é um dos esteios da indústria nacional.

Ainda que o setor petroquímico nacional enfrente, neste momento, grandes dificuldades, por razões de competitividade, a solução para o Copec é urgente e independe da resolução desse problema de política econômica.

EMBORA CUMPRE, AINDA, SEU IMPORTANTE PAPEL NO MODELO DE “DESCONCENTRAÇÃO CONCENTRADA” DA INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA PARA O NORDESTE – CONCEITO PARA AQUI TRAZIDO POR RÔMULO ALMEIDA – E CONTINUE SENDO O MAIOR COMPLEXO INDUSTRIAL INTEGRADO DO HEMISFÉRIO SUL, O COPEC CORRE O SÉRIO RISCO DE, NÃO APENAS PERDER RELEVÂNCIA MAS, SOBRETUDO, ESVAIR-SE



FREDERICO BUSSINGER

Consultor, engenheiro e economista. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secretário-executivo do Ministério dos Transportes
opinião@redebnews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

Que o fracasso na Copa América, dessa vez, não seja em vão!

Mais uma vez demos adeus à Copa América precocemente: nessa não chegamos nem à semifinal. O consolo é que não foi outro 7X1, vexame de 2014 que remoemos até hoje.

Em 18 dias iniciam-se as Olimpíadas de Paris: o futebol masculino brasileiro, entretanto, estará ausente. E pior: sua presença na Copa do Mundo de 2026 corre riscos pois, quase ao final do 1º turno das Eliminatórias, amargamos um 6º lugar, atrás, inclusive, de países sem grandes tradições: Equador e até Venezuela, país que nunca participou de uma copa.

Ao longo dos próximos dias, podemos esperar muita discussão em locais de trabalho, mesas de bar, redes sociais e nos programas esportivos. Como sempre, o futuro do treinador deverá estar em pauta. Mas também a dificuldade de saída de bola do Brasil, excesso de passes laterais e recuos de bola para o goleiro, imprecisão do “último passe”, atitudes injustificáveis de jogadores (algumas das quais quase infantis!), displicência na batida de pênaltis, etc. E, claro, a patética cena pouco antes da disputa decisiva: o técnico brasileiro quase que pedindo licença para entrar na roda de jogadores, querendo falar algo; cena que ganhou relevo ante o contraste com o conhecido treinador uruguaio (na mesma tomada do vídeo). Este, no centro de uma roda de jogadores atentos, indicava os batedores e dava suas últimas instruções!

Para além dos aspectos específicos do jogo desclassificatório, em si, há uma constatação (ironia? paradoxo?) que não pode passar despercebida se o objetivo é tirar-se lições e promover uma inflexão nesse inaceitável quadro: o plantel brasileiro contou com Rodrygo e Vini Jr (candidato a melhor jogador do mundo este ano!), dupla de atacantes que levou recentemente o Real Madrid ao título da Champions League de 2024. E, como se não bastasse, contou também com Endrick que, por recente transação milionária, se juntará à dupla e ao clube com maior número de títulos mundiais (8).

Esse trio, claro, é o crême de la crême. Ele é, apenas, o mais cintilante destaque de uma “indústria” bilionária que coloca o Brasil, aí sim, em primeiro lugar no podium de países exportadores de jovens promessas: segundo o “CIES Football Observatory”, referência para o “mercado da bola” com relatórios mensais sobre ele, mesmo com a Pandemia no período, mais de 1.200 jogadores brasileiros foram exportados entre 2020-24 (alguns precisando esperar o 18º aniversário para deixar o País, como Endrick). Negócios de €1 bilhão em 10 anos. Ou seja, talentos não faltam; e o mundo tem interesse neles.

Inevitável, pois, a pergunta: como explicar/justificar que no exterior jogadores brasileiros cheguem a ter grande destaque, ajudam seus clubes a conquistar os principais títulos do Planeta, mas na seleção não rendem o mesmo? Por que não temos conseguido estruturar equipes vencedoras mesmo com tantos talentos? E pior: em alguns momentos vemos jogadores habilidosos que mais parecem um bando perdido em campo; alguns até transmitindo a impressão de estarem indiferentes às derrotas, aos vexames da “canarinha”!

É visível, pois, que há uma distância entre jogador e equipe, entre o individual e o coletivo, entre a motivação, disciplina, comportamento, desempenho do mesmo atleta, quando atuando na seleção nacional ou no seu time estrangeiro. O que seria? Qual o busílis?

Esquema de treinamento? Ambiente? Conjuntura? Liderança? Modelo de Governança? Que papel têm os esquemas políticos, apostas online e redes sociais nisso?

O futebol não é caso isolado na evolução do nosso País. Essa dicotomia, infelizmente, pode ser também observada em outros setores da vida nacional: p.ex, o extrativismo do pau-brasil, borracha e ouro, e a agricultura da cana e do café permitiram acumularmos capitais e, dialeticamente, impulsionaram infraestruturas (portos, ferrovias, rodovias, energia, etc). Daí a perspectiva que foi se firmando do “país do futuro” abandonar o “berço esplêndido” passo a passo em direção à indústria de transformação, de semimanufaturados; de bens e serviços de consumo de massa, de alta tecnologia (ainda que em nichos específicos). Um pouco depois, minério de ferro, soja, etanol e o petróleo do pré-sal robusteceram tais esperanças.

Só que, após evoluções relevantes no Século XX, o modelo tradicional foi paulatinamente se reestabelecendo - agora, claro, em patamares bem superiores: aumento da participação de commodities na pauta exportadora (pois, ainda bem, sempre fomos competitivos na produção delas!), e de serviços e bens industrializados na pauta importadora (incluindo “bugigangas”).

Curioso é que muitos desses bens, na verdade, são commodities brasileiras voltando de uma viagem internacional, agora unitariamente mais valorizadas pelo valor a elas agregado em termos de processamento, design, marca e marketing específicos; atividades que certamente geraram emprego e renda, e/ou viabilizaram investimentos no exterior. O café é um típico exemplo: compare os valores dele em grão, torrado e em cápsula!

Metaforicamente, será que, sem percebermos, também nosso futebol, após títulos gloriosos, foi aos poucos caminhando em direção à “commoditização”? Adolescentes talentosos surgem a cada ano (“extrativismo”). Já sabemos “plantá-los”, “semimanufaturá-los” e exportá-los. Alguns, aliás, após período de imersão em times estrangeiros, já chegaram a nº1 do mundo.

Entretanto, da mesma forma como temos encontrado dificuldades para nos inserirmos competitivamente no mercado mundial de produtos industrializados e serviços, também passamos a ter dificuldades de lograr seleções vencedoras e títulos.

Isso é uma evidência de que talento, tanto quanto matéria-prima, não é suficiente nesse mundo do Século XXI. Ou seja; novos padrões de educação, capacitação, tecnologia, disciplina, ética e, sobretudo, liderança, cultura da qualidade, planejamento e governança são necessários para mudanças de patamar; tanto no futebol (no esporte, em geral), como na economia e na organização social.

METAFORICAMENTE, SERÁ QUE, SEM PERCEBERMOS, TAMBÉM NOSSO FUTEBOL, APÓS TÍTULOS GLORIOSOS, FOI AOS POUCOS CAMINHANDO EM DIREÇÃO À “COMMODITIZAÇÃO”? ADOLESCENTES TALENTOSOS SURGEM A CADA ANO (“EXTRATIVISMO”). JÁ SABEMOS “PLANTÁ-LOS”, “SEMIMANUFATURÁ-LOS” E EXPORTÁ-LOS. ALGUNS, ALIÁS, APÓS PERÍODO DE IMERSÃO EM TIMES ESTRANGEIROS, JÁ CHEGARAM A Nº1 DO MUNDO