



portalbenews.com.br

RIO GRANDE Portos RS antecipa serviços de dragagem no canal externo do complexo portuário gaúcho ▶ **p7**

ESTILO BE Especialista em Inteligência Artificial, o professor Kleber Candioto fala sobre avanços e desafios do Brasil no setor ▶ **p11**



Divulgação/MPor



Ministro confirma participação no Sudeste Export 2024

Silvio Costa Filho estará na Associação Comercial de São Paulo, que recebe mais uma edição do fórum regional a partir de segunda-feira ▶ **p5**

Divulgação/VLI



VLI planeja investir R\$ 30 bi em modernização e novas conexões na FCA ▶ **p3**

PARAÍBA Duplicação de trecho da BR-230 no estado será concluída até outubro, diz Renan Filho ▶ **p3**

OPINIÃO Luiz Dias Guimarães reflete sobre como o imprevisível está sempre à espreita ▶ **p8**

OPINIÃO Adilson Luiz Gonçalves propõe que a ZPE em Santos impulse a inovação e reindustrialização do Brasil, focando em setores de alta tecnologia ▶ **p9**

EDITORIAL

Rio Grande do Sul: a urgência da dragagem

As enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul no último mês de maio evidenciaram a fragilidade de infraestruturas essenciais no estado, como seus canais de navegação. A decisão da Portos RS, a autoridade portuária gaúcha, de antecipar a dragagem do canal de acesso ao Porto de Rio Grande demonstra a compreensão da importância estratégica dessa obra para a economia gaúcha e brasileira.

A dragagem é uma operação complexa e custosa, mas fundamental para garantir a navegabilidade de canais e vias de navegação e a eficiência das operações portuárias. A remoção dos sedimentos acumulados em decorrência das enchentes é essencial para a manutenção da profundidade necessária para a passagem de grandes navios, com eles totalmente carregados, o que impacta diretamente no custo do transporte de cargas e na competitividade do estado.

A Portos RS também realizará as obras de desassoreamento do Canal do Furadinho, que conecta o Polo Petroquímico de Triunfo ao Terminal Marítimo Rio Grande. Isso mostra o interesse da autoridade em garantir a fluidez do transporte aquaviário em toda a região. A recuperação da navegabilidade desses canais é crucial para a manutenção das atividades econômicas que dependem do transporte marítimo, como a indústria, o comércio exterior e a agricultura.

A redução do calado dos navios nos canais, em decorrência das enchentes, impacta diretamente na capacidade de carga dessas embarcações ao acessar os portos, gerando custos adicionais para as empresas e prejudicando a competitividade do estado. A recuperação da profundidade dos canais é, portanto, uma medida urgente e necessária para garantir a retomada das atividades econômicas e a recuperação do estado após as chuvas.

É evidente que as obras de dragagem e desassoreamento dos canais de navegação no Rio Grande do Sul são essenciais para a recuperação da economia do estado e para a garantia da competitividade do setor portuário. A decisão de antecipá-las demonstra o compromisso das autoridades em superar os desafios impostos pelas recentes enchentes e em garantir a retomada das atividades econômicas o quanto antes, o que é essencial para a recuperação de toda a região.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 5 Silvio Costa Filho confirma participação no Sudeste Export 2024

HUB

- 3 Píer flutuante da Super Terminais inicia atividades em Itacoatiara

NACIONAL

- 3 VLI planeja investir R\$ 30 bi em modernização e novas conexões na FCA

Duplicação da BR-230 na Paraíba será concluída até outubro, diz Renan Filho

- 4 35 anos da Fenamar: federação celebra legado no setor marítimo e lança livro

Complexo de energias no RJ inaugura maior unidade de gás natural do país

REGIÃO SUDESTE

- 6 Espírito Santo projeta R\$ 98 bilhões em investimentos até 2028

REGIÃO SUL

- 7 Portos RS antecipa serviços de dragagem no canal externo de Rio Grande

OPINIÃO

- 8 "A fragilidade da alvorada", por Luiz Dias Guimarães
- 9 "Cluster de Robótica e Automação em Santos", por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

- 10 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
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jaclyra 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, Júnior Batista, Marília Sena,
Paulo José Ribeiro, Yousefe Sipp e
Vitória Malafati (estagiária)

Colunista
Ivani Cardoso

O Jornal BE News é filiado à



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@redebeneews.com.br

Pier em operação 1

A operadora portuária Super Terminais iniciou as atividades de seu pier flutuante em Itacoatiara (AM) na última quinta-feira, com a escala do navio MSC Many, carregado com 1.156 contêineres. A estrutura foi montada nessa região, no Rio Amazonas, a 100 metros da margem, devido à estiagem que vem ocorrendo na região e já restringe a navegação em vários trechos do rio - um dos mais críticos é o que liga Manaus a Itacoatiara, de 200 quilômetros. A solução foi instalar o pier até o ponto da via fluvial em que os navios conseguem avançar e, dali, passar as cargas para barcas, que ainda conseguem chegar na capital amazonense.

Pier em operação 2

A instalação do pier demandou um investimento de R\$ 45 milhões da Super Terminais. O próximo navio a atracar será o Hansa Asia - sua escala está prevista para esse domingo, dia 15, às 7 horas. "Essa operação reflete nossa preocupação em manter o abastecimento de insumos e o escoamento da produção local, garantindo a estabilidade da economia e a manutenção dos empregos na região", afirmou o diretor do Super Terminais, Marcello Di Gregorio.

Roubo de cargas 1

A falta de segurança nas rodovias, ferrovias e hidrovias foi debatida pelo presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa, e pelo ministro da Justiça e Segurança Pública, Ricardo Lewandowski, em uma reunião na última quinta-feira, na sede da CNT, em Brasília. Também foram discutidos casos de incêndios e vandalismo contra veículos de transporte coletivo urbano - esses problemas estão entre as principais preocupações do setor de transportes, segundo Costa.

Roubo de cargas 2

Lewandowski participou da reunião acompanhado pelo diretor-geral da Polícia Rodoviária Federal, Antônio Oliveira.

"Bando de imbecil"

O presidente Lula voltou a criticar os defensores da privatização da Petrobras, chamando-os de "bando de imbecil". E ainda destacou que a venda da Vale e da Eletrobras não resultou em ganhos para a vida dos brasileiros. O discurso ocorreu na sexta-feira, dia 13, durante a inauguração do Complexo de Energias Boaventura, em Itaboraí (RJ), na região metropolitana do Rio.

Festa de 1 ano

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, comemorou um ano de sua gestão à frente da pasta nessa sexta-feira, dia 13, com direito a bolo e uma festiva reunião com sua equipe na sede do Ministério, em Brasília.

VLI planeja investir R\$ 30 bi em modernização e novas conexões na FCA

Projeto inclui construção de novos trechos, aquisição de locomotivas e melhorias urbanas em 35 cidades

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O plano de renovação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica prevê investimentos na linha férrea e na aquisição de vagões e locomotivas da ordem de R\$ 30 bilhões, de acordo com a VLI. A concessão da FCA é válida até 2026. A consulta pública sobre a prorrogação do contrato de concessão vai até o dia 14 de outubro, segundo o Programa de Parceria de Investimentos (PPI) do Governo Federal.

A conclusão da renovação antecipada da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), controlada pela VLI, vai propiciar um novo ciclo de investimentos para a aquisição de vagões, locomotivas e modernização da malha da ferrovia.

De acordo com as estimativas, a renovação antecipada da FCA aumentará em 46% o volume de cargas transportadas pelos seus trilhos em um novo ciclo da concessão.

A proposta da VLI prevê cerca de R\$ 24 bilhões para modernização da ferrovia e aquisição de vagões e locomotivas e pouco mais de R\$ 5 bilhões em outorgas e compensações, que



Divulgação/VLI

De acordo com as estimativas, a renovação antecipada da FCA aumentará em 46% o volume de cargas transportadas pelos seus trilhos em um novo ciclo da concessão

incluem investimentos na malha, obras de resolução de conflitos urbanos e acesso ferroviário ao Porto de Aratu (BA).

Os investimentos na ferrovia têm como foco a modernização e a ampliação da infraestrutura logística a partir de obras para construção de novos trechos e ramais ferroviários, realocação de pátios de cargas e soluções integradas para resolução de conflitos rodoviários.

Está prevista também a construção de novos pátios ferroviários e a adoção de um sistema de comunicação em parte da malha com padrão in-

ternacional.

Além dos investimentos em ferrovia e em material rodante, a renovação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica inclui R\$ 5 bilhões em outorga e em compensações. Nesse último ponto, além de investimentos na malha, há obras de resolução de conflitos urbanos, com investimentos e intervenções que poderão ser realizadas em 35 cidades, em um total de 80 obras.

Também está prevista a construção do acesso ferroviário ao Porto de Aratu, na Bahia. Trata-se de uma importante obra, com 2,5 quilômetros de

extensão, que atenderá a movimentação crescente do agropêlo da região.

Emprego

Com a assinatura do novo contrato, cerca de 10 mil postos de trabalho diretos deverão ser gerados. A proposta de renovação antecipada da FCA foi aprovada pela Associação Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e será levada a audiências públicas para a oitiva das partes interessadas, ressaltando o caráter transparente do processo. Ainda não há uma data para essas oitivas.

Duplicação da BR-230 na Paraíba será concluída até outubro, diz Renan Filho

Com investimento de R\$ 100 milhões, obra visa melhorar fluxo entre o litoral e o interior do estado e está 15% concluída

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

As obras de duplicação da BR-230, na Paraíba, deverão ser concluídas até outubro, segundo previsão do Ministério dos Transportes. A informação foi confirmada na sexta-feira (13) pelo ministro Renan Filho, durante vistoria técnica ao longo de 150 km da rodovia, que tem o

maior fluxo de veículos entre o litoral e a região central do estado.

O ministro inspecionou as obras de adequação da rodovia entre Cabedelo e Oitizeiro, na Região Metropolitana de João Pessoa, e a duplicação do trecho que liga Campina Grande ao município de Pocinhos (Fariinha). "A duplicação terá um investimento de cerca de R\$100 milhões, de um total de R\$ 524,5 milhões. Nossa meta é acelerar os trabalhos para en-

tregar tudo até 2026, conforme o desejo do presidente Lula", afirmou Renan Filho.

O projeto de duplicação, que abrange o trecho entre Campina Grande e Pocinhos, atende a uma demanda antiga da população. Já as adequações no trecho de 28 quilômetros entre Cabedelo e João Pessoa envolvem serviços de drenagem, terraplenagem, construção de vias marginais e viadutos.

A primeira etapa das obras já está em curso, com 15% do

projeto concluído até o momento, incluindo quatro dos seis viadutos previstos. Os dois viadutos restantes terão suas obras iniciadas até outubro, com previsão de entrega para 2025.

A segunda etapa do projeto, que contempla o trecho urbano de João Pessoa até o Porto de Cabedelo, prevê a construção de sete novos viadutos, com o edital de licitação deste segmento previsto para ser publicado ainda este ano.

NACIONAL

35 anos de Fenamar: federação celebra legado no setor marítimo e lança livro

Evento em Brasília comemora trajetória da entidade e reforça compromisso com o desenvolvimento portuário e marítimo do Brasil

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

A Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar) comemorou seus 35 anos na quarta-feira (11), em uma cerimônia realizada no Clube Naval de Brasília (DF). No evento, foi lançado o livro Fenamar - Desafios e Conquistas do Agenciamento Marítimo Brasileiro, escrito pelo historiador Sérgio Williams.

A obra é uma importante referência sobre a história e os desafios enfrentados pela entidade ao longo de sua trajetória no setor marítimo. Atualmente, a Fenamar é composta por 15 sindicatos afiliados e 500 empresas associadas, que empregam mais de 11 mil profissionais em todo o Brasil. Em novembro, está prevista a manifestação do 16º sindicato no estado de Sergipe.

Fundada em 7 de setembro



Marcelo Neri, presidente da Fenamar, discursando durante a festa realizada no Clube Naval, em Brasília: ele ressaltou a importância dos agentes marítimos no funcionamento dos portos

de 1989, a Fenamar tem sido um ator-chave na logística marítima e portuária do Brasil, desempenhando um papel essencial de defender os interesses do setor e promover a interlocução com o poder público.

A federação se destacou ao

longo dos anos pela adoção de tecnologias avançadas, incluindo sistemas de gerenciamento de tráfego marítimo e automação, o que resultou na redução do tempo de espera e no aumento da capacidade de atendimento às embarcações nos

portos brasileiros.

Marcelo Neri, presidente da Fenamar, ressaltou a importância dos agentes marítimos no funcionamento dos portos. “Esse marco de 35 anos reflete o poder da união e da representatividade de classe, além de nossa luta por melhores condições para os profissionais da categoria”, disse Neri.

A Fenamar tem cultivado parcerias estratégicas com o Governo Federal e a Base Industrial de Defesa. O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, enviou uma mensagem em homenagem à celebração.

“Quero cada vez mais me colocar à disposição para avançarmos na agenda de desenvolvimento, na agenda de crédito e na reorganização do Fundo da Marinha Mercante. Sabemos que é necessário aumentar a confiança nas operações de crédito no Brasil, permitindo que o setor de navegação cresça, gerando oportunidades de trabalho para toda a população

brasileira”, destacou o ministro.

“O Brasil possui uma rica história e cultura no setor, e precisamos acelerar os investimentos. Quero reafirmar meu compromisso com a agenda de desenvolvimento do país, ao lado do presidente Lula, e enviar um abraço a todos”, completou Costa Filho.

O presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa, destacou o compromisso com a defesa dos interesses dos transportadores e a importância da cooperação entre entidades para fortalecer o setor. Ele mencionou que a CNT tem trabalhado para estimular o desenvolvimento das hidrovias brasileiras e a necessidade de enfrentar as deficiências estruturais que afetam o modal aquaviário.

“Estamos disponíveis para ouvir as suas demandas e entender as dificuldades na operação dos agentes marítimos, categoria indispensável para o funcionamento da cadeia logística brasileira”, afirmou Costa.

Complexo de energias no RJ inaugura maior unidade de gás natural do país

Investimento em infraestrutura e refino busca reduzir a dependência de importações e garantir preços competitivos de combustíveis

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) inaugurou na sexta-feira (13) o Complexo de Energias Boaventura, no Rio de Janeiro. A estrutura é composta pela maior Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN) do país, que faz parte do Projeto Integrado Rota 3 (PIR3). O gás natural, extraído da Bacia de Santos, será transportado por meio do gasoduto Rota 3, que também entrou em operação.

Com 355 quilômetros de extensão, o gasoduto Rota 3 tem capacidade para escoar até 18 milhões de metros cúbicos diários de gás natural, ajudando a reduzir o volume de reinjeção e dependência de importações, prática recorrente no Brasil devido à falta de infraestrutura adequada.

“Esse país tem que ser exportador. A Petrobras será a



Lula posa para fotos com funcionários durante visita ao Complexo Boaventura: “Esse país tem que ser exportador. A Petrobras será a maior empresa produtora de biocombustíveis”

maior empresa produtora de biocombustíveis, a maior produtora de etanol, e maior produtora de hidrogênio verde desse país. É mais do que uma indústria de óleo e de petróleo. É uma indústria de energia e vai produzir o que for necessário”, afirmou o presidente Lula.

O Complexo de Energias Boaventura, além da Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN), incluirá a construção de duas usinas termelétricas e instalações para a produção de combustíveis e lubrificantes, com a participação do setor privado nos leilões.

Além disso, o projeto prevê a implantação de uma planta de biocombustível dedicada à fabricação de diesel e querosene de aviação, ambos de origem renovável, em conformidade com as diretrizes de sustentabilidade do setor energético.

O ministro de Minas e Ener-

gia, Alexandre Silveira, destacou que o setor elétrico deve priorizar políticas públicas voltadas para a reindustrialização do país. “Esse processo passa pela ampliação da oferta de gás natural, da segurança de suprimento e da competitividade dos preços”, disse Silveira.

Após a conclusão das obras, o complexo terá uma capacidade de produção estimada em cerca de 12 mil barris por dia (bpd) de óleos lubrificantes do Grupo II, 75 mil bpd de diesel S-10 e 20 mil bpd de querosene de aviação (QAV-1). A planta funcionará em integração com a Refinaria Duque de Caxias (Reduc).

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, informou que o Complexo de Energias Boaventura resultará em um aumento de 50% na produção de derivados no Rio de Janeiro, com um investimento total de R\$20 bilhões. “Vamos expandir nossa capacidade de 240 mil para 360 mil barris por dia”, pontuou.

Silvio Costa Filho confirma participação no Sudeste Export 2024

Investimentos em portos e desafios de infraestrutura terrestre estão entre os temas centrais do fórum regional em São Paulo

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebeneews.com.br
Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, confirmou presença em mais um evento promovido pelo Grupo Brasil Export neste ano. Ele, que em julho participou da cerimônia de abertura do Norte Export, em Palmas, no Tocantins, será a principal atração do Sudeste Export. O fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes será realizado em São Paulo capital nos próximos dias 16 e 17.

Costa Filho tem demonstrado grande atenção com os portos da região Sudeste, que têm sofrido com gargalos. No início deste mês, por exemplo, a pasta chefiada por ele anunciou investimentos milionários em dragagem no Porto do Rio de Janeiro, além dos cais da Gamboa e de Barra Grande. Os serviços vão permitir que o complexo portuário possa receber navios New Panamax, com comprimento de 366 metros.

O Porto de Santos, o maior do país, enfrenta realidade se-

melhante. O calado de 13,5 m dificulta a atracação de embarcações maiores. Em agosto, durante visita à sede da Rede BE News, Silvio Costa Filho disse que o Governo vai iniciar os estudos para a ampliação do calado no cais santista.

“São R\$ 6 bilhões em investimentos. Isso significa aumentar o calado para 17 metros, o que vai fazer com que a gente globalize a nossa participação na navegação, tendo em vista que hoje mais de 50% dos navios que estão sendo fabricados no mundo são grandes e muitos deles têm dificuldade de acesso ao porto”, disse Costa Filho na ocasião.

Os acessos terrestres aos portos da região, em especial o de Santos, serão outro tema em discussão no fórum, já que também enfrentam desafios significativos de infraestrutura.

Entre os projetos em pauta para a melhoria dos acessos rodoviários, destaca-se a proposta de uma terceira pista na Rodovia dos Imigrantes, parte do Sistema Anchieta-Imigrantes, que serve como principal ligação entre a capital paulista e o Porto de Santos. Essa iniciati-



Em agosto, durante visita à sede da Rede BE News, o ministro Silvio Costa Filho disse que o Governo Federal vai iniciar os estudos para a ampliação do calado no cais santista

va busca mitigar gargalos logísticos e aprimorar o fluxo de cargas, especialmente durante os períodos de maior demanda no porto.

O fórum reunirá autoridades e lideranças empresariais para discutir soluções que possam modernizar a infraestrutura terrestre da região, promovendo maior integração entre rodovias e ferrovias. Um dos principais desafios enfrentados é justamente a necessida-

de de interligação eficiente entre esses modais, o que potencializaria a capacidade de escoamento e reduziria o impacto ambiental do transporte.

A descarbonização será um tema central do evento, com foco nas estratégias e compromissos para reduzir emissões de carbono no transporte terrestre e na navegação. A diretora-executiva de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, Larissa Amorim, estará pre-

sente para discutir as iniciativas já adotadas e as metas futuras para a redução das emissões. A pressão por regulamentações ambientais mais rígidas e a necessidade de adaptação a essas novas normas serão pontos cruciais dos debates, já que o setor de transporte terá de se alinhar a exigências globais de sustentabilidade.

A programação do evento contará ainda com o Inova Export, focado em impulsionar a inovação na infraestrutura logística e portuária, e o InfraJur, que discutirá aspectos jurídicos relacionados à logística e transporte. Esses encontros visam a preparar o setor para os desafios futuros, incluindo as transformações necessárias para uma logística mais sustentável e competitiva no cenário internacional.

O Sudeste Export 2024 retorna a São Paulo após edições itinerantes em outros estados da região, consolidando-se como um fórum estratégico para o desenvolvimento do setor de transportes no Brasil. Todo o evento tem transmissão gratuita e ao vivo da TV BE News.

Programação do Sudeste Export 2024

16 SET | SEGUNDA

09h30/10h00 Credenciamento e início da transmissão ao vivo pela TV BE News
10h00/10h20 Abertura oficial Brasil Export, Ministério dos Portos e Aeroportos de Governo do Estado de São Paulo. Boas-vindas pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião e demais autoridades. Diretrizes, objetivos e ações futuras sobre inovação e tecnologia nos setores de portos, logística e infraestrutura pelo MPOR
10h20/10h30 Apresentação do HUB Brasil Export
Participante: Karina Martins – Diretora Executiva do HUB
10h30/11h00 Painel 1: Transformando o setor
Tema: Inovação e tecnologia em ação (entidades do setor)
Participantes: Raul Vieira – Acelerador de Negócios e Startups, Senai; Mariane Takahashi – CEO da ABSTARTUPS; Ivo Mainardi – Supervisor do Metrô de São Paulo; Alessandra Andrade – Coordenadora do Conselho de Inovação e Diretora
11h00/11h30 Intervalo
11h30/12h00 Painel 2: Desbloqueando inovações
Tema: Tecnologias aplicadas ao setor
Participantes: Renata Bolsoni Peres – Gerente de TI da Santos Brasil; Rafael Fuschella – Gerente de TI da Ultracargo; David Neto – Gerente de TI da VPorts- Autoridade Portuária
12h00/12h15 Keynote BNDES - Linhas de financiamento e ações de fomento para o incentivo à inovação no setor de infraestrutura
12h15/12h30 Pitches inovadores com as startups
Participantes: Manuel Toledo – CEO da Startup Obra Lean; Karol Oliveira – CEO da Startup BidMax; Lucas Nunes – CEO da Startup Ellox
12h30/13h00 Painel 3: Mudando o jogo
Tema: Como as startups estão redefinindo o futuro
Participantes: Rene Rodrigues – Diretor do Acelera Fiesp e Investidor Anjo BR Angel; Márcio Guerra de Carvalho – Consultor de Comércio Exterior e Internacionalização no Sebrae-SP; Geraldo Santos – Acionista e Diretor de Novos Negócios na FCJ GROUP; Luiz Simões – CEO da HXTOS; Isadora Azzalin – Community Manager da AZZAS Tecnologia
13h00/13h00 Encerramento do Inova Export
15h00/16h00 Painel 1 do Sudeste Export 2024
Tema: Descarbonização no setor de transportes. Compromissos com a redução de emissões de carbono e estratégias para a gestão desses recursos. Práticas já adotadas e os planos futuros para a descarbonização na navegação e nos transportes terrestres. Avaliações dos impactos ambientais nos transportes e adoção de metas de redução de emissões. Preparação para encarar regulamentações ambientais mais restritivas
Moderação: Núria Bianco – Jornalista e Apresentadora da Rede BE News de Comunicação
Participantes: Larissa Amorim – Diretora de Sustentabilidade da Secretaria-Executiva do

Ministério de Portos e Aeroportos; Danilo Veras – Head de Public Affairs da Maersk para a América Latina; Lucas Asfor – Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Anderson Abreu – Gerente Geral de Relacionamento Institucional e Governamental da VLI
16h00/16h30 InfraJur (Abertura)
Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes
Participantes: Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira – Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export
16h30/17h30 Painel 1 do InfraJur
Tema: Desafios e perspectivas do Judiciário quanto aos desafios climáticos e aos licenciamentos de grandes obras de infraestrutura
17h30/18h00 Painel 2 do InfraJur
Tema: Adicionais de risco e periculosidade nas operações portuárias
18h00/18h30 InfraJur: Palestra Especial de Encerramento
Tema: Atuação da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso)
18h30/20h00 Sessão Solene - Abertura com a presença do Governador do Estado de São Paulo, excelentíssimo Sr. Tarcísio Gomes de Freitas
20h00/22h00 Coquetel

17 SET | TERÇA

08h30/09h00 Credenciamento
09h00/09h30 Credenciamento e início da transmissão ao vivo pela TV BE News
Palestra Especial
09h30/10h30 Painel 2 do Sudeste Export 2024
Tema: Oportunidades para a indústria do óleo e gás e os desafios logísticos do setor
Ações para ganhos de competitividade e modelos de negócio. Aspectos regulatórios e jurídicos. Boas práticas sustentáveis na exploração e distribuição do mercado
10h30/11h00 Intervalo 2
11h00/12h00 Painel 3 do Sudeste Export 2024
Tema: Competitividade e demandas logísticas da agroindústria
Capacidade de escoamento e armazenagem na região Sudeste. Infraestrutura dos equipamentos logísticos para movimentação de cargas. Realidades fiscais e de incentivo à economia. Transformação de processos industriais para a “nova economia verde”
12h00/13h00 Painel 4: Desafios para melhorias
Tema: Desafios para melhorias dos acessos terrestres aos portos da região Sudeste
Desafios para a melhoria da infraestrutura de acessos terrestres. Modelos para financiamento de grandes obras viárias. Os papéis do Poder Público e da iniciativa privada no desenvolvimento de novos corredores logísticos

REGIÃO SUDESTE

Espírito Santo projeta R\$ 98 bilhões em investimentos até 2028

Estudo foi apresentada pelo Instituto Jones dos Santos Neves referente à carteira de projetos

Thiago Guimarães/Secom IJSN

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

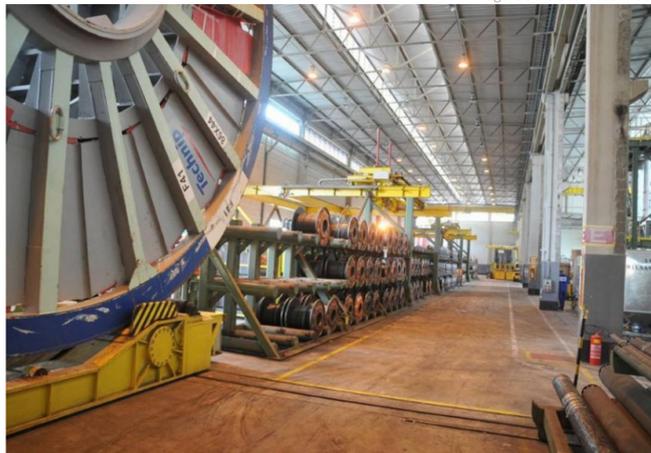
Até 2028, o estado do Espírito Santo deverá receber R\$ 97,9 bilhões de investimentos, segundo projeção apresentada na sexta-feira (13) pelo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), durante a divulgação da Carteira de Investimentos Anunciados e Concluídos para o período 2023-2028. O setor da Indústria, segundo a projeção, receberá a maioria dos investimentos — cerca de R\$ 90 bilhões.

O estudo, elaborado pela Coordenação de Estudos Econômicos, leva em conta os empreendimentos com valor igual ou superior a R\$ 1 milhão. Além disso, também inclui projetos em execução e em oportunida-

des no Estado, públicos e privados.

Comparado a última carteira, do período 2022-2027, o novo período analisado totaliza um aumento de 21,6% com relação aos projetos (1.192) e de quase 50% no que tange o valor total dos investimentos anunciados em reais. Dos R\$ 97,9 bilhões, R\$ 70,7 bilhões já estão em execução, segundo o instituto.

“Os números apresentados na Carteira de Investimentos, quando somados ao equilíbrio das contas públicas, ao crescimento econômico acima da média nacional, às menores taxas de desemprego de toda a série histórica desses últimos anos e ao crescimento de renda, evidenciam um cenário favorável à ampliação dos investimentos. Essa soma de indicadores sociais e econômicos que o Instituto



Jones monitora, permite a gente afirmar que o estado do Espírito Santo é um estado luz no Brasil, um porto seguro para atração de investimento”, explicou o diretor-geral do IJSN, Pablo Lira.

A maioria dos investimentos (91%) está relacionada à indústria, representando R\$89,7 bilhões. Resultado puxado pela

extração (44%), construção (37,6%) e transformação (9,4%). Destaque para a indústria extrativa, representada por empresas como Vale, Petro Rio, Seacrest e Petrobras, com maior valor de investimento em execução, R\$ 25,1 milhões.

“O desempenho apresentado na Carteira 2023-2028 evidencia um cenário econômi-

A maioria dos investimentos (91%) está relacionada à indústria, representando R\$ 89,7 bilhões. Resultado puxado pela extração (44%), construção (37,6%) e transformação (9,4%)

co de estabilidade no Espírito Santo. O percentual de investimentos em execução, por exemplo, é o maior desde 2018, 72,7%. Ou seja, os investidores veem a economia capixaba com confiança e estão investindo aqui. Resultado alcançado graças à transparência e a estabilidade política e econômica do Espírito Santo”, destacou o diretor de integração do Instituto Jones, Antonio Rocha.

Em relação aos investimentos concluídos, a carteira 2023-2028 apresenta o valor de R\$ 6,6 bilhões. Desse valor, R\$ 5,4 bilhões são referentes a 183 projetos da Indústria e R\$1,2 bilhões aos 115 projetos do setor de Comércio, Serviços e Administração Pública.

InfraJUR

Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transporte

SUDESTE EXPORT 2024

16 DE SETEMBRO 16H15

PAINEL:

Desafios e perspectivas do Judiciário quanto aos desafios climáticos e aos licenciamentos de grandes obras de infraestrutura

MODERAÇÃO

DEBATEDORES

LARISSA AMORIM
Diretora de Sustentabilidade da Secretária-Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos

ANTÔNIO SARDINHA
Diretor de Negócios e Sustentabilidade da PortosRio

CRISTINA WADNER
Sócia da Advocacia Cristina Wadner | Direito Marítimo e Empresarial

BRUNO FERNANDES TAKANO
Gerente de Sustentabilidade da Autoridade Portuária de Santos

FERNANDO REVERENDO VIDAL AKAOUI
Desembargador do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo

MARCELO SAMMARCO
Presidente do Conselho do Sudeste Export e Sócio do Sammarco Advogados

📍 ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO/SP

Transmissão ao vivo e gratuita pela TV BE News

SUDESTE EXPORT

FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

PATROCÍNIO

REALIZAÇÃO

APOIO INSTITUCIONAL

PRODUÇÃO

MÍDIA OFICIAL

Portos RS antecipa serviços de dragagem no canal de Rio Grande

Obra estava prevista para 2025, mas precisou ser antecipada em razão dos eventos climáticos do mês de maio

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

A Portos RS, Autoridade Portuária dos portos públicos do Rio Grande do Sul, anunciou nesta semana que, em razão das enchentes ocorridas no estado gaúcho no mês de maio, a dragagem da área externa do canal de acesso ao Porto do Rio Grande teve de ser antecipada para garantir as condições máximas de segurança para embarcações que chegam e saem do complexo portuário.

Segundo informou a Portos RS, a dragagem da área externa do canal de acesso de Rio Grande está avaliada em R\$ 52 milhões e prevê a retirada de 1.850.000 metros cúbicos de sedimentos.

O serviço foi firmado a partir de um contrato já existente

entre a Autoridade Portuária e a empresa Van Oord Serviços de Operações Marítimas.

Os trabalhos de dragagem estavam programados para acontecer no início de 2025, porém, os efeitos das enchentes e a quantidade de sedimentos no mar fizeram com que fosse necessária a antecipação do serviço.

Canal do Furadinho

Segundo informou a Portos RS, outra importante ação que ocorre para recuperação e reconstrução do sistema hidroportuário gaúcho trata-se do desassoreamento do Canal do Furadinho, localizado em Canoas.

O serviço foi contratado a partir de uma parceria entre a Braskem e a Navegação Guarita. Os trabalhos estão sendo executados pela draga Ivete, pertencente a empresa STER



Divulgação/Portos RS

Segundo a Portos RS, a dragagem da área externa do canal de acesso de Rio Grande está avaliada em R\$ 52 milhões e prevê a retirada de 1.850.000 metros cúbicos de sedimentos

assinou um contrato para as obras da segunda etapa de dragagem de manutenção do canal. Os trabalhos tiveram início em novembro e foram concluídos em fevereiro deste ano.

Com o período de chuvas, o calado teve de ser reduzido para garantir a segurança de navegação e manobras de navios que adentram o complexo portuário.

Durante reunião com a diretoria da Portos RS, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) se comprometeu em realizar o desenvolvimento do projeto que prevê a recuperação do calado para que se restabeleça as profundidades homologadas em 2020.

Engenharia.

Com previsão de conclusão em até cinco semanas, a obra já retirou dez mil metros cúbicos de sedimentos de um total de 55 mil metros cúbicos previstos no projeto.

O Canal do Furadinho é um dos principais pontos de

acesso ao Terminal Santa Clara, que conecta o Polo Petroquímico de Triunfo ao Terminal Marítimo Rio Grande pela Lagoa dos Patos.

Recuperação do calado

No ano passado, a Portos RS

SUDESTE EXPORT 2024

SESSÃO SOLENE DE ABERTURA

16 DE SETEMBRO - 18H30



FABRÍCIO GUIMARÃES JULIÃO
CEO do Grupo Brasil Export



ROBERTO ORDINE
Presidente da Associação Comercial de São Paulo



JORGE LIMA
Secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo



SILVIO COSTA FILHO
Ministro de Portos e Aeroportos

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO/SP

Transmissão ao vivo e gratuita pela TV BE News





FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

PATROCÍNIO



OPINIÃO



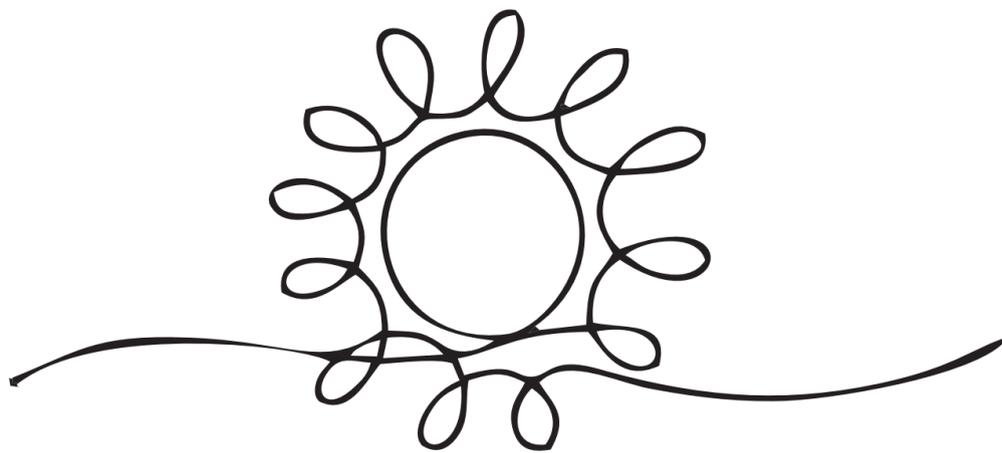
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebeneews.com.br

▶ GESTÃO

A fragilidade da alvorada



N o alvorecer diário arrumo a cama sem saber se viverei o crepúsculo. Loucura pensar no inesperado, ainda que previsível de acontecer um dia. Esticava o lençol, dobrava a cobertor que espero não necessitar tão cedo, e lembrei-me da noite em que fui deitar vibrando com a retomada da democracia no País, horas depois, com a posse de Tancredo

Neves. Prova de quando o imprevisível se junta ao inesperado e me vi, de repente, à porta do Hospital de Base, atônito e deparado com o porvir.

As tragédias também possuem vésperas, muitas das quais não prenunciam a morte. Fora um dia intenso diante de tanta alegria nas ruas de Brasília, consagrando a campanha pelas Diretas Já, naquele 14 de março de 1985. Jantava com meus amigos e colegas Carlos Manente (então no Estadão) e Márcio Calves (por A Tribuna) e ao sabor de um vinho, organizávamos a cobertura do dia seguinte, logo cedo.

Precisávamos dormir, eu e Márcio, no apartamento funcional do então deputado federal Del Bosco Amaral. Mal adentramos à sala, Dodô, esposa do deputado, disse: “Corre!, corre!”, sob o som retumbante do plantão do Jornal Nacional.”O presidente eleito Tancredo Neves acaba de dar entrada no Hospital de Base”.

Poucos minutos depois, lá estávamos, ainda perplexos, em busca de alguma notícia. Foi quando chegou apressado o presidente em exercício Aureliano Chaves. Logo depois, deixou o hospital e eu lhe indaguei: “Presidente, como será amanhã?”. Ele, com sua estatura e poder respondeu secamente: “A

Constituição será cumprida”. E eu insisti: “Haverá posse?”.

Nunca esquecerei sua resposta em tom crítico: “Olhe aqui, rapaz! Você está falando com o presidente da República! Este é o governador Franco Montoro, e este o líder do Congresso, Pimenta da Veiga! Eu já disse que a Constituição será cumprida!”. Seguiu-se um profundo silêncio só interrompido pelo som dos sapatos em marcha rumo ao carro presidencial.

Meia hora depois, já que do Hospital de Base nada vazava aos jornalistas, então em profusão, corremos para o Congresso para ligar para Santos e acertarmos com a então editora-chefe do jornal, Míriam Guedes de Azevedo, a deadline. Sobre o carpete verde do saguão da Câmara dos Deputados, um grupo se exprimia em torno do então deputado Freitas Nobre, que lia no pequeno exemplar da Constituição, o que era previsto numa situação dessa. Junto dele, alguns jornalistas da Globo e a então musa da posse, Cristiane Torloni.

Foi quando entendi a fala irritada de Aureliano, que simplesmente não sabia o que rezava a Constituição mas pretendia obedecer o rito. O que de fato não aconteceu, no entender de alguns constitucionalistas, para quem deveria ter assumido o presidente da Câmara, Ulysses Guimarães, e não José Sarney. Salvou-se de qualquer forma a democracia e o país continuou sua caminhada.

Não basta o inesperado, há de se esperar às vezes o imprevisível. Por isso não questiono se voltarei a deitar na minha cama após saborear o crepúsculo regado a vinho e viver uma nova alvorada.

NUNCA ESQUECEREI SUA RESPOSTA EM TOM CRÍTICO: ‘OLHE AQUI, RAPAZ! VOCÊ ESTÁ FALANDO COM O PRESIDENTE DA REPÚBLICA! ESTE É O GOVERNADOR FRANCO MONTORO, E ESTE O LÍDER DO CONGRESSO, PIMENTA DA VEIGA! EU JÁ DISSE QUE A CONSTITUIÇÃO SERÁ CUMPRIDA!’. SEGUIU-SE UM PROFUNDO SILÊNCIO SÓ INTERROMPIDO PELO SOM DOS SAPATOS EM MARCHA RUMO AO CARRO PRESIDENCIAL



ADILSON LUIZ GONÇALVES

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

opinião@redenenews.com.br

► ESTRATÉGIA

Cluster de Robótica e Automação em Santos

Desde 2017, venho estudando e debatendo a criação de uma zona de processamento de exportação (ZPE) em Santos (SP), bem como a disseminação desse modelo no Brasil, como indutor de desenvolvimento socioeconômico e tecnológico. A proposta de reindustrialização/neoindustrialização só veio agregar valor a essa argumentação.

Em contatos que venho mantendo com membros do Ministério dos Portos e Aeroportos (Mpor), da Infra S.A., do Conselho Nacional de Zonas de Processamento de Exportação (CZPE) e do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), sobre a ZPE em Santos, todos a consideram estratégica para o Brasil.

A legislação inerente não define área mínima para terrenos, porém as ZPEs existentes e autorizadas no Brasil têm considerado terrenos não edificadas e distantes de áreas urbanas, onde grande parte da infraestrutura de acesso e utilidades precisa ser implantada, ou seja, o CAPEX é elevado.

A revisão feita em 2021 possibilitou a descontinuidade de áreas da ZPE, desde que a distância máxima entre terrenos seja de 30 km. Salvo engano, não consta que as áreas adicionadas precisem ter instalações próprias para a Receita Federal, embora também sejam alfandegadas, para se caracterizarem como integrantes da ZPE.

Essa nova versão também permitiu que as ZPEs sejam autorizadas à iniciativa privada, sendo a de Aracruz/ES o primeiro exemplo, com obras bem adiantadas, incluindo um terminal portuário e o acesso a ele. Assim, qualquer interessado privado pode encaminhar pleito para autorização de uma ZPE, desde que possua terreno próprio, um projeto industrial associado e um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental que os considere. Obviamente, a área deve ser compatível com a legislação municipal de uso e ocupação do solo, ou haverá necessidade de adequações, se a compatibilização for viável.

É importante destacar que nem todo o projeto industrial demanda grandes áreas, e o ideal é que a ZPE seja concebida como um complexo que envolva atividades industriais, logísticas e de serviços. Como o foco primordial, mas não exclusivo, é a exportação, a proximidade de portos e aeroportos é fundamental para reduzir os custos logísticos e de produção.

Santos e região possuirão os dois, quando o futuro aeroporto de Guarujá (SP) estiver apto a operar cargas. Contudo, o Porto de Santos, isoladamente, já é um superlativo trunfo logístico, situado no estado mais industrializado, desenvolvido e economicamente pujante do Brasil, além de principal mercado consumidor. Tal condição não pode, nem deve ser considerada como zona de conforto. É preciso explorar e ativar todo o potencial identificado, o que exige constante inovação, modernização, reinvenção e atratividade. Isso é de interesse estratégico para o Brasil, e vale para todos os estados, pois as atividades industriais geram empregos diretos e indiretos qualificados, que tendem a reduzir a dependência de programas sociais; e cujas compensações e tributos potencializam recursos para investimentos na área ambiental.

Conforme essas premissas, nos contatos que mantive com os entes federais mencionados, ponderei que a revisão do Plano Nacional de Logística 2035 precisa identificar o potencial de implantação de atividades industriais próximas a portos e aeroportos, de modo a embasarem a elaboração de planos mestres e planos de desenvolvimento e zoneamento (PDZ). A ideia é que, além de avaliar a logística necessária para trazer commodities do interior para o sistema portuário, seja considerado o potencial de produção de cargas de maior valor agregado, tecnologia e baixo impacto ambiental que diversifiquem nossa carteira de exportações.

Exportar em quantidade é bom e o Brasil faz bem isso com suas commodities. No entanto, nossa participação no comércio internacional varia em torno de 1%.

O ranqueamento de portos é baseado na movimentação de contêineres, que normalmente levam cargas de maior valor agregado, e não na tonelagem.

Exportamos granéis vegetais e minerais, para importarmos produtos industrializados feitos a partir deles, ou de alta tecnologia, pagando muito mais caro. O resultado é nossa crônica dependência tecnológica.

Daí a reindustrialização/neoindustrialização ser corretamente considerada estratégica pelos governos Federal e Estadual, exigindo a modernização da indústria nacional, o que passa inexoravelmente pelo incremento da automação, que está diretamente ligada à competitividade comercial, interna e externa, e, mais ainda, com o desenvolvimento tecnológico característico de nações de "Primeiro Mundo".

OPINIÃO

EM CONTATOS QUE VENHO MANTENDO COM MEMBROS DO MINISTÉRIO DOS PORTOS E AEROPORTOS (MPOR), DA INFRA S.A., DO CONSELHO NACIONAL DE ZONAS DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO (CZPE) E DO MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS (MDIC), SOBRE A ZPE EM SANTOS, TODOS A CONSIDERAM ESTRATÉGICA PARA O BRASIL

Seria possível produzir, aprimorar, inovar e criar esses equipamentos e seus sistemas aqui, e parar de correr atrás da cenoura ou do próprio rabo? Alguns países fizeram isso em relativo curto espaço de tempo.

A partir da decisão estratégica de investir em desenvolvimento tecnológico, a China deixou de ser um país atrasado, para se tornar uma potência industrial e econômica. Para isso, investiu pesadamente em P&D, formação e qualificação profissional, além de implantar centenas de zonas econômicas especiais, equivalentes às nossas ZPEs.

A Coreia do Sul é outro exemplo, ainda mais relevante pelo fato de ser uma democracia.

Podemos seguir um caminho similar, mas também é preciso racionalizar nossa legislação, reduzindo burocracias e flexibilizando e agilizando licenciamentos ambientais.

No caso específico de Santos e região, várias são as atividades industriais com potencial para integrar um projeto de porto-indústria, com ou sem ZPE, as quais já foram relacionadas em vários eventos e artigos. Destaco dois itens: drones e equipamentos para cidades inteligentes, todos de alta tecnologia, alto valor agregado e baixo impacto ambiental em sua produção. Salvo engano, atualmente eles são majoritariamente – se não totalmente – importados.

Esse tipo de produção industrial não demanda necessariamente grandes áreas, e o fato da legislação de ZPE permitir que estas sejam descontínuas abre uma nova perspectiva, em minha opinião: a de uma ZPE urbana, que pode ser híbrida, pública e privada, o que pode e deve ser considerado no escopo do marco legal. No caso de Santos, terrenos ociosos e edificações existentes no Valongo, Centro e Paquetá podem ser uma opção. É importante destacar que o Parque Tecnológico de Santos, cuja sede fica em terreno municipal, num imponente prédio de sete andares, inclui mais cinco bairros do entorno urbano, além de terreno greenfield na área continental do Município. Aliás, tais bairros são objeto de propostas de repovoamento e revitalização. Tanto a população existente como a nova poderiam ser qualificadas para atuar nesse tipo de atividade, aproximando moradia e trabalho, com resultados socioeconômicos e urbanísticos bastante interessantes. No mais, eles distam menos de 30 km entre si e da Alfândega de Santos, o mesmo valendo para a área continental, que poderá sediar plantas industriais de maior porte. As instalações poderiam ser alfandegadas, sem

a necessidade de instalações próprias, individuais, para a Receita Federal, ou, ao menos, não de grande porte. A ver.

A partir dessas considerações, Santos e sua ZPE têm potencial para configurar um “cluster” de robótica e automação!

Aos drones (aéreos e subaquáticos), equipamentos para cidades inteligentes (sensores, atuadores, etc.) – produção já considerada como possível vocação para a ZPE de Santos - poderão ser agregados robôs com múltiplas funcionalidades, o que também propiciará o desenvolvimento de implementos, aplicativos e sistemas de automação. Em tese, seriam novas atividades industriais diretamente associadas a P&D, retendo inteligências e, quem sabe, produzindo patentes.

Como já mencionado, Santos e região têm ampla rede de instituições de ensino superior e escolas técnicas, que podem fornecer profissionais aptos a superar os desafios propostos e impostos; e a Fundação Parque Tecnológico de Santos (FPTS), com potencial para fomentar e acelerar startups, gerar conexões e negócios.

Eventuais argumentações de que uma ZPE prejudicaria a indústria paulista e nacional não fazem sentido, posto que a produção destinada ao mercado interno estaria sujeita à regra geral, ou seja, ao mesmo regime tributário existente. Pelo contrário, um “cluster” de robótica e automação seria favorável à modernização e à inovação da indústria brasileira. Ambos ganhariam escala interna e externa, pela redução de custos de produção, incremento de tecnologia e da competitividade do País, no âmbito de exportações.

Quem sabe assim, poderemos evoluir da exportação de grãos, minerais, hidrogênio verde e afins, sempre commodities de baixo valor agregado, que atendem a interesses internacionais, para alcançarmos a condição de desenvolvimento socioeconômico e autodeterminação similares ao das potências mundiais.

Santos como “cluster” de robótica e automação, produzindo para os mercados interno e externo numa ZPE, parte na área urbana, parte na área continental! Ideia que pode beneficiar outras cidades da região.

É importante salientar que essas considerações são pessoais, como engenheiro e pesquisador, com alguns “quilômetros rodados” e um pouco de resiliência e obstinação.

ESTILO

BE



IVANI CARDOSO
ivani@redebenews.com.br



“A gente nunca sabe o que vai acontecer quando “esquece” um vinho numa adega, ainda que bem acomodado. Ele pode florescer – ou murchar”

ISABELLE MOREIRA LIMA, JORNALISTA DA COLUNA SACA ESSA ROLHA (FSP)

E SE A VIDA É MESMO COMO O VINHO, NÃO HÁ COMO PREVER UMA BOA ESTAÇÃO. HÁ SURPRESAS PELO CAMINHO, MESMO QUANDO TUDO PARECE ESTAR NO LUGAR CERTO. PODE SER UM INVERNO RIGOROSO, MAS COM UM BOM DECANTER PARA REALÇAR AROMAS E SABORES. OU UM VERÃO GELADO E SEM HARMONIA. QUEM SABE, UM OUTONO SUAVE E AVELUDADO POR BOAS LEMBRANÇAS. ASSIM COMO O VINHO, SE ABRIR PARA O INESPERADO PODE RENDER UMA BOA E ENCORPADA VINDIMA PARA SE FLORESCEM NA PRIMAVERA. A VIDA SEM RÓTULOS TRAZ SEMPRE UM TERROIR DIFERENTE.

FOCO

Impacto ambiental é o maior desafio da Inteligência Artificial



Quando o tema é Inteligência Artificial, as dúvidas são muitas. O professor **Kleber Candioto**, Doutor em Filosofia pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), conhece bem o assunto e diz que um dos maiores desafios é o ambiental. Nesta entrevista exclusiva, ele também comenta a dependência do Brasil no setor e acha que deveríamos temer mais a tendência de o ser humano fazer o uso inadequado da IA. Ele foi um dos palestrantes do IV Congresso Humanitas da PUCPR. Confira:

Precisamos temer a IA?

O que temos é uma tendência de potencialização de muitas atividades humanas que são consideradas perigosas para a organização social, questões ligadas à privacidade, novas modalidades de crimes, por exemplo, que a IA possibilita. Não é o medo da IA em si, mas deveríamos temer mais a tendência de o ser humano fazer o uso inadequado da IA.

Em que área estão os maiores avanços?

Fica difícil dizer qual área não vai ter um grande avanço com a IA, praticamente todos os setores terão avanços. Mas algumas destacam-se mais. Uma em especial é a área da Saúde, cada vez mais teremos uma contribuição enorme da IA em termos de oferecer exames mais precisos, diagnósticos mais precoces, possibilitando tratamentos cada vez mais eficientes. Outra área que teremos um grande avanço é a área da Educação.

Quais são os desafios?

São muitos. Mas eu gostaria de destacar um que é muito pouco mencionado, que é o desafio ambiental. Para você desenvolver mais a IA hoje e fazê-la expandir em termos não só de atuação, mas também de poder computacional, você precisa muito de recursos naturais, como energia elétrica, uso de água para refrigerar os grandes servidores que emitem muito calor durante a operação. E de materiais para construir sistemas artificiais que possibilitam a operação da IA, com a extração e migração de materiais que acabam causando um grande impacto ambiental. Esse desafio talvez seja um dos maiores, mas certamente é o que menos se fala hoje em dia.

O que fazer para evitar problemas com a IA?

Uma das grandes preocupações é sobre o poder das grandes corporações que detêm a operação, o desenvolvimento da IA. Estamos falando de big techs, que são trilionárias. Hoje, das 10 maiores empresas do mundo, só 3 não são do setor tecnológico. Uma das grandes questões é encontrar ferramentas jurídicas para diminuir esse poder e as decisões estarem um pouco mais nas mãos da sociedade e menos das grandes organizações.

Como está o Brasil nesse setor?

O Brasil não está tão bem em termos de desenvolvimento de IA, pois ela



Divulgação

está sob comando das grandes big techs internacionais. Dependemos muito do poder público para o desenvolvimento de pesquisas. Até há pesquisas no setor privado, mas para questões muito específicas, não de desenvolvimento de grandes sistemas de IA ou de criação de grandes modelos de linguagem, como Chat GPT por exemplo. Estamos em um contexto em que somos muito mais colônias digitais, esse é um dos grandes problemas hoje, pois os nossos dados são de certa forma extraídos para treinar a IA e posteriormente venderem para nós.

O futuro não tem limites com a IA?

Acredito que tem limites. Um é o limite de material, de fonte de recursos para a operação da IA. A própria miniaturização dos chips está chegando num limite complicado. Para que haja aumento do poder computacional teremos que ir para uma computação quântica, que ainda é uma questão a ser desenvolvida e não se sabe como será esse desenvolvimento. E o segundo é em relação à estrutura de dados, os dados são produzidos, mas qual o limite de produção desses dados e o que isso efetivamente gera? Sempre haverá algum limite, a questão é que sempre haverá alguém querendo superar esse limite.

Quem são os maiores beneficiários?

É um ponto muito importante. Hoje temos a tendência de um aumento muito grande de desigualdade social, onde poucos se beneficiam muito, porque acabam sendo muito produtivos em detrimento de outros que vão perdendo capacidade de trabalho, seja intelectual ou braçal. Sendo o trabalho intelectual o mais atingido atualmente com o desenvolvimento da IA, pois a robótica não anda na mesma proporção que a IA, então nesse sentido o trabalho braçal, por incrível que pareça, é o que menos perde espaço. Quem ganha hoje são as grandes corporações, as poucas pessoas que saberão fazer bom uso da IA para gerar maior produção e riqueza. O grande problema que surge é a possibilidade de um aumento vertiginoso da desigualdade social.

STREAMING

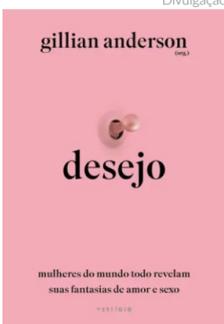
Quem matou Merrit?

Divulgação

“**O Casal Perfeito**” é uma trama, não chega a ser suspense, mas diverte. Amelia Sacks (Eve Hewson) está prestes a se casar com Benji Winbury, de uma das famílias mais ricas de Nantucket, liderada pelo casal Greer (Nicole Kidman) e Tag (Liev Schreiber). Sua desaprovadora futura sogra, a famosa romancista Greer Garrison Winbury (Kidman), não faz muita questão de esconder que ela não é a nora esperada, mesmo assim prepara com toda pompa um casamento na praia. Tudo ia bem,

até o corpo da melhor amiga da noiva aparece na praia. Aos poucos os segredos vão sendo revelados e fica claro que a morte não foi acidental e, de repente, todos são suspeitos. O filme é uma adaptação do livro homônimo de Elin Hilderbrand, lançado no Brasil pela editora Arqueiro, “O casal perfeito”. Para complicar, o dia seguinte é o lançamento do livro de Greer e ela tenta manter o controle de toda a família.

LEITURA

Fantasia femininas em alta

Divulgação

O livro “**Desejo**” foi um dos mais procurados no estande da Editora Autêntica na Bienal do Livro de São Paulo. A obra da premiada atriz Gillian Anderson, que ficou muito conhecida como a agente especial do FBI Dana Scully na série “Arquivo X” e em “The Fall”, revela fantasias femininas surpreendentes. Gillian, que também é reconhecida como ativista humanitária, reúne e apresenta cartas anônimas de centenas de mulheres de todo o mundo, além de sua própria carta anônima, mostrando como elas se sentem em relação ao amor e ao sexo quando têm a liberdade de falar abertamente sobre suas fantasias. Ela abre a caixa de fantasias e medos profundos, muitas vezes trancados durante anos, e as leitoras têm se identificado com essas vozes desconhecidas. A tradução é de Ibraíma Dafonte Tavares,

NOVIDADE

ArtRio traz obras internacionais

A pluralidade da produção artística brasileira estará representada de 25 a 29 de setembro na **14ª edição do ArtRio**, um dos eventos de arte mais importantes da América Latina, na Marina da Glória. São mais de 100 expositores nessa edição, que tem um novo projeto arquitetônico com espaços maiores para a área externa e uma galeria dedicada a representar artistas fora do eixo Rio-São Paulo. A curadoria é de Paula Borghi que faz parte do programa Brasil Contemporâneo. São esperados colecionadores de países como Estados Unidos, Panamá, Suíça, Paraguai, Espanha, Peru, Dinamarca, França, Turquia, Bélgica e Itália. A programação também inclui visitas a museus e instituições, galerias, ateliês e coleções privadas, além do Jardim de Esculturas, destinado à exposição de obras tridimensionais de grandes dimensões. Pela primeira vez, há espaços dedicados à arte indígena. “Queremos trazer para a feira artistas de todas as regiões do país e mostrar”



Divulgação

Serviço

Data: 25 a 29 de setembro de 2024 (Preview dia 25)

Local: Marina da Glória, Rio de Janeiro (RJ)

Ingressos: Inteira R\$ 80 / Meia R\$ 40. Venda no site artrio.com/tickets

VISUAIS

Em Ouro Preto, um templo precioso de nossa história

Aldo Araújo

Considerado um dos cinco museus históricos nacionais com visitação aproximada em 30 mil pessoas por mês sendo o segundo museu histórico mais visitado do país, o **Museu da Inconfidência**, em Ouro Preto, é um programa cultural excelente. Lá estão exemplares de praticamente todas as esferas da vida sociocultural mineira dos séculos XVIII e XIX, com objetos intimamente relacionados à formação da sociedade brasileira. Ali estão obras de Antônio Francisco Lisboa (Aleijadinho), Francisco Vieira Servas, Francisco Xavier de Brito, Manoel da Costa Athaide, João Nepomuceno, Armand Julien Pallière, dentre outros. A estrutura da exposição de longa duração apresenta a Inconfidência relacionada com Ouro

Preto, permitindo, ainda, uma nova leitura da vida social, política e artística mineira dos séculos XVIII e XIX. A museografia contratada ficou a cargo do especialista francês Pierre. O museu ocupa a antiga Casa de Câmara e Cadeia de Vila Rica e mais três prédios auxiliares na cidade de Ouro Preto, no estado de Minas Gerais. Localiza-se na praça Tiradentes, em frente ao monumento a Joaquim José da Silva Xavier e foi inaugurado em 11 de agosto de 1944.

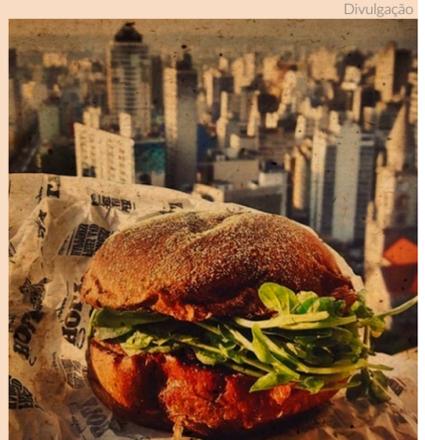
Serviço

Museu da Inconfidência

Praça Tiradentes, 139 – Centro Histórico Ouro Preto (MG)

Horário: De terça a domingo: 10h às 18h – entrada até às 17h

BE+



Divulgação

• O **Holy Burger**, na Vila Buarque, no centro de São Paulo, e o **Encarnado Burger**, em Botafogo, no Rio de Janeiro, ficaram entre os 25 melhores da lista do site sueco **Burgerdudes**, que julga os melhores hambúrgueres ao redor do mundo. A **Hundred Burgers**, com unidades em Valência e em Madri, na Espanha, obteve o primeiro lugar.

• Frutas secas desidratadas podem ajudar a prevenir diabetes tipo 1, aponta estudo de pesquisadores chineses, publicado na revista científica *Nutrition and Metabolism*. Mas é bom consultar seu médico e nunca abusar, claro.

• **BBC divulgou que o Reino Unido começou a testar vacinas contra câncer de pulmão neste mês. Os médicos esperam que o novo tratamento seja evolucionário e os imunizantes também serão testados para o câncer cerebral.**

BE-

• Assustador quando filmes e livros de ficção se tornam realidade. As notícias da crise climática, fogo, fumaça, seca são cenários agora tão presentes em nosso cotidiano. A situação é extremamente grave e essa impotência que sentimos revela o quanto estamos expostos aos riscos em qualquer lugar do Planeta.

• Segundo o portal *The News*, 14 pessoas a cada 100 no nosso país moram em áreas controladas pelo crime e convivem diariamente com facções ou milicianos no próprio bairro. São 23 milhões de brasileiros sem segurança em seus próprios lares.

• Se você acha que dormindo melhor no final de semana compensa o que perdeu nos outros dias está enganado. Pesquisas reveladas pela *Folha* mostram que o sono perdido não pode ser totalmente recuperado e a falta dele traz riscos para a saúde mental, para o sistema imunológico e para o metabolismo. Pelo menos 7 horas de sono é o recomendado.