



portalbenews.com.br



OPINIÃO Hudson Carvalho mostra como a crença na escassez molda nossas decisões e agrava problemas emocionais em um mundo de abundância ▶ **p9**



OPINIÃO Para Waldeck Ornélas, a Bahia enfrenta desafios em sua infraestrutura rodoviária e ferroviária, que podem definir seu futuro econômico ▶ **p10**

Marcelo Camargo/Agência Brasil

Santa Catarina elabora plano logístico até 2050



Pelt propõe um planejamento de transporte robusto para atender demandas econômicas do estado até 2050 ▶ **p5**

LEIA TAMBÉM

Com investimentos de R\$ 3 bi, Porto Itapoá anuncia nova fase de expansão ▶ **HUB**

Gustavo Rotta/SFS



Diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul fala sobre dragagem e outros planos para o terminal em entrevista exclusiva ▶ **p6 e p7**

BE Job

Mecânicos, analistas, assistentes e mais: veja as vagas disponíveis

▶ **p8**

RODOVIAS Eco101 receberá R\$ 7 bilhões com novo modelo de concessão de trecho da BR-101 ▶ **p3**

OPINIÃO Augusto Cesar Barreto Rocha apresenta uma Amazônia fragmentada: perspectivas divergentes em um território complexo ▶ **p11**

OPINIÃO Sergio Aquino defende o CAP 2024 como a solução para garantir uma administração portuária moderna e eficiente ▶ **p12**

EDITORIAL

Pelt: um mapa para o futuro da logística catarinense

A iniciativa do Governo de Santa Catarina, em elaborar o Plano Estadual de Logística de Transportes (Pelt), representa um importante passo para garantir o desenvolvimento sustentável e a competitividade do estado nos próximos anos. Ao traçar um plano estratégico para o setor de transportes, Santa Catarina demonstra sua visão de futuro e seu compromisso em construir uma infraestrutura logística moderna e eficiente.

O Pelt, ao realizar uma análise aprofundada dos modais de transporte existentes e projetar as necessidades futuras, permitirá ao estado identificar gargalos, otimizar recursos e definir prioridades para investimentos. Com um planejamento sólido, Santa Catarina estará mais bem preparada para atender às demandas de sua economia em constante evolução, garantindo a fluidez do transporte de cargas e de pessoas e reduzindo os custos logísticos.

A participação de diversos atores no processo de elaboração do Pelt, como representantes do governo estadual, da indústria e de outras entidades, é um sinal claro de que o estado busca construir um plano consensual e que atenda aos interesses de todos os envolvidos. Ao unir a experiência da Infra S.A. com o conhecimento local, Santa Catarina garante que o Pelt seja um documento técnico e estratégico, capaz de orientar as ações do governo nos próximos anos.

A elaboração do Pelt também demonstra a importância que o governo catarinense atribui à atração de investimentos. Ao apresentar um plano de longo prazo para o setor de transportes, o estado sinaliza aos investidores que possui uma visão clara de seu futuro e que está comprometido em criar um ambiente de negócios favorável. Com um planejamento estratégico bem definido, Santa Catarina se torna um destino mais atrativo para empresas que buscam expandir suas operações no Brasil.

Vale destacar que o Pelt representa um marco importante para o desenvolvimento de Santa Catarina. Ao investir em planejamento estratégico e em infraestrutura de transportes, o estado demonstra sua capacidade de se adaptar às mudanças do mercado e de garantir o seu crescimento sustentável. A expectativa é que o Plano Estadual de Logística de Transportes seja um instrumento fundamental para transformar Santa Catarina em um estado ainda mais competitivo e integrado à economia global.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 5 Santa Catarina e Infra SA se unem na construção do futuro logístico

HUB

- 3 Com investimentos de R\$ 3 bi, Porto Itapoá anuncia nova fase de expansão

NACIONAL

- 3 Eco101 receberá R\$ 7 bilhões com novo modelo de concessão

Dnit realiza vistoria técnica em obras de derrocamento de SP

REGIÃO SUDESTE

- 4 Agro de Minas Gerais bate recordes históricos nas exportações

Comitiva chinesa visita Porto de Santos e avalia exportação de grãos

REGIÃO SUL

- 6 “É um modelo inovador, uma alternativa na falta de recursos públicos” - entrevista com Cleverton Elias Vieira, diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul (SC)

BE JOB

- 8 Mecânicos, analistas, assistentes e mais: veja as vagas disponíveis

OPINIÃO

- 9 “Não se engane: há o suficiente para todos”, por Hudson Carvalho
- 10 “Os desafios logísticos da Bahia”, por Waldeck Ornélas
- 11 “Amazônia: fragmentação de perspectivas e desafios de desenvolvimento”, por Augusto Cesar Barreto Rocha
- 12 “Não queremos o CAP da Lei 8.630/93”, por Sérgio Aquino



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.portalbenenews.com.br

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

(11) 91615.1200

**Itapoá 1**

O Porto de Itapoá (SC) anunciou uma nova fase de expansão, com investimentos que somam R\$ 3 bilhões. Desse total, R\$ 500 milhões serão para a compra de equipamentos e à ampliação da área de operações. Segundo seus dirigentes, o objetivo é que a instalação, uma das mais importantes do sistema portuário brasileiro, chegue a 2033 como o maior porto de contêineres da América do Sul, superando o de Santos (SP), atualmente o maior do subcontinente e do Hemisfério Sul.

Itapoá 2

Detalhes dessa fase de expansão do Porto de Itapoá foram apresentados na semana passada pelo novo CEO do terminal, Ricardo Arten - que, nos últimos anos, esteve à frente do Brasil Terminal Portuário (BTP), uma das principais instalações de contêineres do Porto de Santos. Entre as ações previstas, estão o repaginamento dos gates e a adição de 120 mil metros quadrados de área operacional. Em relação às compras de equipamentos, haverá a aquisição do oitavo portêiner e 12 RTGs (guindastes de páteo). As obras, já em andamento, serão concluídas em dois anos.

Itapoá 3

De acordo com o diretor de Desenvolvimento de Negócios do Porto Itapoá, Felipe Fioravanti Kaufmann, esses investimentos são necessários para atender à crescente demanda do mercado. "O mercado impõe o aumento de capacidade. Hoje, de Santos (SP) a Rio Grande (RS), movimentamos 8,6 milhões de TEU. Até 2040, serão 15 milhões", afirmou.

Itapoá 4

O Porto de Itapoá tem registrado crescimento em suas operações. O primeiro semestre deste ano foi o de melhor movimento em sua história, com 597 mil TEU embarcados ou desembarcados, uma alta de 12% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Premiado

O presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, recebeu o prêmio Mérito em Administração 2024, na categoria Setor Público. A premiação é dada pelo Conselho Regional de Administração do Rio Grande do Sul. A entrega ocorreu na noite da última sexta-feira, em Porto Alegre. "É uma honra estar recebendo esse reconhecimento do conselho, tanto pessoalmente quanto profissionalmente. E receber representando a Portos RS na administração da área pública demonstra o retorno de todo esforço e toda dedicação na implementação da empresa pública por meio da administração aplicada na prática", comentou Klinger.

Eco101 receberá R\$ 7 bilhões com novo modelo de concessão

Duplicação de 169 km e início rápido das obras destacam otimização inédita do contrato rodoviário



Aescom/ANTT

O trecho que abrange 478,7 quilômetros da BR-101, passando pelo Espírito Santo e parte da Bahia, será novamente leiloado. Estão previstos investimentos de R\$ 7,18 bilhões

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Ministério dos Transportes (MT) deram um passo importante em sua estratégia para modernizar os contratos de concessão rodoviária no Brasil. Na última quarta-feira (25), o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, por unanimidade, a repactuação do contrato de concessão da Eco101, sob a gestão do grupo EcoRodovias, marcando a primeira otimização de uma concessão rodoviária.

Um dos grandes diferenciais da otimização é o prazo acelerado para o início das obras. Com o modelo antigo, o processo de licitação e retomada poderia levar até sete anos, enquanto com a nova abordagem as melhorias podem começar em até 30 dias após a conclusão do leilão. Esse modelo assegura o início imediato das obras de manutenção e restauração do pavimento e da sinalização ao longo do trecho.

Além das melhorias estruturais, o MT estabeleceu mecanismos para garantir que a reclassificação tarifária esteja vinculada ao andamento das obras, promovendo justiça ta-

rifária. O novo contrato terá duração máxima de 15 anos, reforçando o compromisso de assegurar que as rodovias concedidas ofereçam serviços de qualidade e tarifas justas para os usuários. A medida faz parte da Nova Política Pública de Outorgas, implementada em 2023 pelo MT, e visa atualizar contratos antigos que já não atendem mais às demandas atuais, muitos deles assinados na década de 1990. A repactuação prevê a adoção de mecanismos modernos de transparência e eficiência para melhorar a execução das obras e garantir que os serviços sejam entregues com mais agilidade.

O trecho concedido à Eco101, que abrange 478,7 quilômetros da BR-101, passando pelo Espírito Santo e parte da Bahia, será novamente leiloado. Com o novo contrato, estão previstos investimentos de R\$ 7,18 bilhões, dos quais R\$ 1,87 bilhão serão aplicados nos primeiros três anos. O plano inclui a duplicação de 169 quilômetros da rodovia, sendo que 80 quilômetros deverão ser concluídos até 2026. Também serão implantados 41 quilômetros de faixas adicionais, 11 quilômetros de vias marginais e dois Pontos de Parada e Descanso (PPD) para caminhoneiros.

Dnit realiza vistoria técnica em Nova Avanhandava, no estado de São Paulo

Comitiva formada por representantes do Governo de São Paulo, Ministério de Portos e Aeroportos e Ibama acompanhou as obras de derrocamento no pedral

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) realizou na última quarta-feira (25) uma vistoria técnica nas obras de derrocamento do pedral de Nova Avanhandava, na Hidrovia do Rio Tietê, em São Paulo. A inspeção contou com a presença de representantes do

Departamento Hidroviário da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo, além de técnicos da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama) e do Ministério de Portos e Aeroportos.

Durante a visita, foi realizada uma reunião de alinhamento sobre o projeto, em que os especialistas discutiram os objetivos das intervenções, técnicas a serem empregadas e

medidas de segurança. Após o encontro, os participantes acompanharam as detonações de rochas no canal de navegação e verificaram os monitoramentos ambientais adotados para mitigar possíveis impactos das obras.

O projeto de ampliação do canal de Nova Avanhandava, uma parceria entre o Dnit e o Governo de São Paulo, está avançando e tem conclusão prevista para o segundo semestre de 2026. Com um investimento de R\$ 293,8 milhões, a obra envolve o aprofundamento do

canal em 3,5 metros ao longo de 16 quilômetros, com a remoção de 552 mil m³ de rochas. O objetivo é melhorar a navegabilidade, inclusive em períodos de estiagem, e aumentar a capacidade de movimentação de cargas, que já atingiu 2,5 milhões de toneladas em 2023.

A inspeção técnica permitiu a troca de informações valiosas, contribuindo para o aprimoramento de futuras iniciativas hidroviárias e reforçando o compromisso das autoridades em garantir a execução segura e eficiente do projeto.

REGIÃO SUDESTE

Agro de Minas Gerais bate recordes históricos nas exportações

Setor registra crescimento de 15% na receita e atinge US\$ 11,1 bilhões em vendas internacionais

Diego Vargas/Seapa

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br



A soja em grãos, farelo e óleo de soja somaram US\$ 2,9 bilhões em receita, com 6,5 milhões de toneladas exportadas, aumento de 18% em relação ao mesmo período em 2023

As exportações do agronegócio de Minas Gerais atingiram novos recordes nos primeiros oito meses de 2024, conforme mostram os dados de janeiro a agosto. O setor registrou um aumento de 15% na receita e 14% no volume exportado em relação ao mesmo período do ano anterior, alcançando os melhores resultados desde o início da série histórica em 1997. No total, foram US\$ 11,1 bilhões em receita e 12,4 milhões de toneladas embarcadas para 165 países. Segundo a Superintendência de Inovação e Economia Agropecuária da Secretaria de Agricultura, Pecuária e Abastecimento, a receita anual pode chegar a US\$ 17 bilhões se o cenário atual se mantiver.

O secretário de Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Thales Fernandes, destacou o papel fundamental da excelência do agro mineiro nos resultados. "Nosso agronegócio produz com responsabilidade, qualidade, segurança e muita atenção a cada etapa. Cada item que embarcamos é fruto da união entre trabalho bem feito, conhecimento, aplicação de tecnologias e competência de cada elo da cadeia", afirmou.

Em agosto deste ano, as exportações do agronegócio mineiro somaram US\$ 1,3 bilhão, com 1,4 milhão de toneladas exportadas. Embora tenha havido uma leve queda de 4,2% na receita e 18% no volume em comparação a agosto de 2023, espera-se que a receita mensal continue em torno de US\$ 1 bilhão até o final do ano.

As exportações de café tiveram desempenho excepcional, com receita de US\$ 4,5 bilhões e o embarque de 19 milhões de sacas para 85 países. Isso representa um crescimento de 33% na receita e 28,4% no volume exportado. O café solúvel, em particular, registrou um

aumento expressivo, com um crescimento de 625% no valor e 619% no volume, impulsionado por maiores compras de países como Rússia e Países Baixos.

A soja em grãos, farelo e óleo de soja somaram US\$ 2,9 bilhões em receita, com 6,5 milhões de toneladas exportadas. Apesar de uma leve retração na receita devido à redução da safra, o volume exportado aumentou 18%. O setor sucroalcooleiro, composto por açúcar de cana, álcool e outros açúcares, também apresentou resultados expressivos, com receita de US\$ 1,4 bilhão e 2,9 milhões de toneladas exporta-

das. O açúcar destacou-se, com aumentos de 32% no valor e 23% no volume.

O setor de carnes registrou crescimento de 12% no volume exportado, com 315 mil toneladas, gerando US\$ 993 milhões em receita, um aumento de 10%. A carne bovina liderou o segmento, com receita de US\$ 706 milhões e 601 mil toneladas embarcadas. No setor de silvicultura, as exportações de celulose, madeira, papel e borracha totalizaram US\$ 793 milhões e 1,2 milhão de toneladas, com a celulose sendo o destaque, somando US\$ 773 milhões e 1,1 milhão de toneladas exporta-

Novos mercados

A China permaneceu como o maior mercado para os produtos agropecuários de Minas Gerais, respondendo por US\$ 3,4 bilhões em exportações. Outros compradores importantes incluíram os Estados Unidos (US\$ 1,1 bilhão), Alemanha (US\$ 779 milhões), Itália (US\$ 450 milhões) e Bélgica (US\$ 438 milhões). Além desses, novos mercados foram conquistados no período, como Sérvia, Barbados, Turcomenistão e São Vicente e Granadinas, que passaram a importar produtos do agronegócio mineiro.

Comitiva chinesa visita Porto de Santos e avalia exportação de grãos

Liderada pelo vice-ministro Zhao Zenglian, delegação elogia infraestrutura e discute expansão do comércio agrícola com o Brasil

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

Representantes da Administração Geral de Alfândega da China (GACC) visitaram o Porto de Santos (SP) na última quinta-feira (26). Lá, participaram de

reuniões com a Autoridade Portuária e conheceram um dos terminais de exportação de grãos. A comitiva, liderada pelo vice-ministro chinês Zhao Zenglian, foi recebida por Carlos Goulart, secretário de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), e por Augusto Billi, diretor do Departamento de Negociações Não-Tarifárias e de Sustentabilidade

da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais, além de outros dirigentes da pasta.

Os visitantes chineses ficaram impressionados com a infraestrutura do Porto de Santos, os sistemas de controle e os números de exportação. Durante a visita, a delegação observou de perto os processos de controle e amostragem de grãos, conduzidos pelos au-

ditores fiscais agropecuários que atuam no porto.

A China é o principal parceiro comercial do Brasil no setor agrícola, representando 33,91% das exportações brasileiras. Nos primeiros oito meses de 2024, o Brasil exportou cerca de US\$ 38 bilhões em produtos agrícolas para o mercado chinês, com 68% desse valor vindo do complexo da

soja.

Dois dias antes, em Brasília, o Mapa e a comitiva chinesa discutiram estratégias para expandir o comércio agropecuário entre os países. As conversas focaram na revisão e atualização de protocolos sanitários e fitossanitários, com o objetivo de fortalecer ainda mais a já sólida parceria entre Brasil e China.

REGIÃO SUL

Santa Catarina e Infra SA se unem na construção do futuro logístico

Pelt propõe um planejamento de transporte robusto para atender demandas econômicas do estado até 2050

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenebenews.com.br

O Plano Estadual de Logística de Transportes (Pelt) deverá propor um planejamento logístico para o estado de Santa Catarina para os próximos 25 anos, até 2050. Detalhes referentes ao plano, que será desenvolvido pela Infra SA – empresa federal vinculada ao Ministério dos Transportes –, foram apresentados no último dia 20 durante encontro realizado na sede da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc).

Entre os objetivos da Pelt, conforme já anunciado no mês de maio, estão fazer avaliações atuais e futuras dos modais de transporte, planejar ações e intervenções para transformar a situação de momento na situação desejada.



Filipe Scotti/Fiesc

Detalhes sobre o Pelt, que será desenvolvido pela Infra SA, foram apresentados durante encontro na sede da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc)

vamos mostrar que Santa Catarina está pensando para 2050. Isso passa uma sensação de segurança ainda maior para que eles possam trazer os investimentos para cá”, comentou o presidente da SCPAR Invest SC, Renato Lacerda.

A partir deste estudo, o Governo Estadual terá um documento com uma análise detalhada sobre os diferentes modais de transporte e o planejamento futuro de investimentos que possam atender as demandas da economia catarinense a longo prazo.

A Infra SA já foi responsável pela elaboração do Pelt de Rondônia e está desenvolvendo os planos dos estados do Rio Grande do Sul e Minas Gerais.

“A função do Pelt é melhorar a cadeia logística do estado de Santa Catarina. E nós vamos fazer esse Plano a quatro mãos. Vamos unir a experiência da Infra, com a participação dos representantes do Governo do Estado e das principais entidades que têm representação na

cadeia logística para que saia um Pelt bem feito”, afirmou o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), Ivan Amaral.

Durante o encontro, foi realizada a assinatura da ordem de serviço do Pelt entre a SCPAR Invest SC, que está realizando

os investimentos no estudo, e a Infra SA.

“A partir da consolidação desse trabalho, Santa Catarina passa a ter um horizonte para mostrar para os investidores. Os investidores pensam em longo prazo e eles querem uma relação sólida e sustentável e

BRASIL EXPORT

FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

08 a 10 Out 2024 Brasília/DF

Local e Hotel Oficial: Royal Tulip Alvorada

**Expo
BRASIL
EXPORT**

InfraJUR
Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes

ENAPH
ENCONTRO NACIONAL DE AUTORIDADES PORTUÁRIAS E HIDROVIÁRIAS

Transmissão ao vivo e gratuita pela TV BE News

Programação atualizada diariamente no site forumbrasilexport.com.br

PARTICIPAÇÃO PRESENCIAL EXCLUSIVA PARA PATROCINADORES, CONSELHEIROS E AUTORIDADES CONVIDADAS

PATROCÍNIO

INICIATIVA E REALIZAÇÃO

GRUPO
BRASIL
EXPORT

APOIO INSTITUCIONAL

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

APOIO TÉCNICO

PRODUÇÃO

MARKETING E COMUNICAÇÃO

MÍDIA OFICIAL

REGIÃO SUL

“É um modelo inovador, uma alternativa na falta de recursos públicos”

Em entrevista exclusiva ao BE News, diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul falou sobre a dragagem na Baía de Babitonga e planos para o complexo catarinense

Gustavo Rotta/SFS



“
TEMOS AÍ
UMA GRANDE
ADEQUAÇÃO
PARA A GENTE
PODER RECEBER
OS NAVIOS DE
CONTÊINERES
DE 366 METROS,
QUE JÁ ESTÃO
ESCALANDO
A COSTA
BRASILEIRA.
E AÍ CONSEGUIMOS
TRANSFORMAR
O PORTO ITAPOÁ
EM UM HUB,
SE TORNANDO
UMA PRIMEIRA
PARADA DOS
NAVIOS
CONTEINEIROS
NA REGIÃO”

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenenews.com.br

O complexo portuário da Babitonga, em Santa Catarina, vive a expectativa para as obras de dragagem de aprofundamento da baía de mesmo nome. É nesse ativo que estão localizados o Porto de São Francisco do Sul e o Porto Itapoá.

A dragagem será viabilizada em modelo inédito no setor portuário. O valor para a obra será financiado pelo Porto Itapoá, terminal privado de contêineres, e o Porto de São Francisco do Sul fará o retorno do montante ao longo de 12 anos, junto com a receita adicional dos navios que passarão a navegar pelo canal aquaviário.

Recentemente, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) concedeu a licença ambiental referente à obra.

Em entrevista exclusiva ao BE News, o diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Elias Vieira, comentou sobre as expectativas em torno da obra, prevista para acontecer no ano que vem, e o trabalho da Autoridade Portuária em buscar mais investimentos, principalmente no modal ferroviário.

Presidente, a dragagem de aprofundamento tem sido uma das principais demandas dos portos da Baía de Babitonga.

O senhor pode explicar como vai funcionar a modelagem para a obra?

Esse é um modelo de negócio inédito, é uma parceria entre o porto privado de Itapoá e o porto público de São Francisco do Sul. O Porto Itapoá vai emprestar o dinheiro ao porto público. Então a obra será realizada com o dinheiro público emprestado pelo Porto Itapoá. Depois, o Porto de São Francisco do Sul devolverá essa quantia ao longo de 12 anos, junto

com a receita adicional dos navios que não entram hoje e passarão a entrar no canal. Então, é um modelo inovador, uma busca de alternativa diante da falta de recursos públicos da União para financiar esse tipo de obra. A gente está sendo criativo, cumprindo a missão do governador Jorginho Mello (PL), também de buscar essas formas que possam alavancar recursos, gerar desenvolvimento. É uma obra muito importante também do ponto de vista da sustentabilidade, que vai permitir o alargamento da praia de Itapoá. Uma obra também muito importante para a sustentabilidade da região, agregando, então, o desenvolvimento econômico com sustentabilidade, com geração de valores que são muito importantes para a comunidade portuária.

Qual a expectativa para publicação do edital e início das obras?

Nós temos algumas etapas burocráticas legais a serem vencidas. Estamos aguardando uma anu-

ência da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), uma vez que esse modelo de - negócio envolve uma segregação de tarifa portuária. Precisamos da anuência da Antaq. O processo está na agência, imaginamos que vai ser um processo rápido. Temos segurança jurídica no modelo, temos conforto para fazer a operação a partir disso. Nós vamos então celebrar um contrato com o Porto Itapoá, e aí queremos lançar o edital ainda no ano 2024 para iniciar a obra em 2025.

O canal da Baía de Babitonga passará a quantos metros? E os investimentos?

O aprofundamento vai ser de 14 metros, que é a nossa medida atual, para 16 metros no canal. Nesse formato em parceria com Itapoá o valor previsto é de R\$ 300 milhões. Serão aproximadamente três milhões de metros cúbicos de areia a ser dragada. E serão outros 6 milhões para o engordamento da praia de Itapoá. ▶

REGIÃO SUL

CONTINUAÇÃO DA ENTREVISTA DA PÁGINA 7

Divulgação



Porto Itapoá: de acordo com Cleverton Vieira, a dragagem vai ser viabilizada graças a um modelo de negócio inédito, em que o terminal privado emprestará dinheiro ao porto público

Qual a importância dessa dragagem e como vai aumentar a competitividade do complexo portuário?

Temos aí uma grande adequação para a gente poder receber os navios de contêineres de 366 metros, que já estão escalando a costa brasileira. E aí conseguimos transformar o Porto Itapoá em um hub, se tornando uma primeira parada dos navios contêineres na região, e também para o Porto do São Francisco do Sul receber os graneleiros. A gente vai conseguir dar mais segurança para a navegação e estamos simulando a possibilidade dos navios não terem de

fazer um fundeio. Hoje, a gente tem que fazer um fundo intermediário por conta do tamanho dos navios e pela curva, que é reduzida. Com a obra de ampliação e aprofundamento do canal, a gente tem já uma expectativa de que possa dispensar esse fundeio e a gente ganhe em uma manobra a menos, o que significa maior produtividade no berço.

Os portos brasileiros têm trabalhado muito para melhoria dos acessos e uma multimodalidade dos modais para movimentação das

cargas. Quais as principais demandas especificamente do modal ferroviário?

Hoje, a gente tem um acesso ferroviário, ligado à Malha Ferroviária Nacional, da Rumo, que atende 40% do nosso grão, então 40% do grão, que é feito em torno de 4 milhões de toneladas ao ano, chega por ferrovias. O que a gente tem buscado agora junto ao Governo Federal são as medidas para a renovação ou não do contrato da Rumo ou então uma nova concessão, que viria com melhorias em novos investimentos. A gente tem uma capacidade de

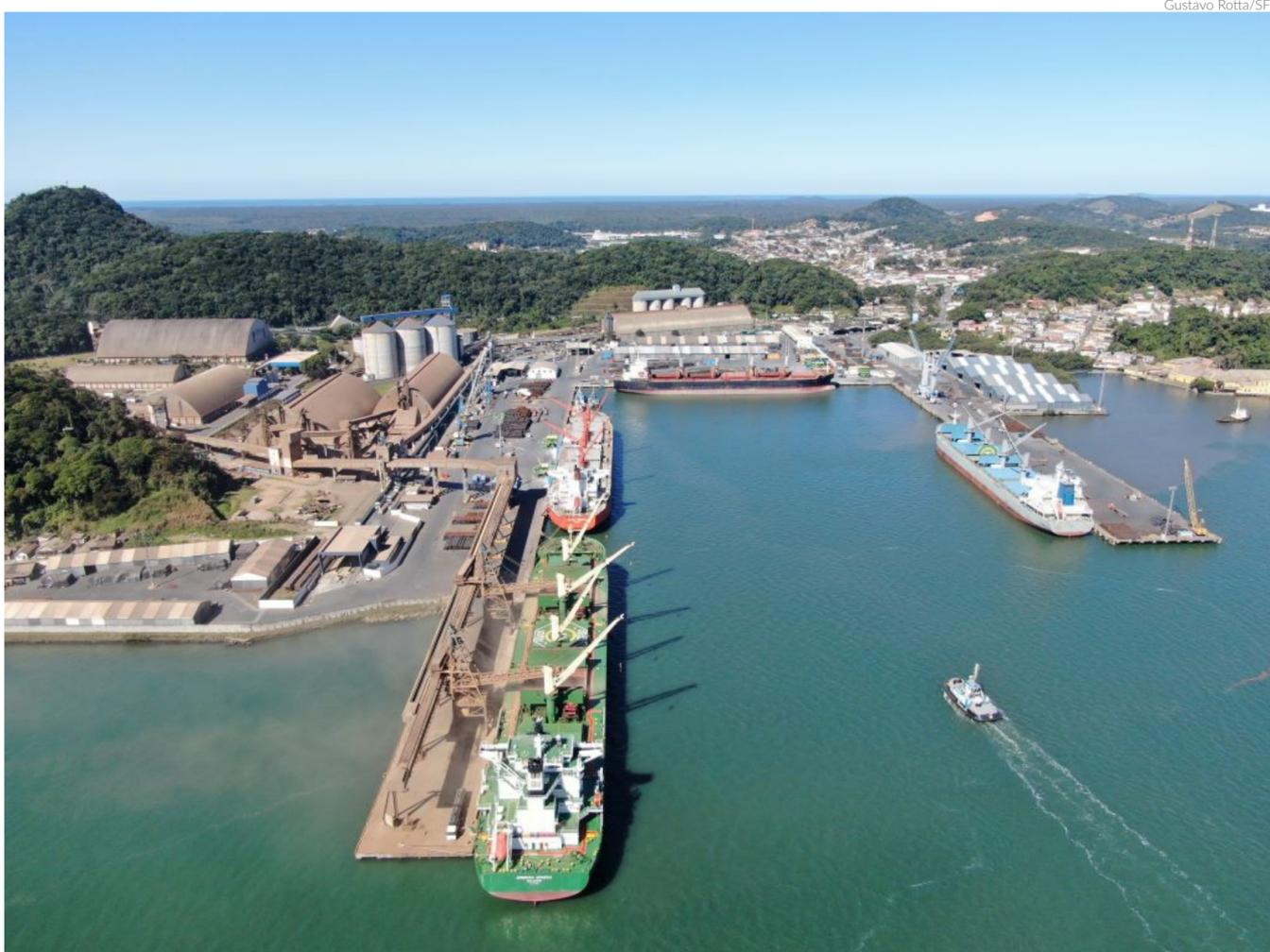
recepção no porto que é três vezes maior do que esses 4 milhões que a gente recebe hoje, mas para isso é preciso investir. Nós temos uma questão da Serra que tem que ser retificada. Nós não temos a carga de retorno, pois o vagão chega para o porto e sobe vazio, então a gente está buscando, seja uma pera ferroviária, um investimento que viabilize também a carga de retorno, de fertilizantes e de material siderúrgico que são cargas cativas lá no porto, bem importante para o nosso mix e que a possibilidade de ter o transporte ferroviário ajudaria muito.

Na dinâmica do porto a gente consegue ter mais produtividade e movimentar mais cargas, então buscamos isso. Em Santa Catarina nós temos essa diferença também porque o Porto de São Francisco do Sul está hoje conectado à Malha Ferroviária Nacional. É o único porto com essa conexão. Nem os terminais de contêineres que lá temos, como Portonave e Itapoá. Eles não têm a conexão por ferrovia, então é um diferencial nosso. Logicamente é importante investir em novos ramais, mas importante também aqueles que já existem a gente poder otimizar. Não é uma competência do porto, logicamente, mas a gente tem buscado essas melhorias, sobretudo via a Secretaria Estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias, essa interlocução com o Governo Federal.

O Porto de São Francisco do Sul vem batendo recordes mensais na movimentação de cargas. Qual a expectativa para 2024?

A gente está com uma expectativa muito positiva. No ano passado nós tivemos o nosso melhor ano e crescemos 34% em relação a 2022. Este ano a gente espera fechar em torno de 7% a 10% de crescimento em relação ao ano passado, chegando na casa de 18 milhões de toneladas movimentadas.

Porto de São Francisco do Sul: segundo o diretor-presidente, a expectativa é de que o terminal catarinense feche 2024 com crescimento de 7 a 10% em relação ao ano passado



Gustavo Rotta/SFS

A coluna BE Job desta semana apresenta diversas oportunidades de emprego em todas as regiões do país. No Pará, a Suzano está em busca de mecânico(a) de manutenção II em Belém, enquanto a Hidrovias contrata analista de planejamento de manutenção Jr. em Barcarena. Confira essas e outras oportunidades a seguir.

REGIÃO NORTE

▶ Curso Técnico ou Profissionalizante em mecânica

MECÂNICO(A) MANUTENÇÃO II

Empresa: Suzano
Cidade: Belém (PA)
Período: Tempo integral
Atividade: Efetuar atividades de manutenção mecânica nos equipamentos e instalações das áreas industriais e de apoio, respeitando normas técnicas e procedimentos da companhia.
Requisitos: Curso Técnico ou profissionalizante em mecânica; Conhecimento em manutenção de equipamentos industriais, pneumática e hidráulica, automação industrial, lubrificação industrial, leitura e interpretação de desenhos técnicos, conhecimentos básicos de soldagem, corte oxi-acetilênico, elementos de máquinas e metrologia; Familiaridade com o Pacote Office; Cursos de NR 33 e 35; Vivência em manutenção industrial (diferencial: conhecimento em elétrica e experiência com conversão de papel)
Inscrições: <https://encurtador.com.br/zVY4f>

▶ Ensino Superior Completo

ANALISTA DE PLANEJAMENTO DE MANUTENÇÃO JR

Empresa: Hidrovias
Cidade: Barcarena (PA)
Período: Tempo integral
Atividade: Elaborar a programação e o cronograma para a execução de manutenções preventivas, preditiva e corretiva dos equipamentos/ instrumentos; Controlar paradas para a manutenção dos equipamentos ou instrumentos; conforme programação, elaborando as ordens de manutenção e distribuindo para as oficinas em tempo hábil e assegurando a disponibilidade de materiais e peças; Assegurar o histórico das manutenções dos equipamentos através do controle dos registros de OM; Elaborar relatórios semanais de gestão de indicadores e planejamento; Acompanhamento do processo de auditorias e organização dos documentos da área vinculados a gestão de manutenção; Conhecer e aplicar normas e procedimentos de SSMA.

Requisitos: Ensino Superior Completo. Desejável que seja em Engenharia Mecânica e/ou elétrica. Será um diferencial se você tiver: Cursos SAP ERP – Módulo PM. Experiência em Portos e Terminais
Inscrições: <https://l1nq.com/9S2HH>

REGIÃO NORDESTE

▶ Ensino Médio Completo

ASSISTENTE CONTÁBIL

Empresa: Agemar Infraestrutura e Logística
Cidade: Recife (PE)
Período: Tempo integral
Atividade: Suporte na realização de auditorias, auxiliar na elaboração de balancetes e demonstrativos, realizar a execução e controle de planilhas e relatórios de contabilidade, exercer balancetes, calcular impostos (pis, confins, icms, etc).
Requisitos: Capacidade de organização, Conciliação bancária, etc
Inscrições: <https://encr.pw/dw7Ce>

AJUDANTE DE ARMAZENAMENTO

Empresa: Agemar Infraestrutura e Logística
Cidade: Recife (PE)
Período: Tempo integral
Atividade: Executar atividades relacionadas ao processo de carga, descarga e movimentação de produtos, acompanhando indicadores de produtividade e visando a melhoria dos resultados.
Requisitos: Experiência em atividades de armazenamento e logística; Habilidade em trabalhar em equipe; Foco na qualidade dos serviços prestados; Capacidade de acompanhar indicadores de produtividade
Inscrições: <https://encurtador.com.br/gZ8Dp>

REGIÃO CENTRO-OESTE

▶ Ensino Médio Completo

ALMOXARIFE

Empresa: Cargill
Cidade: Goianira (GO)
Período: Tempo integral
Atividade: Responsável por recebimento de todas as mercadorias que dêem entrada na fábrica; Realizar categorização e priorização dos itens estocáveis, definindo e revisando rotinas de inventários físicos; Garantir os suprimentos para fábrica e demais áreas gerenciando a quantidade de cada item no estoque, requisições e pedidos de compra, realizando a follow-up com departamento de suprimentos, supervisores, gerência e fornecedores, caso necessário; Realizar controle fiscal

de todos os itens recebidos na fábrica, sendo eles itens estocáveis ou de compra direta; Realizar categorização e priorização dos itens estocáveis, definindo e revisando rotinas de inventários físicos; Efetuar atendimento a todos os clientes internos da fábrica, bem como terceiros, preenchendo formulário de saída de materiais, identificando em sistema e em estoque físico a existência ou não dos itens, para fins de disponibilização; 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; Fazer a conferência de notas fiscais X Pedido de compra, verificando as informações fiscais, emissão da nota, NCM, CNPJ, vencimento e assegurar as informações corretas para o devido lançamento das mesmas através do sistema One World; Participar do fechamento mensal, fazendo a conferência durante o mês das contas que envolvem o setor, como a transitória 008, contas de saídas e entradas de suprimentos, assegurando informações precisas a serem enviadas para a controladoria; Efetuar a organização e arquivo de todos os documentos do setor, seguindo critérios do sistema de gestão da qualidade; Executar inventários físicos periódicos, de forma a identificar eventuais irregularidades, comunicando a supervisão para análise de causas raiz de problemas; Cumprir as normas, políticas e procedimentos constantes no Food Safety, Qualidade, Meio Ambiente e Segurança; Zelar pelo patrimônio da companhia.
Requisitos: Experiência com controle de estoque e inventários. QUALIFICAÇÕES DESEJÁVEL: Vivência anterior na função; Desejável CNH B; Experiência com SAP módulo MM.
Inscrições: <https://acesse.one/NTorM>

▶ Ensino Fundamental Completo

BORRACHEIRO

Empresa: Eldorado Brasil
Cidade: Inocência (MS)
Período: Tempo integral
Atividade: Efetuar reparos em pneus e câmaras de ar de veículos, máquinas e implementos, avaliando as condições gerais e realizando medições e controles de desgaste.
Requisitos: Experiência na área;

CNH C; Desejável: Ensino médio completo e CNH D
Inscrições: <https://encurtador.com.br/ZJQuX>

REGIÃO SUDESTE

▶ Formação em Administração de Empresas, Economia, Relações Internacionais, Comércio Exterior, Logística ou áreas relacionadas

ANALISTA DE EXPERIÊNCIA DO CLIENTE NA CADEIA DE SUPRIMENTOS

Empresa: APM Terminals
Cidade: Santos (SP)
Período: Tempo integral
Atividade: Gerenciar o processo de envio de forma integrada, atuando como ponto de contato principal para clientes, resolvendo problemas e facilitando a comunicação entre as partes envolvidas.
Requisitos: Experiência na área de Supply Chain ou atendimento ao cliente; Habilidade em comunicação e resolução de problemas; Conhecimento sobre indicadores-chave de desempenho (KPIs); Capacidade de trabalhar em equipe e colaborar com diferentes áreas; Proatividade e foco em melhorias contínuas
Inscrições: <https://encurtador.com.br/OT46q>

▶ Ensino Superior Completo em Administração, Logística, Comércio Exterior ou Relações Internacionais

AGENTE MARÍTIMO JR

Empresa: Wilson Sons
Cidade: Vitória (ES)
Período: Tempo integral
Atividade: Responsável pelo atendimento operacional dos navios de clientes no porto, realizando atividades administrativas e operacionais, e mantendo a comunicação com órgãos portuários e fornecedores.
Requisitos: Inglês avançado (será testado); Carteira de Habilitação; Domínio do pacote Office; Conhecimento em Shipping e no sistema PSP (Porto sem Papel); Experiência em agenciamento ou operações portuárias; Disponibilidade de horário e para viagens; Desejável: Conhecimento em operações portuárias, regras de atracação e experiência em shipping
Inscrições: <https://encurtador.com.br/QN9Is>

REGIÃO SUL

▶ Ensino Médio Completo

MECÂNICO(A)

Empresa: Rumo
Cidade: Ponta Grossa (PR)
Período: Tempo integral

Atividade: Realizar tarefas de manutenção corretiva e preventiva de locomotivas, obedecendo padrão de qualidade e segurança; Troca de componentes mecânicos; Zelar pelo bom funcionamento dos equipamentos, realizando rotina de manutenção e limpeza, e se responsabilizar por todos os ativos, ferramentas e utensílios fornecidos pela Rumo para desenvolver a sua atividade; Realizar atividades pertinentes à função em qualquer local abrangido pela Rumo.
Requisitos: Experiência anterior na área de manutenção mecânica em geral; Disponibilidade de horário. Se tiver essas qualificações será ainda melhor: Será um diferencial curso profissionalizante ou Técnico cursando ou concluído em Mecânica ou áreas afins; É desejável CNH B ativa; Será considerado diferencial experiência em ferrovia.
Inscrições: <https://encr.pw/mxJkx>

▶ Ensino Médio Completo

MECÂNICO EMPILHADEIRA

Empresa: Marímex
Cidade: Santos/SP
Período: Tempo Integral
Atividade: Executar as manutenções dos equipamentos conforme descrição do manual do fabricante; Realizar reparos de equipamentos providos de motores a combustão e motores elétricos de baixa tensão em corrente continua (48VCC); Executar a lavagem e lubrificação geral de peças e equipamentos; Executar a troca de óleos e filtros dos equipamentos; Realizar as preventivas e corretivas dos grupos moto-geradores. (Testar motor à combustão com carga e sem carga); Auxiliar na execução em pequenos reparos de solda; Executar serviço de corte, desbaste com ferramentas adequadas, bem como o uso de ar comprimido para ferramentas e limpeza de filtros; Realizar diagnósticos e regulagens hidráulicas no sistema de bombas e comandos com a supervisão do Encarregado ou mecânico de manutenção III; Realizar diagnósticos e regulagens em motores à combustão DIESEL e GLP com a supervisão do Encarregado ou mecânico de manutenção III; Revisão /lubrificação do equipamento/reparo de serviços gerais/uso PTA/uso gaiola proteção.
Requisitos: Conhecimento de Manutenção Mecânica em geral, diagrama hidráulico e metrologia.; Trabalho em equipe; Planejamento e organização; Relacionamento Interpessoal
Inscrições: <https://encr.pw/nLFSQ>



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

Não se engane: há o suficiente para todos



((

A abundância tornou-me pobre”

Ovídio, poeta romano (43 a.C – 17 d.C)

Uma das piores crenças que povoam o imaginário da humanidade, se não for a pior, é o Princípio da Escassez: “Não tem para todo mundo” é o lema.

Atendendo a esse chamado, consumimos por impulso, sem avaliar a real necessidade de utilizarmos o produto ou serviço oferecido. Quantas vezes você já ouviu: “oferta por tempo limitado”, ou “enquanto durarem os estoques”. E você, ... compra. No débito, no cartão, ou no PIX.

Se o impacto desse princípio fosse restrito apenas ao consumo em si, seria tolerável. O problema é que ele se espalha para outras dimensões mais complexas, trazendo à tona as mais graves condições que envolvem o ser humano que vive em nosso tempo.

Quero começar a desmistificar essa história fazendo uma simples brincadeira de números com você.

A superfície do planeta Terra (só de terra mesmo, descontados os oceanos), é de 150 milhões de quilômetros quadrados. Se considerarmos que somos 8 bilhões de habitantes, teríamos um pouco mais de 53 pessoas vivendo em cada quilômetro quadrado. Meus amigos, cabem 143 Campos de Futebol em um quilômetro quadrado. É pouca gente para muita área. Alguns dirão que em muitos lugares é impossível plantar, criar animais ou construir. É verdade, mas ainda assim, há espaço de sobra.

Falamos de um lugar para morar? Vamos falar de comida? Entre no Google e faça a seguinte pergunta: quantas toneladas de alimentos são produzidas todos os anos?

A resposta será: 5.200 bilhões! São cerca de 650 toneladas por habitante. Muito, não? Então, há o que comer. É só uma questão de distribuição, algo que nós, que trabalhamos com Logística, portos e Transporte, conhecemos muito bem.

Incluindo essas duas observações na Pirâmide de Maslow, aquela que descreve a hierarquia das necessidades humanas, a base está atendida: Necessidades Fisiológicas (comer) e de Segurança (um teto sobre a cabeça).

O dilema, porém, não está na base da pirâmide. Está na penúltima, chamada Estima, que trata do reconhecimento pessoal, status e autoestima, do que desejamos possuir. Focamos o reconhecimento

pessoal e o status no “ter” e não no “ser”.

Desculpe-me o trocadilho, mas o “ter” não tem limites. Focados em possuir sempre mais, na tentativa de aumentar nosso status, partimos em busca de um objetivo que se move continuamente “ao infinito, e além”. Daí a autoestima fica baixa, gerando ansiedade que facilmente se transforma em depressão, o grande mal que aflige a sociedade e as empresas da atualidade.

Se não fosse assim, os consultórios dos terapeutas não estariam cheios, os “coaches” e mentores não teriam metade da “importância” que tem e saúde emocional (para não dizer, mental) não seria a maior preocupação das áreas de Recursos Humanos que conheço.

Você pode estar pensando: “Não é fácil fazer as entregas que exigem de nós hoje em dia, e os empregos não estão tão fáceis assim”.

De novo, esse tipo de observação parte do Princípio da Escassez, num universo de abundância. Participo de uma dezena de grupos de WhatsApp que anunciam vagas de todos os tipos: de faxineiro a diretor. Não consigo contar a quantidade de oportunidades de trabalho oferecidas todos os dias. E há centenas de grupos aos quais não tenho acesso.

Se há algum tipo de escassez por aqui, é de qualificação. Nos (poucos) processos de seleção que cuidamos (não é nosso negócio principal. Só fazemos quando o cliente pede que busquemos os profissionais certos para ocupar posições nos projetos que temos em andamento com eles), menos de 5% dos candidatos atendem ao perfil técnico ou comportamental necessário. Escassez num terreno de abundância. Há uma enormidade de treinamentos, cursos, materiais de qualidade, disponíveis por um baixíssimo custo, ou até grátis em qualquer rede social que você acessar. Mas é necessário “abundância de vontade” para acessá-los, processá-los e fazê-los trabalhar em nosso favor.

Desenvolver-se na direção certa não é tarefa fácil. Recebo muitos pedidos do tipo “me indique para aquela vaga” e poucos, quase nenhum, dizendo “me ajude a desenvolver minhas competências”.

Não se equivoque: praticar a disciplina e pedir ajuda são atos que só os vitoriosos fazem. Nesse mercado de trabalho onde todos atuamos, há poucas certezas, mas uma delas é a necessidade imperiosa de usar disciplina e esforço próprio de forma abundante, sem economia.

Como dizem, “parta para cima”! A carreira e a vida são suas, para cuidar e crescer.

DESCULPE-ME O TROCADILHO, MAS O “TER” NÃO TEM LIMITES. FOCADOS EM POSSUIR SEMPRE MAIS, NA TENTATIVA DE AUMENTAR NOSSO STATUS, PARTIMOS EM BUSCA DE UM OBJETIVO QUE SE MOVE CONTINUAMENTE “AO INFINITO, E ALÉM”. DAÍ A AUTOESTIMA FICA BAIXA, GERANDO ANSIEDADE QUE FACILMENTE SE TRANSFORMA EM DEPRESSÃO, O GRANDE MAL QUE AFLIGE A SOCIEDADE E AS EMPRESAS DA ATUALIDADE

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

Os desafios logísticos da Bahia

Uma conjugação de fatores tem feito a Bahia enfrentar, simultaneamente, um conjunto de desafios cuja resolução poderá colocá-la diante de um novo cenário de acelerado desenvolvimento ou condená-la a um longo período de estagnação. Este momento crucial está relacionado com as questões logísticas e de infraestrutura.

Apoiada basicamente em uma extensa malha rodoviária, a Bahia teve a má sorte de ver a única concessão federal existente em seu território submetida ao critério da menor tarifa. Com isto, a modernização necessária foi mandada para as calendas.

Esta inadequada estruturação de projeto trouxe graves danos à Bahia, com reflexos nacionais. É que condenou longo trecho da BR-116 – o principal eixo rodoviário longitudinal do país – e o trecho Feira de Santana-Salvador da BR-324 – o único acesso à capital do Estado e aos portos da Baía de Todos os Santos (BTS) – a não receberem os investimentos indispensáveis sequer para sua conservação e manutenção.

Impressionante é que, decorridos 14 anos do equívoco cometido – em uma concessão de 25 anos – a burocracia nacional não tenha, até hoje, conseguido resolver o imbróglio! Finalmente, fala-se em rescindir o contrato de concessão, a partir do final deste ano. Enquanto isto, a economia e a população baiana sofrem prejuízos irreparáveis.

De resto, a malha rodoviária não tem sido ampliada nem melhorada, como é o caso da BR-242, indispensável para o escoamento dos grãos do Oeste baiano para os portos do litoral do Estado.

Da maior gravidade, e pior ainda, é a situação da malha ferroviária, hoje quase inexistente, apesar de historicamente extensa. O conjunto de estruturas da antiga SR-7 da extinta Rede Ferroviária Federal – que fazia a ligação do Sudeste com o Nordeste do país – encontra-se praticamente desativado.

Depois de 28 anos de abandono, pela concessionária Ferrovia Centro Atlântica (FCA), subsidiária da VLI, conta-se nos dedos de uma mão o número de clientes que ainda resistem, por imperiosa necessidade, a um serviço na velocidade de 11km/hora, transportando volume insignificante de carga, por opção comercial de quem tinha a missão de desenvolver o negócio.

Como se não bastasse, encaminhando a renovação antecipada de sua concessão, a FCA tem o desprazer de propor que permaneça no limbo a definição quanto ao futuro do eixo ferroviário principal, de Corinto (MG) a Senhor do Bonfim, que atende à Região Metropolitana de Salvador, ao Polo Industrial de Camaçari e à Baía de Todos os Santos – o maior porto natural do país –, onde existem dois portos públicos e nove terminais privados.

Mais ainda, propõe a devolução de trechos tão importantes quanto Senhor do Bonfim-Juazeiro – que deveria atender ao importante polo de agricultura irrigada do submédio São Francisco – e Esplanada-Propriá (SE) – que fazia a ligação do Sudeste com o Nordeste.

Lamentável é que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), autoridade reguladora do setor – que tem a obrigação de zelar pelos interesses do país – dê curso a uma proposta

desta natureza, que, aliás, encontra-se neste momento submetida a audiência pública.

Em outra frente, a Bahia vive a expectativa de que se concretize a implantação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). Licitada já com 80% de execução, a FIOL I – trecho Ilhéus-Caetité, foi concedida à Bahia Mineração (BAMIN), sendo recorrentes, nos meios econômicos e na imprensa, dúvidas quanto à sua conclusão. Prevista para 2025, fala-se agora em 2027. Estará a ANTT monitorando o andamento das obras?

Paralelamente, a INFRA, empresa do Ministério dos Transportes, já contratou a conclusão da FIOL II – trecho Caetité-Barreiras, passo considerado essencial para viabilizar a concessão conjunta da FIOL II e III com a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO), que se estende de Mara Rosa (GO) a Água Boa (MT) e Lucas do Rio Verde (MT), criando o grande corredor ferroviário transversal que proporcionará o surgimento de uma nova – e mais econômica – alternativa logística para o escoamento dos grãos do Centro-Oeste brasileiro.

Tudo isto depende, inclusive, mas não só, da conclusão do Porto Sul, em Ilhéus, na extremidade Leste da FIOL, também a cargo da BAMIN, que acaba de ter autorizado financiamento de R\$4,59 bilhões, do Fundo da Marinha Mercante, para sua implantação.

Como se vê, por sua localização geográfica, a Bahia é passagem obrigatória na ligação Nordeste-Sudeste/Sul do país, assim como do Centro-Oeste para os portos do litoral, sendo inexplicável, ininteligível e inaceitável, a situação crítica em que se encontra, em face do vazio que provoca na integração logística do país.

Embora numa perspectiva de atendimento à demanda presente – que apenas a chegada da BYD já desequilibra –, coube ao setor portuário da Baía de Todos os Santos, romper a inércia que, há algum tempo, tem acometido a economia baiana. Refiro-me à recente inauguração da rota Bahia-Ásia, de frequência semanal, operada por porta-contêineres do tipo New Panamax, com capacidade de transporte de 15.000 TEUs, para os portos de Singapura, de Yantian, Ningbo, Shangay e Qingdao (China) e Busan (Coreia do Sul).

Isto só se tornou possível graças aos investimentos previamente realizados no TECON-Salvador (Wilson, Sons), assim como registram-se outros melhoramentos e ampliações feitas no Temadre (Acelen), no Terminal Portuário Cotegipe (Dias Branco), no Terminal de Granéis Sólidos de Aratu (CS Ports) e no Enseada Terminal Logístico, fortalecendo o Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos – BTS-Port. Converter a Baía de Todos os Santos em um importante a estratégico hub-port para o Atlântico Sul constitui a meta a ser conquistada no desdobramento destes movimentos.

Acresça-se a este conjunto de pendências a indispensável implantação da Hidrovia do Rio São Francisco – cuja gestão acaba de retornar para a autoridade portuária federal na Bahia, a Codeba – uma tradicional e histórica via navegável, e sua integração hidro-ferroviária, em Juazeiro e Bom Jesus da Lapa.

Tudo isto está a exigir uma ampla mobilização, política e social – que ainda não acontece – em defesa dos interesses do nosso Estado, de sua economia e de sua população.

IMPRESSONANTE É QUE, DECORRIDOS 14 ANOS DO EQUÍVOCO COMETIDO – EM UMA CONCESSÃO DE 25 ANOS – A BUROCRACIA NACIONAL NÃO TENHA, ATÉ HOJE, CONSEGUIDO RESOLVER O IMBRÓGLIO! FINALMENTE, FALA-SE EM RESCINDIR O CONTRATO DE CONCESSÃO, A PARTIR DO FINAL DESTES ANOS. ENQUANTO ISTO, A ECONOMIA E A POPULAÇÃO BAIANA SOFREM PREJUÍZOS IRREPARÁVEIS



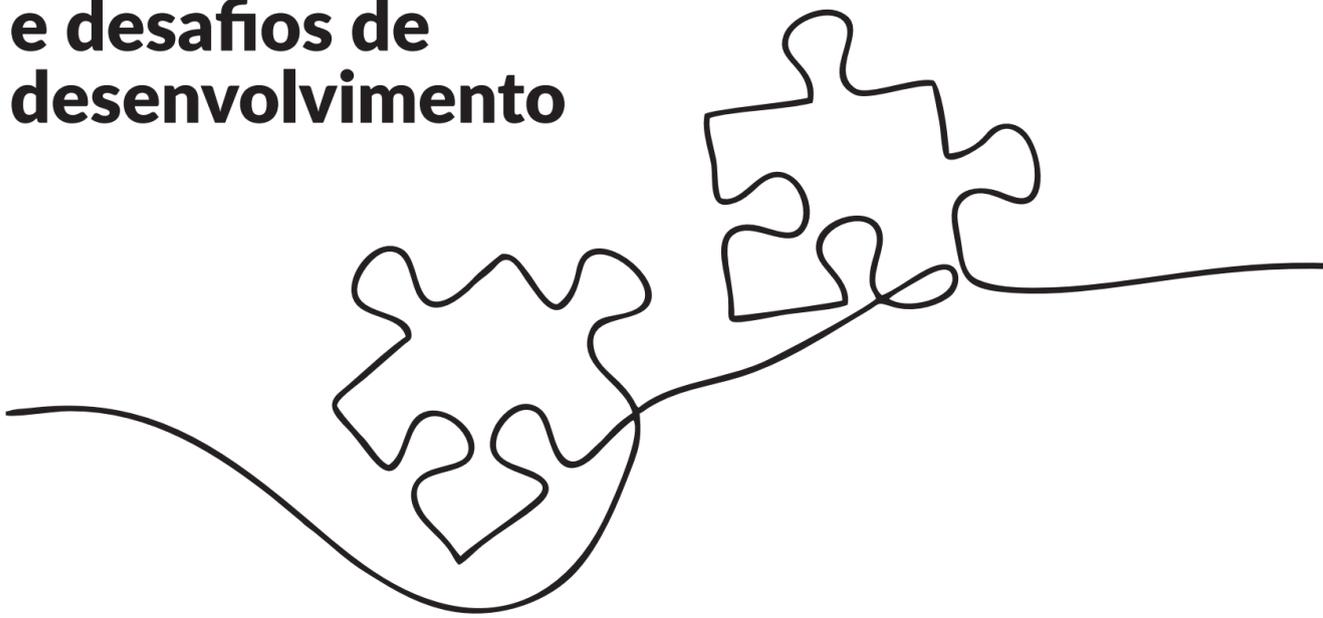
AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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

Amazônia: fragmentação de perspectivas e desafios de desenvolvimento



As perspectivas alteram substancialmente o que se pensa sobre a Amazônia. Temos uma visão compartilhada cada vez mais fragmentada, com falsidades, reduções e generalizações para cada túnel visual. Como cada universo mental é único, no olhar de um ribeirinho que vê o rio secar e os peixes morrerem sua realidade será certamente muito diferente de um europeu médio que saboreia uma Castanha do Pará sob o nome de “Brazilian Nuts” e pensa sobre a Amazônia e a sua importância ao mesmo tempo em que acelera um veículo com eletrônica alemã, conteúdo chinês e combustível com petróleo do Oriente Médio.

Como as redes sociais estão fragmentando o mundo em bolhas cada vez menores, estamos em um espaço compartilhado reduzido e múltiplo, pois pouco ou nada há de comum para cada pessoa. E se considerarmos as perspectivas das forças que conduzem os algoritmos de influência, a questão se tornará ainda mais desafiante, pois quem controla o algoritmo seguirá seus próprios interesses. Neste contexto, as instituições nacionais e internacionais que tentam organizar as relações se veem enfraquecidas em suas forças e navegam na sua própria burocracia, tentando encontrar modos de manter uma mínima legitimidade.

Na perspectiva de quem respira o ar daqui da Amazônia, podemos ter uma pureza maravilhosa ou uma fumaça de queimada que danifica a saúde. Não há uma Amazônia no mundo real, nem uma Amazônia no imaginário coletivo. Temos muitas: da pobreza, do isolamento, do potencial econômico

que nunca chega, ao mesmo tempo em que existe a Amazônia da riqueza, das conexões globais e da realidade econômica do presente. Em cada camada social, há quem se aproveite da pobreza ou da riqueza, bem como há quem perca com o outro.

A quem cabe conjugar todos estes elementos em uma base coletiva e de perspectivas únicas? Como entender da crise e da prosperidade simultâneas? Onde construir uma base comum de entendimentos? Os governos democráticos foram estruturados com este papel, mas eles sempre agradarão a alguns e desagradarão a outros. Quem deve ser agradado? Qual o melhor método para criar um futuro próspero para uma maior quantidade de pessoas? É isso que realmente vem sendo feito?

As respostas destas questões não são fáceis. Entretanto, enganar é bem fácil. Basta olhar as campanhas para as prefeituras do país. O que mais se discute são pautas que não contemplam os principais papéis das prefeituras, por mais que o cidadão esteja ali bem pertinho das políticas públicas das cidades. Seus efeitos positivos e negativos são percebidos com uma velocidade grande e mesmo assim não estamos deliberando a cidade que nos interessa.

Enquanto seguirmos a identificar a Amazônia como “uma”, estaremos fadados ao fracasso no diálogo com os locais. Enquanto falarmos que há riqueza na Amazônia, estaremos distantes dos desafios reais. Enquanto não enfrentarmos as deficiências considerando as sociedades presentes, estaremos perpetuando a lógica colonial. Será que realmente há interesse em

NA PERSPECTIVA DE QUEM RESPIRA O AR DAQUI DA AMAZÔNIA, PODEMOS TER UMA PUREZA MARAVILHOSA OU UMA FUMAÇA DE QUEIMADA QUE DANIFICA A SAÚDE. NÃO HÁ UMA AMAZÔNIA NO MUNDO REAL, NEM UMA AMAZÔNIA NO IMAGINÁRIO COLETIVO. TEMOS MUITAS: DA POBREZA, DO ISOLAMENTO, DO POTENCIAL ECONÔMICO QUE NUNCA CHEGA, AO MESMO TEMPO EM QUE EXISTE A AMAZÔNIA DA RIQUEZA, DAS CONEXÕES GLOBAIS E DA REALIDADE ECONÔMICA DO PRESENTE. EM CADA CAMADA SOCIAL, HÁ QUEM SE APROVEITE DA POBREZA OU DA RIQUEZA, BEM COMO HÁ QUEM PERCA COM O OUTRO

OPINIÃO

**SÉRGIO AQUINO**

Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

opinio@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

Não queremos o CAP da Lei 8.630/93

Com os avanços dos trabalhos da comissão de juristas, denominada Ceportos, o Conselho de Autoridade Portuária, o conhecido CAP, passou rapidamente a ocupar as atenções de seus muitos defensores e de seus poucos opositores. Se a Ceportos tem a missão de avaliar o arcabouço legal portuário, gerando propostas para a sua revisão, os instrumentos de gestão e administração dos portos devem estar no foco das análises centrais.

A gestão e a administração portuárias envolvem entes ligados ao poder central e também os que atuam localmente nos respectivos portos. No cenário local, a administração de cada porto e o Conselho de Autoridade Portuária – CAP, atualmente dominado pelo Poder Público, têm recebido dedicações especiais.

A descentralização da gestão e da administração é ponto que recebe defesa praticamente unânime. Seguindo as melhores práticas mundiais, o Governo Federal deveria se afastar da administração portuária local e se dedicar às formulações das políticas portuárias e dos planejamentos setoriais. Ainda nesse cenário praticado mundialmente, não haveria Tribunal de Contas da União (TCU) interferindo nos processos licitatórios de arrendamentos e a agência reguladora avançaria ainda mais na regulação responsiva que incentiva os investimentos privados.

Nesse novo ambiente, as energias deveriam ser direcionadas para a recuperação de competências e o fortalecimento dos entes portuários locais, representados pela denominada Autoridade Portuária local e pelo Conselho de Autoridade Portuária – CAP.

Sabemos que, ao se falar em CAP, alguns opositores alegam que, no passado, tal conselho não aprovava os reajustes tarifários, impedia o surgimento de empresas concorrentes no porto e dificultava a administração. Respeitosamente afirmamos que tais alegações não se sustentam na realidade dos fatos. Quem participou de CAP sabe disso. Os CAPs aprovavam, sim, reajustes tarifários, quando necessários, porém mediante o cumprimento de metas. Sendo a principal meta, o simples cumprimento da obrigação de manter as profundidades dos acessos aquaviários e pontos de atracação, executando as dragagens, já que recebidas tarifas portuárias para tanto. Esse tema é tão atual que já há judicialização de sindicato de operadores portuários pleiteando redução tarifária, em vista de falta de dragagens. Sobre outras alegações, há farta listagem de exemplos de novos terminais que surgiram com a aprovação dos membros de CAP concorrentes, enquanto não são apresentados exemplos de impedimentos alegados.

Os opositores dos CAPs não se atentaram que a sua defesa

não é um ato isolado, já que envolve a descentralização e a desburocratização dos processos no sistema portuário, conforme as propostas encaminhadas pela Coalizão Empresarial Portuária para a Ceportos. Principalmente não perceberam que a luta não é para implantar o mesmo CAP da Lei 8.630/93. O único ponto da proposta que recupera o modelo de CAP de 1993 é a sua composição e a votação por meio de quatro blocos: Poder Público, Operações portuárias privadas, Trabalhadores e Usuários do porto.

O CAP que era totalmente deliberativo, na proposta da Coalizão, será deliberativo e/ou consultivo. Na proposta da Coalizão, são apontadas dezesseis competências para o CAP, sendo que, dentre essas, quatro não têm efeito direto sobre a administração portuária. Duas já existem no atual CAP: aprovar o regimento interno do próprio CAP e indicar dois membros do Consad (o conselho de administração da respectiva Autoridade Portuária), além de notificação para a Antaq (a Agência Nacional de Transportes Aquaviários) sobre descumprimentos da Administração Portuária e, ainda, a apreciação de recursos de operador portuário não habilitado.

Das restantes doze competências, nove envolvem pareceres ou manifestações, incluindo emitir parecer sobre os pleitos de reajuste tarifário. Essa última mencionada não se trata de novidade, pois, em função de proposta da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), foi incorporada na concessão da Administração do Porto de Vitória (ES). As três competências restantes, com a previsão legal de deliberação, envolvem questões fundamentais para as avaliações e decisões locais: Homologação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto – PDZ, Veto fundamentado à indicação de diretores da Administração do Porto, como uma nova atribuição do novo CAP, e a Homologação do horário do porto.

Resta claro, portanto, que o CAP proposto pela Coalizão Portuária não é o mesmo CAP de 1993. A proposta é para o CAP 2024 e, portanto, não se pretende ressuscitar o mesmo modelo que gerou bons resultados, porém precisa ser atualizado.

Não queremos o CAP 1993. Defendemos o CAP 2024 como sendo instrumento fundamental para a efetiva participação da comunidade local nos rumos e nas competitividades do porto local. O novo CAP 2024 é o grande instrumento de apoio aos administradores portuários modernos, inclusive protegendo-os das constantes trocas motivadas por meros motivos político-eleitorais.

Esperamos que os componentes da Ceportos tenham a sensibilidade de propor o CAP 2024, auxiliando de maneira efetiva nas melhorias da relação cidade-porto e na garantia de administrações portuárias profissionalizadas e longevas, como vivenciam os portos referenciais de outros países.

SABEMOS QUE, AO SE FALAR EM CAP, ALGUNS OPOSITORES ALEGAM QUE, NO PASSADO, TAL CONSELHO NÃO APROVAVA OS REAJUSTES TARIFÁRIOS, IMPEDIA O SURGIMENTO DE EMPRESAS CONCORRENTES NO PORTO E DIFICULTAVA A ADMINISTRAÇÃO. RESPEITOSAMENTE AFIRMAMOS QUE TAIS ALEGAÇÕES NÃO SE SUSTENTAM NA REALIDADE DOS FATOS. QUEM PARTICIPOU DE CAP SABE DISSO